

Tisdagen den 17 mars

Kl. 13.00–15.50  
18.00–18.01

---

### § 1 Meddelande om särskild debatt om mediernas och kulturens oberoende

Tredje vice talmannen meddelade att på begäran av Liberalernas riksdagsgrupp skulle en särskild debatt om mediernas och kulturens oberoende anordnas *fredagen den 27 mars kl. 9.00*.

Från regeringen skulle kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP) delta.

Den inkomna skrivelsen hade följande lydelse:

Till talmannen

#### *Begäran om särskilt anordnad debatt*

Mediernas och kulturens oberoende i förhållande till den politiska makten har blivit en fråga som uppmärksammas allt mer. Frågan är i grunden tidlös och måste kontinuerligt diskuteras i varje demokratiskt samhälle, men den har på senare tid tagit en allt mer central plats i det offentliga samtalet.

Detta har sin grund i flera faktorer. I vår omvärld har regeringar aktivt agerat för att begränsa medias frihet, bytt chefer för kulturinstitutioner och strypt budgeten för verksamheter inom media och kultur som inte ansetts förmedla den bild eller det perspektiv av verkligheten som regeringen önskar.

Även i Sverige har relationen mellan å ena sidan kultur och medier och å andra sidan det offentliga blivit alltmer omdiskuterad. Inom kulturlivet ifrågasätts principen om armlängds avstånd mellan politiska beslutsfattare och kulturens utövare. Chefer för offentliga kulturverksamheter har ansett sig tvingade att lämna sin position och påtryckningar har skett för att förändra innehåll i kulturproduktioner. En intensiv diskussion pågår om statsmaktens relation till public service-bolagen.

Kulturens och mediernas frihet är en bärande del av det svenska samhällsbygget. Den allt mer polariserade samhällsdebatten om den offentliga maktens roll i förhållande till kulturlivet och medierna angår inte bara kulturskapare, journalister och andra som är verksamma i dessa branscher. Den angår var och en som bryr sig om vilka förutsättningar som finns för tankens och skapandets frihet. Det är därför viktigt att riksdagspartierna redovisar sin syn på dessa frågor och debatterar de långsiktiga konsekven-

serna av olika politiska vägval. Jag hemställer därför om att talmannen i enlighet med bestämmelserna i riksdagsordningen 6 kap. 23 § beslutar om en särskilt anordnad debatt om detta ämne.

Stockholm den 2 mars 2020

*Johan Pehrson*

Gruppledare (L)

## § 2 Meddelande om statsministerns frågestund

Tredje vice talmannen meddelade att vid frågestunden *torsdagen den 19 mars kl. 14.00* skulle frågor besvaras av statsminister Stefan Löfven (S).

## § 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

### *Interpellation 2019/20:343*

Till riksdagen

Interpellation 2019/20:343 Utvecklingen av det civila försvaret av Pål Jonson (M)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

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

Interpellationen kommer att besvaras den 17 mars 2020.

Stockholm den 9 mars 2020

Justitiedepartementet

Mikael Damberg (S)

Enligt uppdrag

*Daniel Ström*

Expeditionschef

### *Interpellation 2019/20:346*

Till riksdagen

Interpellation 2019/20:346 Uteblivna rapporter gällande beställansvar av Thomas Morell (SD)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 17 mars 2020.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade resor och arrangemang.

Stockholm den 11 mars 2020

Infrastrukturdepartementet

Tomas Eneroth (S)

Enligt uppdrag

*Fredrik Ahlén*

Expeditionschef

Till riksdagen

Interpellation 2019/20:374 Migränvård

av Camilla Waltersson Grönvall (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 24 mars 2020.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 12 mars 2020

Socialdepartementet

Lena Hallengren (S)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditionschef

Interpellation 2019/20:376

Till riksdagen

Interpellation 2019/20:376 Åtgärder för att minska ojämlikheten i sjuk-  
skrivningsprocessen

av Elisabeth Björnsdotter Rahm (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 24 mars 2020.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 6 mars 2020

Socialdepartementet

Ardalan Shekarabi (S)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditionschef

Interpellation 2019/20:385

Till riksdagen

Interpellation 2019/20:385 Ursprungsmärkning av drivmedel

av Jens Holm (V)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 17 april 2020.

Statsrådet har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid  
på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 13 mars 2020

Miljödepartementet

Isabella Lövin (MP)

Enligt uppdrag

Egon Abresparr

Expeditionschef

Interpellation 2019/20:390

Till riksdagen

Interpellation 2019/20:390 Klimatlagen

av Louise Meijer (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 17 april 2020.

Statsrådet har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 16 mars 2020

Miljödepartementet  
Isabella Lövin (MP)  
Enligt uppdrag  
*Egon Abresparr*  
Expeditionschef

#### **§ 4 Anmälan om faktapromemorior**

Tredje vice talmannen anmälde att följande faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen hade kommit in och överlämnats till utskott:

2019/20:FPM21 Meddelande om översynen av den ekonomiska styrningen *COM(2020) 55* till finansutskottet

2019/20:FPM22 Meddelande om en förbättrad utvidgningsprocess på västra Balkan *COM(2020) 57* till utrikesutskottet

#### **§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott**

Följande dokument hänvisades till utskott:

Propositioner

2019/20:110 till utrikesutskottet

2019/20:112 till trafikutskottet

Skrivelse

2019/20:115 till utrikesutskottet

#### **§ 6 Ärenden för bordläggning**

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Finansutskottets betänkande

2019/20:FiU22 Finansiell stabilitet och finansmarknadsfrågor

Civilutskottets betänkanden

2019/20:CU14 Konsumenträtt

2019/20:CU15 Hushållningen med mark- och vattenområden

Försvarsutskottets betänkande

2019/20:FöU9 Militära frågor

Trafikutskottets betänkande

2019/20:TU7 Infrastrukturfrågor

Miljö- och jordbruksutskottets betänkanden

2019/20:MJU9 Djurskydd

2019/20:MJU10 Vattenvård

Anf. 1 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Pål Jonson har frågat mig varför jag inte följde Försvarsberedningens förslag att sammanföra de civila och militära delarna av försvaret till ett totalförsvarsdepartement inom Regeringskansliet. Vidare har Pål Jonson frågat mig om jag anser att det finns en politisk överenskommelse om kostnaderna för det civila försvaret i enlighet med vad Försvarsberedningens rapport *Motståndskraft* slår fast samt om jag kommer att bjuda in oppositionspartierna för överläggningar om utformningen av det civila försvaret innan totalförsvarspropositionen överlämnas till riksdagen i höst. Pål Jonson har även frågat mig om jag avser att vidta ytterligare åtgärder för att tillgodose att strukturer och organisationsfrågor som berör det civila försvaret även återfinns i totalförsvarspropositionen.

Arbetet med att återuppbygga totalförsvaret är ett gemensamt arbete för hela regeringen, och arbetet är högt prioriterat. Försvarsministern har ansvaret för samordningen mellan det militära och det civila försvaret inom ramen för totalförsvaret. Inrikesministern ansvarar för samordningen av samhällets krisberedskap och civilt försvar. Det civila försvaret omfattar all den civila samhällsverksamhet som ska bedrivas inom totalförsvaret under högsta beredskap. Frågor som rör civilt försvar berör således samtliga departement inom Regeringskansliet. Ansvarsprincipen, det vill säga att den som har ansvar för en verksamhet under normala förhållanden också har ansvaret under en kris och vid höjd beredskap, är en hörnsten i arbetet med totalförsvaret.

Regeringen, Centerpartiet och Liberalerna är överens om att tillföra det militära försvaret ytterligare 5 miljarder kronor per år från och med 2022 till och med 2025, i enlighet med Försvarsberedningens förslag. Sedan tidigare har regeringen beräknat att tillföra 5 miljarder kronor även för 2021. Det militära försvarets förmåga är beroende av det civila försvarets förmåga. Det är positivt att det inom Försvarsberedningen finns en bred politisk samsyn om inriktningen i *Motståndskraft*. Försvarsberedningen uppskattade att de förslag som lämnades i rapporten *Motståndskraft* kräver ett nettotillskott till det civila försvaret på ca 3,8 miljarder kronor per år i slutet av perioden 2021–2025, utöver de 430 miljoner kronor per år som beslutades i budgetpropositionen för 2018. Om detta finns dock ingen budgetpolitisk överenskommelse. Regeringens mål är att riksdagens beslut hösten 2020 om en försvarspolitisk inriktningsproposition ska kunna nå en så bred uppslutning som möjligt.

Utvecklingen av totalförsvaret befinner sig i en intensiv fas. Flera utredningar rörande strukturer och organisationsformer, särskilt med inriktning på det civila försvaret, har tillsatts med utgångspunkt i Försvarsberedningens rapport *Motståndskraft*, bland annat Utredningen om civilt försvar avseende ansvar, ledning och samordning inom civilt försvar, Utredningen om en ny myndighet för psykologiskt försvar, Utredningen om totalförsvarets försörjningstrygghet samt Utredningen om hälso- och sjukvårdens beredskap. Även Riksbankskommittén har tagit upp frågor som avser civilt försvar. Slutsatserna från dessa utredningar kommer att vara viktiga byggstenar i att utveckla Sveriges totalförsvaret.

Den 2 mars redovisade 20 myndigheter underlag för den fortsatta inriktningen av det civila försvaret till respektive ansvarigt departement. Bakgrunden är ett regeringsuppdrag där myndigheterna ombads att med grund i Försvarsberedningens rapporter analysera de behov och åtgärdsförslag avseende det civila försvaret som Försvarsberedningen redovisat. Myndigheterna har också analyserat de behov och åtgärdsförslag som MSB och Försvarsmakten har redovisat i ett regeringsuppdrag om att främja och utveckla en sammanhängande planering för totalförsvaret. Jag ser fram emot att informera försvarsutskottet om innehållet i underlaget.

När vi nu återuppbygger det civila försvaret är det angeläget att berörda aktörers kunskap och kvalificerade utredningsunderlag beaktas. Detta gäller även de delar som rör strukturer och organisationsfrågor. Men det är angeläget att den försvarspolitiska inriktningspropositionen ger en huvudsaklig inriktning för det fortsatta arbetet med civilt försvar. Fortsatt analys, utredning och planering kommer att fortgå även efter det att den försvarspolitiska inriktningspropositionen är beslutad. Arbetet med att återta totalförsvaret är en pågående process.

Anf. 2 PÅL JONSON (M):

Fru talman! Jag tackar inrikesministern för svaret på min interpellation. Denna interpellation ställdes för ett antal veckor sedan, före det allvarliga utbrottet av coronaviruset som nu drar fram i Sverige och i Europa. Men det gör inte interpellationen mindre angelägen eller mindre relevant.

Grunden är att ju starkare civilt försvar vi har, desto bättre civil krisberedskap har vi också. Om vi klarar att hantera de krav som kriget ställer står vi också bättre rustade för att hantera krisen. Och man får ändå säga att det är en kris som vi nu genomgår i Sverige med följdverkningar som vi tidigare aldrig har upplevt. Jag bedömer att om vi hade haft ett starkare civilt försvar hade vi också varit bättre rustade för att hantera denna kris. Detta har vi kunnat ta del av i massmedierna kopplat till de förmågor som tidigare fanns. Förr hade vi till exempel ett femtiotal fältsjukhus och över 600 respiratorer. Om vi hade haft en sektorsansvarig myndighet för sjukvården tror jag att vi skulle ha kunnat samordna våra sjukvårdsresurser effektivare. En sådan myndighet hade kunnat ha ett starkare mandat att koppla ihop alla Sveriges regioner när det gäller sjukvården.

Fru talman! Inrikesministern säger i svaret att arbetet med det civila försvaret är högt prioriterat av regeringen. I bästa fall kan jag säga att det möjligtvis märks i omfattningen av regeringens utredningsväsen. Det är nämligen ett antal utredningar som pågår på detta område. Men sanningen är att utvecklingen av det civila försvaret har halkat efter det militära försvaret under de senaste två tre åren. Och generaldirektören vid MSB riktade hård kritik mot regeringen på Folk och Försvar i Sälen i år. Han uttryckte det i termer av att det är stopp i många processer och att frågor har hamnat i långbänk på Regeringskansliet samt fastnat i utredningar.

Det är klart att det är allvarligt om den myndighetschef som har huvudansvaret för utformningen av det civila försvaret framför denna kritik. Jag skulle därför vara tacksam för kommentarer från inrikesministern om hur han ser på denna kritik.

Fru talman! Precis som inrikesministern säger pågår det fem större utredningar om totalförsvaret. Problemet är bara att tre av dessa utredningar är försenade och två andra har dragit slutsatsen att nya utredningar måste

komma på plats. Det är framför allt två utredningar som jag är extra orolig över. Den ena berör Elisabeth Nilssons utredning om näringslivets roll inom totalförsvaret.

Det är i grunden så att vi inte kommer att komma framåt i frågan när det kommer till ett civilt försvar om vi inte får en mycket starkare samordning mellan det privata och det offentliga. I dag utförs huvuddelen av all samhällsviktig verksamhet när det gäller drivmedel, elektricitet, telekom, banker och så vidare av privata företag. Vi måste få till en mycket starkare samordning.

Elisabeth Nilssons utredning var tydlig med vad man inte kan göra på detta område. Man kan inte utse krigsviktiga företag och så vidare. Men jag tror att vi hade varit betjänta av ett mer framåtblickande underlag.

Fru talman! Den andra utredningen som jag också hyser en viss oro inför är Barbro Holmbergs strukturutredning om det civila försvaret. Den ska lägga grunden till helt fundamentala frågor, till exempel om vi ska ha civilområden och civilbefälhavare, vilken typ av krisledningssystem vi ska ha och om vi ska ha sektorsansvariga myndigheter. Detta är fundamentala byggstenar för att vi ska komma framåt i totalförsvaret. Problemet med denna utredning är att den inte kommer förrän i mars 2021.

Båda dessa utredningar är som sagt helt avgörande för att vi ska ha ett fullgott underlag för att fatta ett nytt totalförsvarsbeslut under nästa höst.

Jag tycker inte att det är utredarnas fel, utan det är ju regeringens ansvar att se till att de utredningar man tillsätter faktiskt kommer på plats och att de får personella resurser och rimliga arbetsförutsättningar.

Jag vill fråga inrikesministern hur han ser på det bristande underlag vi riskerar att få för nästa totalförsvarsbeslut.

### Anf. 3 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag vill tacka Pål Jonson för en väldigt viktig interpellation. Det finns ju vissa interpellationer som åldras med tiden och hamnar väldigt rätt i samhällsdebatten medan andra hamnar lite mer snett och kanske inte blir lika prioriterade. Detta är verkligen ett område som hamnar mitt i den krissituation vi har i dag.

Jag håller med om Pål Jonsons allmänna bild – hade Sverige haft ett starkare totalförsvaret, inklusive det civila försvaret, hade vi stått starkare i att hantera den krissituation vi har i dag. Detta var också ett av mina teman när jag höll mitt tal på Folk och Försvars rikskonferens i Sälen, där jag beskrev hur väldigt mycket av det civila försvaret helt nedmonterades. Det skedde både i fråga om beredskap och i fråga om ansvar i vissa delar, till exempel läkemedelsförsörjning, med myndigheter som tidigare hade ett tydligare uppdrag men som inte riktigt har det längre.

Det är klart att vi hade stått starkare som samhälle om vi hade haft ett starkare civilt försvar nu. Det som är komplicerat – och Pål Jonson är ytterst medveten om detta – är att vi när vi nu ska bygga upp det civila försvaret måste göra det utifrån de förutsättningar som finns i dag. Dessa förutsättningar är inte riktigt likadana som när vi en gång hade det civila försvaret på plats, med de beredskapslager som fanns. Det finns vissa erfarenheter från detta som vi verkligen kan dra nytta av. Vi kan kopiera en del av de tillvägagångssätt och de strukturer som fanns.

Men samhället har förändrats. En del av sårbarheten syns inte minst i de leveransflöden vi har sett nu. Det gäller inte bara de varor som är av

mycket kritisk betydelse för samhället, som förr i tiden beredskapslagrades, utan nu har nästan all industri just in time-leverans. Detta skapar sårbarheter i systemet som inte fanns på den tiden – i alla fall inte på samma sätt.

Den digitala utvecklingen är kanske inte lika het just nu, när vi hanterar coronakrisen, men sårbarheterna i samhället är mycket större i dag – med den digitala utvecklingen – än de var på den tiden. Då krävs det ett samarbete mellan det offentliga och det privata, vilket du, Pål Jonson, var inne på.

På den tiden var mycket av den verksamhet som var av kritisk betydelse för samhället i offentlig regi och offentlig ägo. När vi nu ska bygga upp detta igen, utifrån en struktur där alla aktörer inte är offentliga eller statliga, måste det civila försvaret organiseras på ett annat sätt.

Jag tar detta på väldigt stort allvar. Jag noterade också Dan Eliassons tal i Sälen. Han kritiserade lite av varje. Hans huvudkritik handlade om att han tyckte att vi ibland detaljstyr verksamheten lite för mycket och inte lyssnar på dem som är experter på området. Om vi nu har tillsatt utredningar med människor som verkligen går på djupet i fråga om hur vi borde organisera det civila försvaret är i alla fall min slutsats att det är viktigt att vi verkligen får in denna kunskap när vi ska fatta ett välgrundat beslut som ska hålla under lång tid framöver.

Det är sant att det civila försvaret ligger efter det militära försvaret. Det militära försvaret startade sin tillväxtresa tidigare. Det militära försvaret gick inte lika djupt ned utan hade kvar strukturer som gör att det nu kan byggas upp snabbare än det civila försvaret.

Det andra som inträffade med det civila försvaret, om vi ska vara riktigt ärliga, var att övergångsregeringen hamnade i ett läge där flera utredningar inte kunde tillsättas. Vi tappade månader av utredningstid. Dessa utredningar skulle egentligen ha kommit igång, men av hävd tillsätter en övergångsregering inte nya utredningar. Detta har gjort att vi nu har hamnat i tidsnöd.

Jag är ändå försiktigt optimistisk. Jag tror att vi i bra samarbete kan staka ut viktiga principer för utvecklingen av det civila försvaret. Detta gäller även i frågor om ansvar och ledning, som jag tror är helt fundamentala för att komma vidare. Jag är helt säker på att totalförsvarsbeslutet måste ha en stark civil dimension.

Anf. 4 PÅL JONSON (M):

Fru talman! Låt mig kommentera ett par saker som inrikesministern sa.

Det är helt rätt, som inrikesministern sa, att samhället har förändrats och att statens rådighet över det offentliga och det privata är mindre än den var förr.

Vi är dock inte ensamma om att ha detta problem. Vi kan titta på de andra nordiska länderna. Jag upplever att Finland har kommit mycket längre i arbetet med samordningen mellan det privata och det offentliga. Försvarsutskottet var i Nordnorge förrförra veckan. De har också kommit längre i totalförsvarsplaneringen mellan det privata och det offentliga.

Det handlar nog inte bara om att vi har haft en övergångsregering och om att detta har ställt till det – det var ju ändå så att ni fick rapporten från Försvarsberedningen i december 2017 – utan det handlar nog också om att prioritera det civila försvaret. Jag vet att inrikesministern har haft jätte-



mycket annat att göra kopplat till gängbrottslighet, skjutningar och annat, men man måste ligga på utredningarna hela tiden och kanske också få avrapporteringar så att man kommer framåt.

Fru talman! Det var ju ändå så att vi 2015 fattade beslut om att ge planeringsanvisningar, eller om att påbörja arbetet med det civila försvaret. Det är alltså fem år sedan. Jag kan konstatera att mycket arbete återstår.

En del handlar om vår administrativa beredskap, det vill säga vilket författningsstöd vi ska ha eller vilka lagar och förordningar vi ska luta oss mot. Hur påverkar lagen om offentlig upphandling det civila försvaret? Hur påverkar den vid skärpt beredskap?

En annan del handlar om vår organisatoriska beredskap, det vill säga ledning, struktur och samordning.

Det är mycket arbete som kvarstår. Om vi inte skyndsamt får dessa strukturer på plats kommer vi inte att kunna svara upp mot det krav som framgår i Förvarsberedningens rapport, nämligen att det är det väpnade angreppet som ska vara dimensionerande för totalförsvaret. Det brådskar att få dessa strukturer på plats.

Detta leder in till min andra fråga i interpellationen, nämligen behovet av ett totalförvarsdepartement, eller ett departement som har ansvar både för det civila och för det militära försvaret.

Jag kan konstatera att Förvarsberedningen i sin rapport *Motståndskraft* från december 2017 pekar på de farhågor och brister som finns om man delar upp det civila och det militära försvaret. Förvarsberedningen anser att uppdelningen ger upphov till gränsdragningsproblematik och otydliga ansvarsförhållanden, vilket försvårar och försenar arbetet med det civila försvaret.

Slutsatsen, från december 2017, är alltså att det försvårar och försenar arbetet att inte ha det hela inom ett departement. Jag tycker att denna slutsats håller än, och jag tycker tyvärr att Förvarsberedningens farhågor har blivit besannade i och med att man har delat upp det militära och det civila på två olika departement.

Nu säger inrikesministern, klokt nog, att det är hela Regeringskansliet som har ansvar för totalförsvaret. Så är det naturligtvis. Det är också så att den civila förmågan och den militära förmågan är beroende av varandra. Det är just därför jag tycker att samordningen av det civila och det militära försvaret skulle vara betjänt av att hanteras inom ramen för ett departement och inte två.

Jag skulle vara tacksam för en kommentar rörande varför man inte har följt en enig förvarsberedning, som ställde sig bakom ett totalförvarsdepartement. Det var också tre socialdemokratiska ledamöter i Förvarsberedningen som förordade denna modell.

Avslutningsvis, fru talman, vill jag tala om budgeten för det civila försvaret.

Inrikesministern sa här att regeringen och dess samarbetspartier den 30 augusti fattade beslut om en ekonomisk överenskommelse om det militära försvaret, i samma riktning som Förvarsberedningens förslag. Jag vill bara tillägga att denna överenskommelse inte var prissäkrad, vilket innebär att det saknas 5 miljarder till det militära försvaret till 2025 och 30 miljarder till 2030.

Jag undrar om man nu kommer att tillföra en ny ekonomisk överenskommelse om det civila försvaret och när denna i så fall kommer att presenteras för riksdagen.

Anf. 5 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag vill börja med att säga att jag håller med Pål Jonson i hans analys av våra grannländer i Norden, kanske särskilt när det gäller att titta extra mycket på Finland. Finland byggde en gång i tiden i princip upp sitt civila försvar genom att titta på Sverige. Sedan avvecklade vi vårt civila försvar medan Finland behöll sitt och tvingades att anpassa sitt civila försvar till samhällsutvecklingen, inte minst när det gäller att ha flera aktörer.

Vi har ett väldigt gott samarbete i den nordiska kretsen. Vi har också ett väldigt bra samarbete mellan våra departement, såväl när det gäller krisberedskap som när det gäller frågan om civilt försvar. Vi har mycket att vinna både på att samarbeta med Finland och på att lära av hur Finland har utvecklat och förändrat sina system över tid för att möta den nya tiden.

Detta är också en del av varför flera av dessa utredningar har haft i uppdrag att titta på hur våra grannländer har organiserat sin verksamhet för att dra nytta av det och komma vidare. Vi är helt överens om den beskrivningen.

Man kan välja att organisera verksamhet på olika sätt. Inom ramen för det departement som jag finns på har vi Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, hela polisverksamheten och krisberedskapen.

Jag delar helt bilden att ett starkare civilt försvar ger en starkare krisberedskap. Det omvända gäller också, att en starkare krisberedskap ger ett starkare civilt försvar. De är kommunicerande kärl åt båda hållen, och det är jag i regeringen som har ansvar för de myndigheter som i fredstid hanterar kriser och katastrofer.

När det gäller att bygga upp det civila försvaret vill jag bara visa viss ödmjukhet i frågan om hur lätt det är att samordna, ansvarsutkräva och göra tydliga gränsdragningar. Jag har lite från sidan följt arbetet med Försvarsberedningen kopplat till det militära försvaret. Det är *en* myndighet, och det är *en* ekonomisk ram. Det har inte varit jätteenkelt att ha koll på alla siffror och hur processen ska vara. Jag har gång på gång ställt frågor för att försöka få en gemensam bild av hur läget är. Nu har man kommit väldigt långt med detta.

När vi talar om civilt försvar talar vi om hela samhällets förmåga att hantera och fungera i händelse av höjd beredskap och krig. Ett departement kan inte kunna alla dessa delar, utan Socialdepartementet, Infrastrukturdepartementet och Justitiedepartementet har djup kunskap på sina respektive områden. Men det ska samordnas med det militära försvaret, så att vi får en så stark uppbyggnad av det civila försvaret som går inom ramen för totalförvarsbeslutet. Jag tror att vi har en gemensam ambition i detta.

Väl medveten om att alla utredningar inte är klara kommer inte alla beslut att kunna fattas nu. Då tror jag att det är jätteviktigt att vi så långt som möjligt har en gemensam analys av vilka prioriteringar vi ska göra när vi nu bygger upp det civila försvaret för att få ut maximal effekt av totalförsvaret.

Jag ser fram emot att dels få komma tillbaka till försvarskommittén och redovisa de 20 bevakningsansvariga myndigheternas inkomna handlingar och deras analys av vad de tycker att man borde prioritera, dels att ha en politisk diskussion om de prioriteringar som totalförsvarsbeslutet måste vila på.

Anf. 6 PÅL JONSON (M):

Fru talman! Tack, inrikesministern, för den här debatten! Den är angelägen. Men låt mig ta upp några saker.

Jag tror kanske att regeringen hade tänkt rätt när man tänkte att man skulle skapa ett blåljusdepartement, om det inte hade varit så att vi samtidigt påbörjade uppbyggandet av det civila försvaret. Det är så viktigt att det civila och det militära hänger ihop och att man organiserar det inom ett departement, annars kommer man att gå i otakt.

Sedan vill jag återigen lyfta fram detta med budgeten, för jag tror att det är väldigt angeläget. Jag undrar om ministern bara kan förtydliga att den ekonomiska överenskommelse som gäller det militära försvaret är separerat med egna pengar, jämfört med den som ska presenteras om det civila försvaret, så att man inte använder de militära delarna för att finansiera det civila försvaret. Det råder redan underfinansiering av det militära försvaret, vill jag tillägga.

Några ord också om processen framöver. Vi kommer i dag att bli inbjudna till Försvarsdepartementet för att eventuellt inleda politiska förhandlingar om det militära försvaret. Men det finns ingen struktur eller organisation vad gäller beredningen av det civila försvaret, och det tycker jag är oroväckande. Vi vill fatta ett beslut i bred politisk samsyn. Då krävs en ordnad process för att vi ska få en samsyn kring det civila försvaret. Jag vill gärna ha en kommentar från ministern kopplad till processen för det civila försvaret och hur man ska hitta en bred politisk samsyn.

Sista frågan, fru talman, gäller det nationella cyberoperationscentret. Det är jätteviktigt för totalförsvaret. Vi kommer att behöva bygga upp ett digitalt skalskydd för hela totalförsvaret.

Jag undrar om ministern kan ge besked om vilken budget som kommer att tillföra medel till det nationella cyberoperationscentret samt om man kommer att återkomma till riksdagen för att presentera centret, vars volym bedöms vara 250 personer, och det är en stor verksamhet.

Anf. 7 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag vill en gång till tacka Pål Jonson för den här interpellationsdebatten. Den är viktig.

Vi står mitt i en nationell kris kopplad till coronaviruset. Då är det viktigt att vi inser att ett starkare civilt försvar hade gjort oss starkare i dag, men framför allt att vi måste lära av den här krisen för att se att ett starkare civilt försvar också är nödvändigt för framtiden. Jag ser därför fram emot ytterligare debatter men framför allt att samverka kring de här frågorna.

Jag ska ge svar på några frågor.

Överenskommelsen om det militära försvaret mellan samarbetspartier, Liberalerna och Centerpartiet, och regeringen gäller det militära försvaret – ingenting annat.

Alla departement kommer på ett eller annat sätt att beröras av det civila försvarets återuppbyggnad. Jag tror att några departement och några utskott i riksdagen kommer att bli extra mycket involverade. Det finns ett antal sektorer som är prioriterade för oss, till exempel hälso- och sjukvårdssektorn, transportsektorn och energisektorn, och som därmed kommer att få en extra stor roll i arbetet med totalförsvarspropositionen och underlagen till den framöver.

Jag ser fram emot att komma tillbaka till hela försvarsutskottet och redovisa alla inkomna handlingar för att ge en överblick av hur prioriteringarna ser ut på de olika departementen och i de bevakningsansvariga myndigheterna. Då tar jag gärna emot riksdagspartiernas egna bilder av deras prioriteringar och fokusområden.

Det finns motståndskraft, men det är viktigt att i det här läget få en förnyad bild av vad ni tycker är viktigast att komma vidare med. En viktig fråga är cybersäkerhet. Det nationella cybersäkerhetscentret är planerat att kunna inrättas under året, och myndigheten har sagt att de kan starta centret under året utan extra medel. Men utbyggnaden av centret kommer att kräva ytterligare finansiering.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

### **§ 8 Svar på interpellation 2019/20:359 om avskaffande av krav på danstillstånd**

Anf. 8 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Tobias Andersson har frågat mig när jag avser att återkomma med förslag till riksdagen med anledning av riksdagens tillkännagivande till regeringen om att slopa kravet på tillstånd för att anordna offentlig danstillställning. Vidare har han frågat mig om det är min och regeringens ambition att avskaffa tillståndskravet för offentliga danstillställningar och hur regeringen har resonerat och agerat i förberedelserna av lagrådsremissen.

I september 2017 fick en utredare i uppdrag att biträda Justitiedepartementet med att utreda frågan om kravet på tillstånd för att anordna offentlig danstillställning. Uppdraget redovisades i juni 2018 (Ds 2018:20). I promemorian föreslås att det absoluta kravet på tillstånd ska slopas men att det ska finnas kvar i de fall då danstillställningen utgör en risk med hänsyn till ordning och säkerhet.

Utredarens förslag remissbehandlades från den 5 juli 2018 till den 15 oktober 2018. Det är nu upp till regeringen att utifrån utredarens förslag och de synpunkter som kommit in under remissbehandlingen lämna förslag på lämpliga författningsåtgärder.

Som jag tidigare har anført i svar på riksdagsfrågor från bland andra Mattias Bäckström Johansson (SD) och Lars Püss (M) har ärendet tyvärr inte kunnat prioriteras på grund av att Justitiedepartementet har haft ett flertal viktiga lagstiftningsärenden att hantera. Lagstiftningsärenden kopplade till straffskärpningar och nya polisiära verktyg mot den organiserade brottsligheten och gängvåldet har prioriterats före danstillståndet. Arbetet med att ta fram en lagrådsremiss pågår dock i Regeringskansliet.

Anf. 9 TOBIAS ANDERSSON (SD):

Fru talman! Tack för svaret från Mikael Damberg!

För snart fyra år sedan riktade en enig riksdag ett tillkännagivande till regeringen om att slopa tillståndskravet på anordnande av offentliga dans-tillställningar. Sedan dess har frågan utretts, och promemorian *Tillstånd till offentlig danstillställning* överlämnades till regeringen i juni 2018. Med andra ord har det funnits en bred politisk enighet i flera år utan att någonting har skett. Ordningsslagen kräver fortfarande danstillstånd, och krögare utan tillstånd riskerar att förlora serveringstillstånd och dömas till böter eller fängelse om de inte omgående avbryter eventuellt riskfylld spontandans i sina lokaler.

Fru talman! Man kan lätt ledas till att tro att när politisk enighet råder och när riksdagen har bekräftat detsamma, då smider regeringen när järnet är varmt och verkställer det tillkännagivande som riksdagen gett dem. Dessvärre har regeringen i detta fall valt att dra verkställandet i långbänk. Inrikesministern påpekar i sitt svar att detta härleds till rådande arbetsbelastning på Justitiedepartementet.

Fru talman! Jag har full förståelse för det. Såväl inrikesministern som hans partikollegor och företrädare för andra partier har tillsammans orsakat vårt land så stora problem att det av naturliga skäl krävs både tid och ansträngning att försöka åtgärda dem. I det arbetet kan jag endast önska ministern och regeringen lycka till. Sverigedemokraterna är mer än gärna behjälpliga, både vad gäller att agera inspirationskälla och vad gäller att axla ansvar.

Med det sagt vill jag dock hävda att tidsbrist inte kan ses som ett fullvärdigt svar på mina frågor. De var nämligen bredare än så.

Fru talman! De frågor jag ställde var: När avser statsrådet att återkomma med förslaget till riksdagen? Är det statsrådets och regeringens ambition att avskaffa tillståndskravet? Hur har regeringen resonerat och agerat i förberedelserna av lagrådsremissen?

På dessa frågor svarade inrikesministern kort och gott att arbetet med att ta fram en lagrådsremiss pågår i Regeringskansliet. Det var kontentan av det hela.

När regeringen de facto kommer att finna tid att tillmötesgå riksdagens önskemål har statsrådet alltså ännu inte gett svar på. Den konspiratoriskt lagde skulle kunna ledas att tro att regeringen aktivt förskjuter och förhalar frågan. Det i sig hade inte varit särskilt förvånande då Socialdemokraterna var ensamma med att inte driva frågan när den behandlades av riksdagen.

Inte heller har inrikesministern svarat på hur regeringen har resonerat och agerat i förberedelserna av nämnda lagrådsremiss. Anledningen till att jag undrar är att det råder stora skillnader mellan det tillkännagivande som riksdagen riktade till regeringen om att kravet på tillstånd för att anordna offentliga danstillställningar ska tas bort och utredningens förslag om att frånga ett absolut tillståndskrav men ändå låta det finnas kvar.

Fru talman! Jag finner inga skäl att i detta inlägg ställa några nya frågor till inrikesministern. Jag inväntar fortfarande svar på de jag redan har ställt.

Anf. 10 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag har i interpellationssvaret svarat på hur regeringen har hanterat tillkännagivandet. Vi har tillsatt en utredning och haft förslag ute på remiss. Jag sa också att det inte var en prioriterad beredning, eftersom

vi hade andra frågor som var viktigare, inte minst kopplat till gängkriminalitet. Men jag sa samtidigt att beredningsarbetet fortsätter.

Nu kan jag gå så långt som att säga att det här inte är prioriterat just nu. Det kommer inte något sådant här förslag i närtid. Vi har just nu en coronakris och försöker få människor att ta eget ansvar för att minska den sociala interaktionen. Då kan regeringen inte presentera ett förslag om att avskaffa danstillstånden. Det blir helt fel. Jag kommer inte att göra det. Jag tror inte att riksdagen vill att jag gör det.

Jag kan däremot säga att när vi har kommit igenom den här krisen kommer beredningen av ärendet att fortsätta, och då kan vi ta en förnyad diskussion. Jag kommer inte att öppna upp för en diskussion om att avskaffa kraven på danstillstånd i händelse av nationell kris på grund av corona.

Anf. 11 TOBIAS ANDERSSON (SD):

Fru talman! Jag vill upplysa inrikesministern om att interpellationen lämnades in innan vi hamnade i den situation som vi nu befinner oss i. Jag vill hävda att det ändå finns ett värde i att riksdagen kan fortsätta sitt arbete, trots att vi befinner oss i en så här svår situation. Vi har redan nu vidtagit åtgärder. Men min strikta bedömning är att vi måste fortsätta agera för att skapa ett bättre samhälle överlag, även om vi befinner oss i den här situationen.

Man kan inte enbart skylla på corona, som har slagit hårt mot Sverige de senaste veckorna, när vi har haft en enig riksdag i den här frågan i snart fyra år. Det är anmärkningsvärt. Det är klart att inrikesministern har haft fullt upp. Men det kan inte vara en anledning att helt skjuta ifrån sig ansvar i en fråga där det har rätt politisk enighet under fyra års tid.

Låt oss i stället fokusera på innehållet och titta närmare på det förslag som utredningen presenterade. Utredningen har stort fokus på att problematisera vad som skulle kunna ske om tillståndskravet helt slopas och räds vad man beskriver som riskfyllda danstillställningar. Det är lätt att tillåta sig att raljera över hur riskfylld en danstillställning egentligen kan bli, men det är klart att utredningen har en poäng.

Det man huvudsakligen fokuserar på för att motivera risken med danstillställningar är specifikt nattklubbsmiljöer. Man skriver till exempel följande om nattklubbar: ”Det är väl känt att det i samband med sådan verksamhet ofta förekommer problematik i form av alkohol- och drogpåverkan, konfrontationer mellan människor och våldsbrott, vapeninnehav med mera. När många människor samlas inomhus ökar risken.”

Fru talman! Jag önskar på intet sätt att ifrågasätta denna beskrivning. Tvärtom håller jag med om den och har förståelse för den. Jag ifrågasätter däremot ifall just tillståndskrav för danstillställningar är lösningen. Min poäng är att om en nattklubb är fylld med gängkriminalitet, vapenbrott, narkotikaförsäljning, våldsbrott med mera torde det minsta problemet i sammanhanget vara ifall de också dansar eller inte.

Fru talman! Jag vill därför fråga inrikesministern om han ser tillståndskravet för offentliga danstillställningar som ett effektivt sätt att bekämpa gängkriminalitet, vapenbrott, narkotikaförsäljning och våldsbrott.

Utredningen föreslår som sagt att vi ska frångå det absoluta tillståndskravet. Man anser att näringsidkaren själv borde avgöra ifall tillstånd behövs utifrån en rad olika men svårberäknliga faktorer. Utredningen skriver bland annat: ”Mindre danstillställningar som äger rum inom ramen för

sedvanlig restaurang- eller pubverksamhet bör falla utanför tillståndskravet ... Inslaget av dans får inte heller medföra att verksamheten byter huvudfokus och övergår i något som är att likställa med en nattklubb eller därmed jämförlig verksamhet.”

Fru talman! Jag må vara i en ålder i vilken gemene man vistas förhållandevis mycket i de berörda miljöerna, men jag skulle trots det ha svårt att dra en gräns för när huvudfokus övergår från pubverksamhet till något som kan likställas med en nattklubb.

Min andra fråga till inrikesministern i detta inlägg är därför ifall han hade kunnat göra en sådan gränsdragning när man är medveten om att en upprepad felaktig gränsdragning riskerar att generera både böter och fängelse.

Anf. 12 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag har hittills i debatten förklarat att jag i det här läget inte kan prioritera arbetet med att avskaffa kravet på danstillstånd. Jag kommer inte heller att föregå vilken produkt regeringen kommer att presentera när vi, i enlighet med riksdagens tillkännagivande, väl presenterar ett förslag.

Jag har full respekt för att riksdagen kan och ska kunna diskutera alla frågor hela tiden. Men som riksdagsledamot kan man också fundera på när det är lämpligt att diskutera vissa frågor. Vi försöker just nu avråda människor från att ha för mycket sociala kontakter. Att då, i det här nationella krisläget, på det här sättet jaga regeringen för att vi ska presentera exakt vad vi tycker, kanske till och med presentera ett förslag, om att avskaffa kraven på danstillstånd, tycker jag är oansvarigt. Vi hade kunnat ta den här interpellationsdebatten när krisen är över. Jag tycker inte att det är rätt tillfälle.

Jag har förklarat att jag inte kommer att prioritera beredningen av det här förslaget. Jag gör det gärna när vi har kommit igenom den här krisen. Vi har nämligen sagt att vi ska tillgodose tillkännagivandet från riksdagen. Men det finns en tid och en plats för när det lämpar sig. Jag tycker inte att den tiden och platsen är här och nu.

Anf. 13 TOBIAS ANDERSSON (SD):

Fru talman! Jag vill återigen upprepa för inrikesministern att den här interpellationen riktades till ministern själv innan Sverige hamnade i den situation som vi befinner oss i just nu.

Man kan såklart ha en diskussion om ministern ska avgöra vilka frågor ledamöter ska få lyfta till ministern i nuläget. Jag tycker att det är ganska olämpligt att som minister raljera över vilka frågor riksdagsledamöter, som är folkvalda och ska granska regeringen och dess arbete, ska ta upp. Vi ska inte minst granska hur regeringen når fram, vilka lagförslag den presenterar, hur de är utformade och vilka konsekvenser de får. Då är det anmärkningsvärt att som minister säga: I nuläget befinner vi oss i en situation som innebär att jag anser att riksdagsledamoten bör vara tyst. Ni ska inte granska regeringen, inte säkerställa att regeringen fortsätter med det arbete som den har lovat att utföra och inte ta i beaktande det tillkännagivande som riksdagen för fyra år sedan riktade till regeringen. Det är anmärkningsvärt, fru talman.

Om interpellationen hade kommit som ett initiativ från mig här och nu hade jag såklart förstått om inrikesministern hade tyckt att det var märkligt

att jag valde att lägga min arbetstid på detta. Men interpellationen skrevs innan vi försattes i den här situationen. Jag upplevde det hela som en del av den plikt som är kopplad till mitt ämbete och också att fullfölja och ha en diskussion med inrikesministern. Men givet det uteblivna svaret är det självklart min bestämda uppfattning att återkomma när krisen har lagt sig och åter lyfta upp frågan. Förhoppningsvis har inrikesministern då ett bättre svar på de frågor som ställdes i den här interpellationen.

I nuläget verkar ministern uppleva det som att det på hans bord endast ligger att tillrättavisa ledamöter om vad de borde göra och i vilken utsträckning de ska jaga regeringen. Jag tycker att det är direkt anmärkningsvärt att försöka begränsa riksdagsledamöter på detta sätt. Det är inte därför man är minister i en regering.

Anf. 14 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag har både besvarat interpellationen och deltar i dagens debatt, men verkligheten måste också spela roll för det arbete vi bedriver i riksdag och regering.

Just nu har vi en nationell kris, och vi har fått rekommendationer om att människor inte ska umgås och ha för mycket sociala kontakter, allt för att minska smittspridningen. Det skulle kunna få allvarliga konsekvenser för hälso- och sjukvården och för liv och hälsa. I detta läge hade jag själv inte – och det är min personliga åsikt – ställt en interpellation där jag sagt att vi nu måste ta fram ett förslag om att avskaffa kraven på danstillstånd.

Alla partier får göra precis som de vill. Jag har varit tydlig i denna riksdagsdebatt med att det här inte är ett arbete som jag kommer att prioritera under krisen. Riksdagsledamöten får ha precis vilken uppfattning han vill i denna fråga.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

### **§ 9 Svar på interpellation 2019/20:346 om uteblivna rapporter gällande beställaransvar**

Anf. 15 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att säkerställa att syftet med den skärpta lagstiftningen gällande beställaransvar uppnås.

Jag har tidigare svarat på såväl en interpellation som en skriftlig fråga av Thomas Morell om beställaransvar. För regeringen är det viktigt att de företag som beställer transporter tar sitt ansvar, och därför ska den som beställer en otillåten gods- eller persontransport kunna dömas för brott. Därför beslutade regeringen att skärpa beställaransvaret för internationella transporter och cabotagetransporter våren 2018. De ändrade reglerna har varit i kraft i lite över ett och ett halvt år och behöver utvärderas innan det är möjligt att dra några slutsatser om vilken effekt de har fått.

Vidare tillsatte regeringen den 22 augusti 2019 en utredning om effektiva kontroller av yrkestrafik på väg. I uppdraget ingår bland annat att se över hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder. En annan del av uppdraget är att utredaren



ska analysera och lämna förslag till vilka ytterligare överträdelser av bestämmelser på yrkestrafikområdet som bör vara föremål för en sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter.

I uppdraget ingår att utredaren ska analysera om exempelvis överträdelser av bestämmelserna om beställaransvar bör vara föremål för en sanktionsväxling.

Ordning och reda på vägarna är en prioriterad fråga för regeringen, och där spelar beställaransvaret en viktig roll. Jag kommer att fortsätta bevaka frågan för att säkerställa att beställaransvaret blir verkningsfullt.

Anf. 16 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack, infrastrukturminister Tomas Eneroth, för svaret!

Vi har diskuterat frågan åtskilliga gånger. Det har även förekommit mycket debatt i medierna i samband med träffar med åkerier och representanter för branschen.

Vi har under flera år jobbat med frågan om beställaransvaret. Vi har kritiserat regeringen för att den inte skärpt lagstiftningen, och när skärpningen kom i juli 2018 tyckte vi att den var otillräcklig.

Nu har det gått en tid. Jag är lite nyfiken på hur det har blivit. Har någon blivit rapporterad? Det slår ju undan benen för den seriösa åkerinäringen om man ligger och kör för länge här i landet, det vill säga har otillåten cabotage, eller rent av kör utan tillstånd. Samhället måste tydligt markera och säga att det är fel, och då ska även straff utgå.

Jag har kännningar inom trafikpolisen och har förhört mig om hur det ligger till. Jag kan konstatera att det inte har blivit någonting. Men för att vara på den säkra sidan bad jag riksdagens utredningstjänst att titta på detta. De kunde konstatera att det inte finns några rapporter vad gäller beställaransvaret. Jo, det har rapporterats men det har inte lett till straffrättsliga åtgärder. Flera ärenden har blivit nedlagda.

År 2019 rapporterade polisen 231 cabotageärenden. Två uppgifter figurerar: 238 och 231. Vi kan låta det vara osagt vilken uppgift som är rätt. Till staten har det kommit in 8 840 000 kronor i sanktionsavgifter för detta. Ur detta borde man ha kunnat vaska fram en fällande dom i fråga om beställaransvaret. Det vore annars märkligt eftersom det finns över 230 ärenden där man brutit mot regelverket.

Vad som är viktigt i detta är att det måste få konsekvenser för den som beställer en transport och är väl medveten om att den inte följer regelverket. Det hjälper ju inte att rapportera föraren ute på vägen. Föraren är oftast någon som befinner sig i stark beroendeställning och utnyttjas väldigt mycket. Om man plockar bort en sådan förare sitter det snart någon ny bakom ratten. Så fortgår det hela tiden. Om man ska få bort näringsflödet i detta måste man ta fast den som beställer och styr verksamheten. I den frågan har man misslyckats.

Javisst, det pågår en utredning. Jag kan tycka att det är bra att den här utredningen görs så att man ser hur man ska organisera kontrollverksamheten framöver. Samtidigt måste dock den dagliga verksamheten fungera framgent.

Jag är väl medveten om att vi befinner oss i en situation som är väldigt besvärlig just nu, men det innebär inte att brottsbekämpningen måste upphöra. Den måste vara lika aktiv oavsett om vi har en nationell kris eller inte. Då måste också de som begår brott lagföras.

Jag är lite nyfiken på att få höra statsrådets resonemang om detta. Det måste även vara besvärande för regeringen att inte ett enda fall med fällande dom har trillat ut när det gäller beställaransvaret.

Anf. 17 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Thomas Morell! Sedan tidigare vet jag att vi nog har samma utgångspunkt och engagemang i detta.

Jag tror att det mest besvärande gäller dem som var emot skärpningen av beställaransvaret när vi levererade det. De sa: Är det rimligt att ställa krav att transportköpare måste ha koll i leveranskedjan om vilket ansvar man har för de transporter som man köper? För dem är det besvärande, eftersom vi måste ha ett tydligt beställaransvar. Vi måste se till att den som yrkesmässigt beställer transporter bär ett ansvar för lagligheten.

För några veckor sedan, den 26 februari, lämnade Åklagarmyndigheten in en stämmingsansökan till Helsingborgs tingsrätt med yrkan på företagsbot mot en beställare som ska ha brutit mot regeln om beställaransvaret. Den regel vi har används alltså. Den prövas, och det är domstolarna som självständigt prövar regeln. Nu har lagstiftningen varit i kraft i drygt ett och ett halvt år.

Jag har varit tydlig med att vi kommer att göra en översyn. Vi har som sagt gett den utredning som är tillsatt i uppdrag att särskilt titta på bestämmelser om beställaransvar och om det bör vara föremål för en sanktionsväxling. Det innebär att jag ser att det finns ett utrymme. Det verkar dessutom finnas ett politiskt stöd om vi skulle komma fram till behovet av att skärpa beställaransvaret.

Det ska vara ordning och reda i transportbranschen. Vi kan inte ha en ordning där transportköpare regelmässigt beställer transporter som inte följer lagar och regler. Om man gör det ska det finnas kännbara följder. Detta är utgångspunkten för lagstiftningen. Nu har domstolarna under ett och ett halvt år prövat detta. Vi ser att det finns inläggande stämmingsansökningar. Låt oss se till att utvärdera detta och även inväntar utredningen om kontrollverksamhet för att se på vilket sätt vi kan växla upp och få än starkare verktyg. Jag tror att det ligger i vårt gemensamma intresse.

Anf. 18 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag skriver alla dagar i veckan under på att det ska vara ordning och reda på våra vägar. Att få ordning och reda är något som vi har arbetat hårt för. Det handlar om att skydda det seriösa företagandet och dem som bedriver transportverksamhet och som följer lagar och regler. De blir utkonkurrerade av dem som kryper under genom att inte betala skatter och avgifter, inte betala lön till de förare som sitter bakom ratten och inte ha tillstånd för att bedriva den verksamhet som man har i landet.

Cabotage är ju en *tillfällig* inrikestransport i värdlandet – det är så det ska vara. Då kan man inte bygga upp det som vi ser nu. Man har mobila verkstäder, mobila däckverkstäder och mobila tankstationer. Man smugglar in bränsle för att försörja den här verksamheten, som rullar runt i landet. Myndigheterna har inte på ett tydligt sätt markerat emot detta och sett till att de som beställer och understöder den här typen av verksamhet får ett straff. Därför lever det också vidare.

Jag säger det igen: Jag tycker att det är bra att den här utredningen pågår, men den dagliga verksamheten måste funka. Vi måste också få det dithän att vi får fällande rapporter.

I min hand håller jag ett rykande färskt exemplar av tidningen Trailer. Det kom förra veckan. På ledarsidan skriver chefredaktören precis det som jag för fram här: Det finns inte ett enda fall som har gått till fällande dom.

När möjligheten har funnits under så lång tid och när det finns ett så stort underlag, över 230 fall, är det anmärkningsvärt att inte få en enda fällande dom. Det gör att de här företagen lever vidare och slår undan benen för seriösa åkeriföretag.

Visst – vi är i ett besvärligt läge just nu. Men vi måste ändå se till att ha ordning och reda. Annars kommer det att bli etter värre framöver. Vi har sett en stigande trend när det gäller den olagliga verksamheten, och den avtar inte. Jag hoppas innerligt att regeringen sätter in mer resurser. Den dag vi får ett förslag om skärpta regler för beställansvaret är jag den förste att vara med och vilja påverka, så att vi får en skrivning om det.

Anf. 19 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar i så fall för stödet om vi lägger fram ett förslag om skärpt beställansvar. Men låt oss konstatera att när vi har haft moderatledda regeringar, vilket Sverigedemokraterna hittills har sagt sig föredra, har det inte kommit några förslag om skärpt beställansvar, klampning, sanktionsavgifter eller andra insatser för att stärka yrkestrafiken, skapa ordning och reda och öka kontrollverksamheten.

Med en fortsatt socialdemokratiskt ledd regering kommer vi under den här perioden naturligtvis att fortsätta arbeta med att få ordning och reda på de svenska vägarna, skjuta till mer resurser till polisen, öka kontrollmöjligheterna och inte minst se till att vi får ett bättre underlag för att se om vi kan sanktionsväxla även när det gäller beställansvaret.

Anf. 20 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Nu var detta före min tid i riksdagen, men om jag inte missminner mig alldeles fullständigt var det ett enigt trafikutskott som hade lagt fram ett förslag om klampning. Jag må ha fel där, men jag vill minnas att det var på det viset. I så fall var det samtliga partier i utskottet som lade fram det förslaget – bland mycket annat.

Jag tycker att det är viktigt att vi sätter fokus på den här frågan nu, för detta slår undan benen för seriösa företagare. Vi får också en näringskedja för annan kriminell verksamhet om vi inte sätter stopp för dem som ligger och kör olagligt i vårt land. Det är en omfattande verksamhet. Detta finns det polisrapporter om. Jag har själv varit aktiv gentemot polisen i de här frågorna. Vi ser också kopplingar till annan kriminell verksamhet. Så länge man inte går in från statsmakten och försöker göra någonting åt detta kommer det att fortgå.

Det är synnerligen beklämmande att vi inte har kommit längre under alla dessa år. När jag började på Sveriges Åkeriföretag 2010 var detta en av de första frågor som jag började jobba med. Det är tio år sedan. Fortfarande kan vi inte komma åt de beställare som försörjer den här typen av verksamhet. Det måste bli en ändring på detta.

Anf. 21 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det må vara ett enigt trafikutskott, men under åtta år med en moderatledd regering kom det inte ett enda förslag. Det var först efter regeringsskiftet som vi kunde driva igenom förslag om klampning, sanktionsavgifter, beställansvar, ökade kontroller och särskilda öronmärkta resurser för cabotagekontroller. Det spelar roll vilka som regerar. Det spelar också roll vilka partier som ger stöd när man bildar regering. Utgångspunkten är att det med en socialdemokratiskt ledd regering kommer till stånd insatser för att få ordning och reda på vägarna.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

#### § 10 Svar på interpellation 2019/20:358 om Inlandsbanan

Anf. 22 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Per Åsling har frågat mig på vilket sätt jag kommer att se till att tvärbanan Arvidsjaur–Jörn är tillgänglig för godstrafik med systemtåg till och från Inlandsbanan och inte bara som omledning vid extraordinära händelser såsom stopp i trafiken eller att Försvarsmakten behöver den.

Regeringen har tidigare angett att Trafikverket bör fortsätta att utreda Inlandsbanans framtida funktion i den av regeringen utpekade bristanalysen. Jag utgår från att Trafikverket beaktar alla relevanta frågor i detta utredningsarbete.

När det gäller tillämpning och beslut enligt järnvägsförordningen är det Trafikverkets ansvar. Vid en upplåtelse övertar nyttjanderättshavaren ansvaret för att underhålla den upplåtna delen och för de investeringar som behövs för nyttjandet samt ansvaret som infrastrukturförvaltare.

Anf. 23 PER ÅSLING (C):

Fru talman! Jag tackar infrastrukturminister Tomas Eneroth för svaret.

Låt mig börja med att dra en liten historik om Inlandsbanan. Den kom att byggas upp under lång tid med start i slutet av 1800-talet. Den färdigställdes på 1930-talet. Inlandsbanan kom sedermera att läggas ned i den tappning som den drivits i fram till 90-talet genom att dåvarande regering beslutade att avveckla Inlandsbanan. Ett arbete startades då bland inlandets kommuner; man gick ihop och bildade en ekonomisk förening som nu äger det driftsbolag, Inlandsbanan AB, som driver banan. Jag tycker att det har varit ett förtjänstfullt arbete. Man har från inlandskommunernas sida visat prov på entreprenörskap och jävlaranamma. Man har också visat att det finns ett behov av att Inlandsbanan finns kvar och utvecklas. Inlandsbanan AB har sedermera stärkt verksamheten allteftersom. Inlandsbanan har i mångt och mycket underhållits och är i betydligt bättre skick nu än när man tog över. Men mycket återstår.

Det råder kapacitetsbrist i landet. Så sent som i december sa generaldirektören för Trafikverket att det är kapacitetsbrist på våra järnvägar. Då tycker jag att det är viktigt att nyttja den potential som finns i Inlandsbanan. Den skulle kunna vara en effektiv och väl fungerande infrastruktur-länk från norr till söder. Dess kapacitet skulle kunna öka stambanornas

med 25 procent. Den ger också en bra redundans för Norra stambanan och Ostkustbanan. Men det är då viktigt att den också får de förutsättningar som är angelägna.

Anledningen till att vi står här i dag är ett beslut av Trafikverkets styrelse. Skanska har lämnat in en ansökan om att få nyttja den bandel vi talar om. Det är fråga om ensamrätt till nyttjande av bandelen under en tid av 30 år. Det är klart att man kan tycka att det är mer än märkligt att Trafikverkets styrelse ger Skanska en exklusivitet på den här bandelen. Det är inte bra.

Inlandsbanan har till regeringen överklagat beslutet som gäller Trafikverkets överlåtelse. Inlandsbanan behöver de stambanorna för sin fortsatta utveckling och upprustning. Man behöver möjlighet att nyttja de tvärbanor som finns, och den allra viktigaste är just Arvidsjaur–Jörn.

I ljuset av det beslut som Transportstyrelsens styrelse har fattat måste det väl ändå anses märkligt att man ger en annan part exklusivitet. Håller inte ministern med mig om det?

Anf. 24 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Vi gör historiska satsningar på järnvägen i Sverige. Det är 700 miljarder totalt i infrastruktur. En väldigt stor del handlar om att renovera, reparera och bygga nytt i det svenska järnvägssystemet.

Det är efter år av underinvesteringar där vi under tidigare borgerliga regeringar valde att inte satsa på att bygga ut järnvägen. Trots att trafiken ökade och att fler företag ville skicka gods med tåg gjordes inte nödvändiga upprustningar.

Därför är det viktigt att vi nu gör den största järnvägssatsningen i modern tid. I norra Sverige har regionerna där varit tydliga med sina prioriteringar. Det var vägledande när regeringen valde att prioritera en satsning, vilken var viktig, på Norrbotniabanan.

Den kunde för övrigt nästan ha varit byggd nu om det inte var så att den borgerliga regeringen 2006 lyfte ut Norrbotniabanan som en nationell satsning. I nationell plan som vi tog fram var Norrbotniabanan med.

Det handlar om Ostkustbanan, Malmbanan och inte minst Mittbanan, med en förhoppning om en elektrifiering på norska sidan av Meråkersbanan. Det arbetar vi med normmännen om. Naturligtvis är det viktiga järnvägssatsningar som görs.

I det sammanhanget var Inlandsbanan inte prioriterad av tidigare regeringar. Från vår regerings sida valde vi att lyfta in Inlandsbanan som en viktig del i det man kallar bristanalys. Trafikverket får uppdraget att titta på Inlandsbanans funktion. Den kan vara väldigt viktig för både besöksnäring och ur redundanssynpunkt.

Det finns ett starkt engagemang som jag verkligen uppskattar hos kommunerna längs Inlandsbanan. Därför finns ett uppdrag hos Trafikverket att just utreda Inlandsbanans framtida funktion.

Sedan gäller det själva beslutat om den sträcka vi nu talar om. Vi ska komma ihåg att det är en sträcka som inte har varit använd sedan 1990. Den har alltså stått utan trafik i 30 år. Det beslutet är någonting som Trafikverket äger ansvar att ta.

Det fråntar inte Trafikverket det övergripande uppdraget att utreda Inlandsbanans framtida funktion. Jag kommer naturligtvis att följa den diskussionen väldigt noga för att titta på hur vi fortsatt kan stärka hela det svenska järnvägssystemet.

Vi behöver både ökad redundans och ökad järnvägstrafik, inte minst för att klara klimatmålen.

Anf. 25 PER ÅSLING (C):

Fru talman! Låt mig notera att vi nu måste titta framåt, Tomas Eneroth. Beslutet om Inlandsbanans ursprungliga nedläggning, som kom att rivas upp på grund av ett starkt arbete från Norrlands inlandskommuner, fattades av en socialdemokratisk regering. Jag är också medveten om att regeringar därefter av olika färg har gjort satsningar. Mer hade kunnat önskas. Men nu är vi där vi är, och då måste vi titta framåt.

Min point, och den fråga som jag avslutade mitt förra inlägg med att lyfta för infrastrukturministern, är följande. Det måste ändå vara rimligt om Trafikverket har fått ett uppdrag av regeringen att utreda Inlandsbanan att Trafikverket gör det förutsättningslöst och att man inte går in och fattar beslut under arbetets gång som innebär att en viktig tvärbana i form av Arvidsjaur–Jörn upplåts åt en annan operatör, byggbolag eller vad vi nu vill kalla Skanska.

Skanska menar att de under 30 år ska ha exklusivitet i ett läge där Inlandsbanan har anmält intresse att få ett nyttjande av banan och att ta ett ansvar för den liksom man gör för huvudbanan. Det är viktigt att regeringen är tydlig här. Överklagandet gör att frågan hamnar på regeringens bord.

Det är bra att så blir fallet. Inlandsbanan är hela svenska inlandets bana. Det är en bana som går strategiskt från Gällivare och nu ned till Mora i ett område där dessutom en väldigt stor del av vår skogstillgång finns.

Det finns därför anledning att sätta in frågan i perspektivet energiomställning, hållbarhet och gröna energislag. Därför är det också angeläget att se till att Inlandsbanans framtid kan garanteras och att dess utveckling får bästa möjliga förutsättningar.

Jag har noterat att Inlandsbanan AB har identifierat att Trafikverkets utredning om Inlandsbanans framtida funktion, som låg till grund för styrelsens beslut att avveckla den del som går från Arvidsjaur till Jörn, har upprättats på ett sätt som inte är sakligt, öppet eller opartiskt.

Därför tycker jag att det förefaller principiellt olämpligt att myndigheten som har banavgifter som inkomstkälla utreder projekt som kan komma att innebära att banavgifter i stället tillfaller en annan infrastrukturförvaltare.

Eftersom frågan nu ligger på regeringens bord vore det intressant att höra: Hur ställer sig regeringen till att en annan opartisk utredare får ta över utredningsuppdraget?

Anf. 26 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Per Åsling, för engagemanget! Jag delar engagemanget när det gäller både järnvägens framtid och vikten av att ta vara på det starka engagemanget för Inlandsbanan.

Jag tror också att ledamoten Per Åsling är väl bekant med att jag som statsråd inte kan, inte bör och inte får kommentera hur myndigheten handlagt ett enskilt ärende, särskilt inte om det skulle visa sig att det blir överklagat och då hamnar på regeringens bord. Det vore inte lämpligt.

Av det skälet har jag påpekat i interpellationssvaret att Trafikverket har i uppdrag att utreda Inlandsbanans framtida funktion i den av regeringen utpekade bristanalysen. Jag betonar också att Inlandsbanan, precis som många andra delar av järnvägen i norra Sverige, är viktig.

I ett läge där vi inte minst inom ramen för januariavtalet har pekat ut vikten av att göra fortsatta satsningar på järnväg, såväl nya stambanor som järnväg i norra Sverige, är det viktigt att vi fortsätter att arbeta med att se hur delar av det svenska järnvägsnätet kan utvecklas.

Jag kan som sagt inte kommentera delar i hur Trafikverket som myndighet internt har berett ett ärende. Det vore inte lämpligt i det här sammanhanget.

Anf. 27 PER ÅSLING (C):

Fru talman! Jag är väl medveten om att infrastrukturministern inte kan gå in och kommentera vad myndigheten, i det här fallet Trafikverket, har tyckt och gjort. Min fråga gällde mer generellt.

Är det rimligt att en myndighet som har en verksamhet som till delar finansieras av banavgifter utreder när den andra aktören, i det här fallet Inlandsbanan, också har att finansiera sin verksamhet till stora delar via banavgifter?

Det är viktigt och angeläget att vi kan ta en sådan här diskussion och tala om denna järnvägs framtid som är så strategisk och viktig för hela landet.

För mig ringer alla varningsklockor när en aktör typ Skanska går in och ansöker om att få exklusivitet beviljad. Jag tycker att det är viktigt att vi i det fortsatta arbetet lyfter Inlandsbanan och Ibaps arbete med att utveckla hela banan och att utveckla tvärbanor. Det handlar om att kunna vara en viktig resurs för transporter i Norrland och transporter från norra Sverige till södra Sverige. Det handlar om redundans i förhållande till Norra stambanan, övre stambanan och Ostkustbanan, som alla har ett hårt tryck och där det emellanåt blir stopp. Där har Inlandsbanan en viktig funktion.

Jag tycker också att det är viktigt att vi i det fortsatta arbetet lyfter in andra tvärbanor som ligger för färd och som skulle kunna spela en viktig roll i ett framtida utvecklat järnvägssystem i landet.

Anf. 28 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar återigen för engagemanget. Som jag inledde med är det viktigt med en fortsatt stark utveckling av svensk järnvägstrafik. I de regionala prioriteringar som har funnits inför nationell plan har framför allt Norrbotniabanan, Ostkustbanan, Malmbanan, Mittbanan och andra sträckor pekats ut. Det har också regeringen fullföljt genom att göra stora investeringar.

Om vi kommer att fortsätta regera eller samarbeta i den konstellation vi har i dag är jag nog övertygad om att det kommer att bli fortsatta satsningar på att stärka svensk järnväg. Det är viktigt. Jag tycker dock också att man ska ha respekt för det faktum att det nu finns en kommersiell aktör som är beredd att göra investeringar i en sträcka som har varit nedlagd i

30 år. Jag kan ha respekt för, i de vägval som finns, att det också varit en faktor man har räknat med.

Men återigen: Jag noterar hur Trafikverket agerar. Jag har varit tydlig med att vi har ett uppdrag hos Trafikverket att utreda hela Inlandsbanans funktion. Det får vara min utgångspunkt i dag.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

### **§ 11 Svar på interpellation 2019/20:364 om rätt att cykla mot enkelriktat**

Anf. 29 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jens Holm har frågat mig vad jag avser att vidta för åtgärder för att ett moderniserat regelverk för cykling mot enkelriktat ska införas.

Regeringen har genomfört flera åtgärder för att främja en ökad och säker cykling. En nationell cykelstrategi har tagits fram, som den första i sitt slag, vilket har lett till ett flertal åtgärder för att främja cykling. Ett nationellt cykelcentrum, som är ett kunskapscentrum för forskning och utveckling om cykling, har lanserats. Regeringen har även genom de ökade satsningarna på infrastruktur i den nationella planen möjliggjort stora cykelsatsningar.

Det är viktigt att kontinuerligt följa hur rådande regelverk fungerar i olika kommuner och att vid behov överväga förändringar. Regeringen vill se en ökad och säker cykling i Sverige. Jag följer den frågan noga.

Anf. 30 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag vill tacka infrastrukturministern för svaret på min interpellation, men jag måste säga att det var ett mycket knapphändigt svar. Det känns inte som att infrastrukturministern tycker att det är särskilt viktigt att göra det lättare att cykla mer i Sverige. Jag trodde faktiskt att vi var överens om den saken.

Visst är det bra att regeringen har en cykelstrategi, att ett cykelcentrum och kunskapscentrum har tagits fram och att ministern talar sig varm för forskning och utveckling för att främja ökat cyklande. Men väldigt mycket mer behöver göras.

Det hade varit bra ifall vi hade haft tydliga målsättningar som var kvantifierbara så att man kunde följa upp cykelstrategin, så att vi verkligen kunde se att det blir som man vill, nämligen att fler människor använder cykeln för att ta sig till skolan och till arbetet. Att cykla är ju väldigt bra av många skäl. Det är klimatsmart. Det blir inga utsläpp. Det är bra för folkhälsan. Det blir inga lokala utsläpp i våra städer och så vidare.

Ska vi få fler människor att cykla behöver vi inte bara en bra cykelstrategi. Vi behöver också investera mer pengar i att bygga ut cykelinfrastrukturen. Jag tycker att det är otillfredsställande att vi bara lägger 1 procent av de nationella investeringarna för ny infrastruktur på att bygga ut cykelbanor och cykelvägar.



Men det finns också annat som kan göras som faktiskt inte kostar så mycket men som har visat sig vara väldigt effektivt för att göra det lättare för människor att cykla säkert och snabbt.

Sedan 2016 har man här i Stockholm skyltat om vissa gator, ungefär 450 gator, så att man tillåter cykling mot enkelriktat. Där det passar har man gjort det dubbelriktat för cyklister. Man har skyltat tydligt så att bilister, cyklister och fotgängare är medvetna om detta. Man har också utvärderat reformen, och man konstaterar att detta har underlättat för cykling. Detta har också gjort det säkrare för alla trafikanter. I och med att man kan cykla på gator där man tidigare inte kunde cykla undviker cyklister mer trafikerade gator. Människor anpassar sig också till den nya skyltningen. Bilister kör försiktigare etcetera. Det har egentligen bara varit plus, skulle jag säga, med Stockholms stads initiativ att låta cyklister cykla mot enkelriktat på vissa gator där det passar.

Dessvärre underkände Transportstyrelsen i februari i år Stockholms stads reform. Nu måste alla skyltar tas ned, och man kommer inte längre att ha dubbelriktade gator för cyklister. Det är väldigt olyckligt, skulle jag säga.

Här skulle infrastrukturministern kunna ingripa. Infrastrukturministern skulle kunna ge ett uppdrag till Transportstyrelsen att främja ökad cykling. Infrastrukturministern skulle kunna ändra i Transportstyrelsens föreskrifter så att man kan tillåta cykling mot enkelriktat, förutsatt att det skyltas väl. Man gör det på många andra ställen i Europa. Jag förstår inte varför det ska vara så svårt att tillåta det här i Sverige.

Anf. 31 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är tillåtet i Sverige. Det är inte så bara på andra håll i Europa. Det är till och med så att det fungerar i Göteborg, i Helsingborg, i Malmö och i Uppsala. Problemet är att man just i Stockholm kom på idén att sätta upp olagliga skyltar. Transportstyrelsen har att följa den lagstiftning som bland annat Jens Holm, som riksdagsledamot, har ställt sig bakom, och man konstaterar att det Stockholms stad gjorde inte var lagligt.

Det är naturligtvis upp till kommuninvånarna och de ansvariga i Stockholm att avgöra om man vill pröva olaglig verksamhet och sätta upp skyltar som inte fungerar, men man kanske först, innan man implementerar nya system, bör ta reda på lagligheten i det man genomför.

Jag tycker att det är viktigt att vi har goda möjligheter för cykling. Jag ser bra exempel på att man med skyltar märkta ”motortrafik förbjuden” eller andra typer av skyltar öppnar för möjligheten att också cykla i andra riktningen. Det frigör ytor. Det skyddar cyklister från att kanske trafikera andra trafikerade vägar. Det kan vara bra för att främja cyklingen.

Jag tror ärligt inte att Jens Holm och jag har olika uppfattningar i fråga om detta. Skulle det visa sig – det kan jag vara tydlig med – att det är nödvändigt att ändra lagstiftningen för att främja cykling ytterligare är jag naturligtvis beredd att pröva det. Men jag konstaterar att vi i dag har väl fungerande lösningar i andra städer. Det man gjorde i Stockholm var däremot inte lagligt. Transportstyrelsen har i uppdrag, som myndighet, att se till att den lagstiftning som riksdagen beslutat om faktiskt fullföljs.

Jag tror inte att utgångspunkten för cykling, om den ska vara säker, är en försöksverksamhet eller att man prövar nya egna idéer som man hittar på. Det handlar i stället om att noggrant planera för att de cyklister som ska cykla fram genom städerna i en förbättrad mobilitet kan göra det säkert.

Jag tror att det är viktigt att man ständigt beaktar ett säkert perspektiv, vare sig vi talar om hur man implementerar elsparkcyklar som mobilitetsinstrument i städerna eller öppnar upp för cykling. Vi har nämligen sett en ökning av antalet oskyddade trafikanter som skadas, och hur väl Jens Holm och jag än vill främja ökad mobilitet i städerna med elsparkcyklar, cyklar eller elcyklar måste vi också se till att det sker på ett säkert sätt.

Det kommer att vara utgångspunkten när regeringen framöver ska gå vidare utifrån de etappmål som vi förstärkt på trafiksäkerhetsområdet. Jag uppskattar att det finns en uppfinningsrikedom i många städer, men jag tror också att utgångspunkten och det medborgarna förväntar sig är att de vägledningarna och skyltarna som sätts upp också är lagliga.

Anf. 32 JENS HOLM (V):

Fru talman! Det är visserligen som infrastrukturministern säger: I många andra städer, inte minst runt om i Europa, tillåts cykling mot enkelriktat. Man använder sig av lite olika former av skyltning i det här avseendet. Jag tycker att det vore bra om vi kunde vara överens om att använda oss av den skyltning som är tydligast för trafikanterna och som får bäst efterlevnad.

Stockholms stad använde sig av skylten C3 – förbud mot motorfordon, tror jag att den kallas – och efterlevnaden var inte alls bra. Det var stor förvirring, och människor bröt helt enkelt mot den skyltningen. Man förstod inte riktigt. Det blev också osäkert för cyklisterna.

Nu när man skyltar med skylten C1, förbud mot infart med fordon och en liten tilläggstavla där det står ”gäller ej cykel” har det blivit väldigt mycket tydligare för alla trafikanter. Det har varit väldigt uppskattat, och de dubbelriktade cykelgatorna används av väldigt många cyklister i Stockholm.

Då tycker jag att det är olyckligt, och det känns nästan lite grann som paragrafrytteri, när en myndighet slår ned på en så uppskattad och framgångsrik reform som det här har varit i Stockholms stad. Det är alltså 450 gator som har dubbelriktats för cyklister. Skyltningen används även i andra europeiska städer, så jag tycker att det känns som om man här i Sverige och i fallet Stockholm gör en väldigt snäv tolkning av våra bestämmelser.

Det är dock uppenbart att vår myndighet nu har gjort den här tolkningen, och då ligger bollen hos oss att berätta för myndigheten att här blev det fel. Ministern och regeringen kan ju ändra i förordningar och föreskrifter till våra myndigheter, så ministern skulle alltså kunna ändra i föreskrifterna till Transportstyrelsen så att Stockholms stad och andra kommuner som använder skyltningen C1 kan fortsätta att använda den skyltning som de själva tycker fungerar bäst för trafikanterna i den staden.

Jag vill därför återigen fråga ministern om han är beredd att ta en dialog med och sedan återkomma till Transportstyrelsen med instruktioner som möjliggör den mest effektiva skyltningen så att vi kan tillåta dubbelriktade gator för cyklister där det passar.

Anf. 33 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Jens Holm! Det blir lite anmärkningsvärt när trafik-utskottets ordförande säger att det är paragrafrytteri när Transportstyrelsen följer den lag han själv har varit med att besluta om. Vi ska vara lite akt-samma. Det är myndigheterna som har att fullfölja, och jag tror att vi i väldigt många sammanhang tycker att det är bra att våra myndigheter ser till att vi följer de lagar, regler och förordningar som vi är överens om. Vi kan inte ha en utveckling där kommuner hittar på egna experiment som ibland må vara vällovliga men som också kan skapa osäkerhet och otrygghet i trafiken.

Vi har ändå en ordning i Sverige där vi försöker att ha en nationell rikriktning och regler. Vi ser också att man i många andra svenska städer uppnår och hittar lösningar där man kan färdas i båda riktningarna även vid enkelriktad trafik.

Låt oss därför först och främst konstatera att det är viktigt att följa de regler vi har och inte sätta upp skyltar som faktiskt är olagliga. Det hoppas jag att Jens Holm vill understryka. Jag tror att kommunmedborgarna förväntar sig någonting bättre.

Den andra delen är själva grundutgångspunkten: Ja, vi ska främja säker cykling. Det är viktigt. Om det skulle visa sig att det behövs en förändring är jag givetvis beredd att medverka till detta på samma sätt som jag har medverkat till och varit med och beslutat om att vi har en cykelstrategi och ett nationellt cykelcentrum och att vi på många andra sätt främjar cyklingen. Det har jag varit tydlig med.

Vi tog fram en nationell plan där cykling för första gången fanns med även med stora statliga resurser och inte bara som ett kommunalt ansvar. Det är den förflyttningen som Jens Holm, jag och många fler faktiskt har bidragit till: att cykling inte längre bara är en lokal utan en nationell fråga. Det är en klimatfråga och en mobilitetsfråga.

Det är viktigt att utforma och utveckla en nationell cykelpolitik, och då är det desto viktigare att vi tar vara på entusiasmen och kreativiteten i våra städer. Samtidigt ska vi vara noga med att det ska ske så att man också följer de lagar och riktlinjer som finns.

Låt oss arbeta tillsammans med att hitta fler vägar för att främja cyklar, elcyklar, elsparkcyklar och andra fordon som främjar mobiliteten i städerna. Det är bra för klimatet, det är bra för hälsan och det är bra även för mobiliteten. Där tror jag att vi kan enas.

Anf. 34 JENS HOLM (V):

Fru talman! Vad bra att ministern vill främja ökad cykling! Det är precis vad vi i Vänsterpartiet vill, och det är därför vi vill anslå mer pengar till utbyggd cykelinfrastruktur. Det är därför vi vill ha konkreta, tidsatta och kvantifierbara mål i cykelstrategin.

Det är också därför vi vill trimma det som vi redan har. Det finns nämligen en del enkla åtgärder som kommunerna kan göra – till exempel dubbelriktade gator som är enkelriktade för bilar så att man kan cykla där. Därför är det lite hoppfullt, fru talman, att ansvarig minister säger att han är beredd att titta på frågan om det visar sig vara ett problem.

Tomas Eneroth! Vad kan vara en tydligare signal till oss lagstiftare när vi nu får se att här finns ett problem? Det handlar om 450 gator i Stockholms stad. Vi har en mängd andra kommuner som använder samma skyltning som man har gjort i Stockholms stad, men vår myndighet tolkar de lagar och regler som vi är överens om på ett sådant sätt att denna skyltning inte får användas. Därmed kan man inte tillåta cykling mot enkelriktat.

Jag vill därför fråga infrastrukturministern: Vilken ytterligare information behöver infrastrukturministern för att han ska förstå att det här är en väldigt viktig fråga? Har infrastrukturministern varit i kontakt exempelvis med Stockholms stad i frågan? Har han varit i kontakt med Cykelfrämjandet och Sveriges Cykelstäder som pekar på att detta är en viktig fråga?

Vi måste kunna fortsätta att tillåta cykling mot enkelriktat. Om den skyltning som man har använt sig av i Stockholms stad är den mest effektiva och den som fungerar bäst, ja, då tycker jag, fru talman, att det är dags att vi ändrar i föreskrifterna till Transportstyrelsen. Är ministern beredd att göra det?

Anf. 35 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag konstaterar att trafikuskottets ordförande inte med ett ord nämner huruvida det är ett problem att man inte följer de lagar och regler vi har för att skapa säker cykling. Det tycker jag är bekymmersamt.

I övrigt delar vi helt och hållet utgångspunkten att vi ska främja cykling. Jag har naturligtvis också varit i kontakt med Cykelfrämjandet och andra organisationer som gör ett väldigt bra arbete för att främja cykling.

Men vi måste vara noga. Vi ska göra förändringar som medborgarna kan lita på när de är ute och cyklar. Man ska veta att skyltar och vägriktningar är lagliga, beprövade och gemensamt beslutade. Vi ska inte ha försöksverksamhet när det gäller trafiksäkerhet.

Däremot ska vi se till att ha en bra kreativitet när det gäller att föreslå bra lösningar för att främja mobilitet i städerna. Implementeringen av elsparkcyklar i Stockholmsregionen är ett bra exempel på hur man kanske inte ska agera. Det minsta man kan säga är att det ledde till fullständig förvirring, något som även Jens Holm själv har lyft upp i ett antal interpellationer.

Trafiksäkerhet och att främja cykling och mobilitet är för viktigt för att bara bli ett utfall av spontana idéer. Det måste vara fråga om ett noggrant prövat arbete och en förändring av regelverk – om det skulle visa sig vara nödvändigt.

Låt mig ändå säga något om regelverk. I dag är det möjligt att tillåta cykeltrafik i båda riktningarna, även om biltrafiken går i bara den ena riktningen. Så fungerar det i många andra svenska städer. Om det skulle visa sig att det är ett bekymmer och att det behövs förändringar har jag sagt att jag också är beredd att pröva att gå vidare. Jag vill att vi ska fortsätta att utveckla goda möjligheter för cykling. Det är bra för klimatet, och det är bra för folkhälsan.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Anf. 36 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att ge de organisationer som arbetar med trafiksäkerhet tillgång till relevanta data gällande olyckor på landets vägar.

Sverige är världsledande inom trafiksäkerhet, och regeringen prioriterar trafiksäkerhetsarbetet. Regeringen har höjt ambitionen för arbetet med trafiksäkerhet genom att besluta om ett nytt etappmål för omkomna och skadade i trafiken. Det nya målet innehåller bland annat en halvering av antalet omkomna i trafiken till 2030. Många aktörer, som myndigheter, näringsliv och ideella organisationer, bidrar till utvecklingen på trafiksäkerhetsområdet. Flera olika intresseorganisationer använder uppgifter från Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), det vill säga Transportstyrelsens olycksdatabas, bland annat för fortbildning och för att sprida kunskap om trafiksäkerheten.

Det är viktigt att ideella organisationer ges tillgång till den information de behöver för att bidra i trafiksäkerhetsarbetet. Men i vilken utsträckning och på vilket sätt en myndighet får lämna ut uppgifter får bedömas av myndigheten med hänsyn till offentlighets- och sekretesslagen och i förekommande fall även dataskyddsregleringen.

Anf. 37 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag tackar infrastrukturminister Tomas Eneroth för svaret.

Den 3 september 1967 gick vi över till högertrafik, och om jag inte har läst fel tror jag att dödstalet i trafiken vid den tidpunkten var 1 300 personer årligen. Därefter har Sverige genomgått en fantastisk utveckling när det gäller trafiksäkerhet. Förra året hade vi det minsta dödstalet i trafiken över huvud taget.

Detta är något som har skett med hjälp av frivilligorganisationerna. SMC, som jag grundar mitt resonemang i interpellationen på, genomför varje år avrostningar för motorcyklister. De utbildas för att kunna bromsa på ett säkert sätt, till exempel kurvtagning. Det handlar om att hantera motorcykeln på ett säkert sätt ute i trafiken, följa regelverket, vara observant på hur andra trafikanter beter sig i trafiken eller på att andra trafikanter inte ser mig som motorcyklist när jag är ute på vägarna.

Jag vet inte om statsrådet har hälsat på vid någon av de kurser som SMC genomför varje vår, men jag skulle starkt rekommendera att statsrådet åker dit. Jag vet att ledningen för SMC tittar på den här debatten, och jag skulle inte bli förvånad om det kommer en inbjudan till våren. Då har statsrådet möjlighet att se hur viktigt det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet är. Det är inte bara SMC utan det är också Motor, FAK, Sveriges kvinnliga bilkårester, NTF och många fler som har hjälp av de uppgifter som finns i Strada. De kan utveckla sitt trafiksäkerhetsarbete och utbilda trafikanter så att de blir bättre i trafiken. Det är tack vare insatserna från frivilligorganisationerna som man har nått sådan framgång i trafiksäkerhetsarbetet i Sverige.

Visst kan polisen bötfälla den som bryter en spärrlinje, och polisen kan bötfälla den som inte stannar vid stopp eller kör för fort. Men de stora insatserna gör faktiskt de frivilliga. De lägger ned tusentals timmar varje år för att bidra till en säker trafikmiljö. Nu sviker staten organisationerna

genom att strypa viktig information som finns för att bidra till det gemensamma målet, det vill säga att så få människor som det bara är möjligt ska dödas eller skadas i trafiken.

Det är inte så länge sedan den stora trafiksäkerhetskonferensen genomfördes i Stockholm. Vi fick då höra hur man gör i andra länder, och vi kunde också konstatera att 3 700 människor dör i trafiken varje dag. Det är en oerhört viktig insats som frivilligorganisationerna gör hemma för att bidra till att minimera antalet dödade och skadade i trafiken.

Jag själv har varit aktiv i många av organisationerna under många år, och jag har utbildat förare i att hantera speciellt tunga fordon i halt väglag. Det är skillnad att komma i en personbil på en hal väg bana eller att komma i ett fordon som väger upp till 60 ton. Det gäller att förbereda förarna på att kunna hantera en sådan situation så att det inte inträffar en olycka. Om en förare ändå råkar illa ut ska skadeverkningarna minimeras.

Jag skulle vilja höra hur statsrådet resonerar i dessa frågor. Jag förstår att det finns skydd för data, integritet och så vidare, men vi får inte missa fokus.

Anf. 38 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Låt mig först i sak säga att det inte stämmer att Transportstyrelsen har stängt ute 200 organisationer från Strada, utan Transportstyrelsen har beslutat att stänga av 206 enskilda användare från direktåtkomst till Stradas uttagswebb. Det är en viss skillnad.

Bakgrunden är naturligtvis att det handlar om skydd för sekretessbelagda uppgifter eller personuppgifter och där regelverket måste följas.

Myndigheten har i uppgift att tillämpa den lagstiftning som finns. När det väl är sagt är nog jag, Thomas Morell och många andra fullständigt övertygade om att det är viktigt att kunna ge så mycket service och information som möjligt till just civilsamhället.

Jag har själv varit medlem i SMC, och jag uppskattar verkligen arbetet som MHF, NTF, MHRF och AHK, som jag för övrigt också är medlem i, gör. Det är otroligt viktigt med det civila engagemang och folkrörelseengagemang som finns för trafiksäkerhet.

Detta är inte den enda förklaringen till framgångarna i fråga om trafiksäkerhet. Trots att jag är folkrörelsemänniska anser jag att man ödmjukt måste inse att fordonsindustrins fantastiska utvecklingsarbete och Trafikverkets implementering av nollvisionen för en säker infrastruktur, som skyddar trafikanter även när de gör fel, naturligtvis har varit helt avgörande för de svenska framgångarna när det gäller trafiksäkerhet.

Det arbetet måste fortsätta. Det blev en viktig nystart för det arbetet med den globala ministerkonferens som genomfördes och där 1 800 deltagare diskuterade trafiksäkerheten över hela världen. De kom från 140 olika länder med ett åttio tal ministrar till den konferens som hölls i Stockholm nyligen. Vi antog där en offensiv och progressiv Stockholmsdeklaration.

För svensk del innebär detta att vi har förnyat etappmålen i trafiksäkerhet, och vi kommer att fortsätta att arbeta med att höja trafiksäkerheten. Vi bör ändå sträcka på oss med tanke på att vi förra året i Sverige hade det lägsta antalet döda i trafiken någonsin.

När väl detta är sagt är regeringens och min utgångspunkt att det civila samhället ska vara en viktig del i trafiksäkerhetsarbetet. Det innebär också att myndigheterna ska lämna ut uppgifter och vara behjälpliga, men de måste ta hänsyn till offentlighets- och sekretesslagen och i förekommande fall även till dataskyddsregleringen. Det här är en fråga jag noga följer, och jag tror att det är viktigt att vi framgent ser på hur vi gemensamt kan arbeta för att stödja det civila engagemang som finns i alla organisationer, vare sig det är fråga om SMC:s avrostningskurser när man testar motstyrning eller annat eller om det skulle vara fråga om AHK:s intresse för våra veteranbilar och vår fordonspark.

Anf. 39 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Under min tid på trafikpolisen gjorde jag ungefär 300 tekniska undersökningar. Det handlade om att se om det var fordon, förare eller väg som var orsaken till olyckan.

Jag har varit på olycksplatser där människor precis har mist livet eller har blivit svårt skadade, och jag har suttit i dikeskanten och försökt att trösta och lugna människor som har varit med om det värsta ögonblicket i livet.

Jag har monterat ut en cd-skiva ur en svårt demolerad bil bara för att föräldrarna skulle få den skivan och kunna lyssna på samma musik som sitt barn, som precis hade mist livet i den bilen.

Att de här händelserna har präglat mig i trafiksäkerhetsarbetet råder det inget tvivel om. Jag tycker att det är oerhört viktigt att minimera antalet dödsfall i trafiken. Varje dödsfall vi kan undvika är värdefullt, dels naturligtvis för de människor som har familjemedlemmar och dels för samhället. Jag vet inte om siffrorna stämmer i dag, men för ett par år sedan hörde jag att varje dödsfall i trafiken kostar staten 27 miljoner kronor. Det blir snabbt stora pengar om vi bara håller oss till pengar. Det mänskliga lidandet där ute går inte att mäta i pengar.

Därför är det sorgligt när de frivilliga organisationerna inte ges möjlighet att bidra till att minska antalet olyckor på våra vägar. Jag vet av erfarenhet hur pass viktigt detta underlag är för att man ska kunna lägga upp en bra kursplan och bidra till att förare kan handskas med fordon i halka, bromsa på rätt sätt om de kör motorcykel, hålla avståndet, använda bilbälte när de sitter i en bil, säkra godset om de kör lastbil och så vidare. Det är oerhört viktiga baskunskaper för de fordon som de ska framföra.

Nu rycker man undan det material som dessa organisationer jobbar med. De lägger ned frivillig tid och frivilliga resurser för att kunna bidra till att vårt gemensamma samhälle ska slippa konsekvenserna av allvarliga olyckor på vägen. Jag tycker att det är tråkigt. Det känns lite grann som att vi nu backar in i framtiden. Vi kommer inte att nå samma effekter framöver som vi gjort under alla år då vi kunnat plocka ned antalet döda och skadade i trafiken, konsekvent under många år.

Visst, bilarna har blivit mycket säkrare. Vi har fått ABS på motorcyklar. Man har förändrat vägmiljön så att den ska vara skonsam – dock inte för motorcyklisterna, för vajerräckena är fortfarande ett hot för deras del. Det görs mycket på olika fronter. Men alla delar måste falla på plats för att vi ska nå ett bra resultat. Man brukar ju säga att ingen kedja är starkare än sin svagaste länk. Rycker vi bort förutsättningar för de frivilliga

organisationerna att bidra till säker trafik och utbilda både nuvarande och kommande trafikanter gör vi oss själva en björntjänst.

Jag hoppas innerligt att ministern kommer att vara med och bidra till att vi får ut denna information. Man kan filtrera bort sådant som kan härledas till individer. Det är viktigt att kunna ta reda på vad som var orsaken till själva olyckan.

Anf. 40 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! För den som lyssnar på debatten ska jag vara noga med att tala om vad det är vi talar om.

Jag tror att vi är överens om att civilsamhällets organisationer ska ha bra tillgång eftersom de är viktiga i trafiksäkerhetsarbetet. Men vad innehåller Strada? Som huvudregel innehåller det inte personuppgifter. Det innebär att huvuddelen av uppgifterna kan lämnas ut på begäran. Men direktåtkomst för personer har inneburit att de haft möjlighet att ta del av uppgifter som också är av karaktären vilka som varit inblandade i en trafikolycka och vilka skadorna varit, det vill säga uppgifter som i allra högsta grad kan vara integritetskänsliga. EU:s dataskyddsdirektiv är tydligt på denna punkt: Man bör inte och ska inte lämna ut vad som kan vara integritetskänsliga uppgifter till enskilda, som då kan komma åt dessa uppgifter via direktåtkomst. Det måste ske en prövning. I så fall görs en ansökan till Transportstyrelsen, som då gör en bedömning.

Jag tror att det är viktigt för den som följer debatten att få veta vad det handlar om. Det är inte så att våra civilsamhällesorganisationer inte längre kan ta del av aggregerade data från Strada, utan det handlar om att skydda den personliga integriteten. Det är utgångspunkten för myndighetens arbete.

Jag har i svaret här varit noga med att betona civilsamhällets otroligt viktiga roll i trafiksäkerhetsarbetet. Det är viktigt att man får och ska kunna ta del av de uppgifter som är gemensamma för att kunna göra ett ännu bättre trafiksäkerhetsarbete. Men jag vill att det ska finnas förståelse för – och det tror jag att Thomas Morell uppskattar, som har erfarenhet av att se hur personer skadats i trafikolyckor – att enskildas integritet inte ska skadas genom att personer med direktåtkomst kan använda uppgifterna på ett felaktigt sätt. Därför implementeras EU:s dataskyddsförordning, och man fullföljer detta från Transportstyrelsens sida. Jag tror att det är en viktig utgångspunkt.

Men som sagt från regeringens sida: Det är myndigheten själv som avgör, men så långt det är möjligt är det bara bra att stödja och hjälpa civilsamhället. Det är något jag kommer att fortsätta arbeta med, både som medlem i MSC tidigare och i AHK nu och med ett starkt folkrörelseengagemang generellt. Det är en viktig del i att få bred uppslutning bakom trafiksäkerhetsarbetet.

Sist vill jag passa på när jag ändå har tid kvar här i kammaren.

Vi upplever nu när vi pratar hastigheter och trafiksäkerhet att det kommer en framväxande populism från en del som inte tar hänsyn till hur man bäst skyddar liv. Här är organisationer som MHF, NTF och andra trafiksäkerhetsorganisationer otroligt viktiga. Vi får inte låta den populistiska vind som sveper över många andra politikområden slå igenom även på trafiksäkerhetsområdet.



Detta är viktigt i Sverige, där vi ändå varit framgångsrika och haft bred uppslutning bakom trafiksäkerhetsarbetet, och det är än viktigare globalt. Den vanligaste dödsorsaken bland barn och ungdomar i världen är att dö i en trafikolycka. Detta till följd av den kraftiga trafikökning vi ser inte minst i Afrika och Asien och till följd av bristande kunskap om hur man implementerar nollvisionen.

Här är Sverige ett föregångsland. Här hjälper vi övriga världen med råd och dåd, både från civilsamhället och från otroligt duktiga experter på Trafikverket och i andra organisationer som jobbar internationellt med att utveckla och implementera nollvisionen. Det räddar liv. Det räddar liv världen över, och det ska vi vara stolta över.

Anf. 41 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag tror inte för ett ögonblick att populismen kommer att styra våra organisationer som jobbar med trafiksäkerhet. Därtill är de alldeles för robusta. De har gjort ett enormt arbete på trafiksäkerhetsområdet, bland annat genom att informera om nykterhet och sådana saker och hur viktigt det är att man är nykter när man sitter bakom ratten.

Jag har tagit del av uppgifter från Strada. Jag har bara ett par sidor här, men de var på 317 sidor. De säger inte någonting om vad som var orsaken till själva olyckan, hur vägen var eller vad som hände i samband med olyckan.

När jag själv gjorde utredningar var det oerhört viktigt att förstå hur olyckan hade uppstått. Vad var orsaken? Var det vägen som var problemet, och vad var i så fall problemet med vägen? Var det bomberingen? Var det grus på vägbanan, eller var det något annat? Var det fordonet? Var det fel på styrningen eller bromsarna? Var det bristfällig däckutrustning? Sist tittade man på föraren. I vilket tillstånd var föraren? Var föraren nykter? Hade han behörighet för fordonet och så vidare? Med detta lade man pussel för att se vad som var orsaken.

Det är lika viktigt för dessa organisationer att förstå vad som hände i en olycka för att sedan kunna lägga upp sin utbildning så att de kan utbilda och därmed minimera risken att nya olyckor uppstår. Dessa organisationer har ju inget egenintresse av att veta om det var Kalle, Pelle, Stina eller Olle som var inblandade i olyckan. De är intresserade av att veta vad som var orsaken och vad de kan göra för att undvika att en sådan olycka inträffar igen.

Om vi inte kan utbilda folk och se till att detta undviks kommer vi alltså att ha dödsfall framöver.

Anf. 42 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Thomas Morell! Jag tror inte att våra uppfattningar skiljer sig i sak. Vi vill att organisationers kompetens ska tas till vara och att de ska få ta del av uppgifter från Strada, inte minst på aggregerad nivå.

Men jag tycker att exemplet som Thomas Morell själv nämner visar på problemet. Var föraren nykter? Vilka köregenskaper fanns? Vad var betingelserna bakom olyckan? Då är vi inne på det som kan vara integritets-känsliga och personliga uppgifter, och det måste vi ha respekt för. Det handlar inte bara om dataskyddslagstiftning av princip utan också om de människor som annars ser att deras näras och kändas beteende i trafiken kan bli publikt. Den respekten måste vi ha för hur vi skyddar integriteten.

Jag är inte ett dugg orolig för att organisationerna missköter detta. Jag vet att det finns såväl ett gediget engagemang som entusiasm och intresse. Det är därför viktigt att myndigheten, när man gör rätt prövningar utifrån integritetsaspekten och en del andra aspekter, lämnar ut uppgifter på begäran av dessa organisationer. Men inom myndigheten har man förändrat individens direktåtkomst, och det kan jag förstå.

Regeringens utgångspunkt, som också verkar vara Thomas Morells utgångspunkt, vilket jag uppskattar, är dock att vi ska ta vara på engagemanget i folkrörelseorganisationerna. Inte minst SMC räddar liv genom sina utbildningar. Man kunde därför önska att än fler av våra aktiva motorcyklister vore medlemmar så att de kunde få information, kunskap och tillgång till de utbildningar som SMC erbjuder. Detta är en otroligt viktig insats för att skydda motorcyklister, som har en oskyddad ställning jämfört med andra trafikanter och kanske är de som måste vara mest uppmärksamma av alla som är ute och kör i trafiken.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

### **§ 13 Svar på interpellation 2019/20:369 om kameraövervakning av svenska fiskefartyg**

Anf. 43 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Johan Hultberg har frågat om jag och regeringen avser att gå vidare med Havs- och vattenmyndighetens förslag och införa kameraövervakning av svenska fiskefartyg, om det finns andra yrkesgrupper inom de areella näringarna som statsrådet och regeringen överväger att kameraövervaka i syfte att kontrollera regelefterlevnad samt om jag eller regeringen har planer på att vidta några åtgärder som stärker konkurrenskraften för svenskt yrkesfiske och underlättar generations- och ägarskiften.

Det övergripande målet för regeringens livsmedelsstrategi är en konkurrenskraftig livsmedelskedja där den totala livsmedelsproduktionen ökar samtidigt som relevanta nationella miljömål nås. Att fastställa fiskemöjligheter på långsiktigt hållbara nivåer är en förutsättning för en lönsam och konkurrenskraftig fiske- och beredningsnäring på lång sikt.

En ökad konkurrenskraft och lönsamhet i svenskt yrkesfiske, som underlättar generations- och ägarskiften, kräver ett helhetsperspektiv. Det krävs riktade åtgärder gentemot många av de miljötmaningar som finns för att bestånden ska återhämta sig till hållbara nivåer som kan säkra framtiden för yrkes- och fritidsfisket. Regeringen har därför satsat ytterligare 240 miljoner kronor årligen 2020–2022 för att framför allt stärka arbetet med insatser mot övergödning i syfte att förbättra miljösituationen i havet och därmed förbättra livsmiljöerna för fiskbestånden i Östersjön.

Regeringen är väl medveten om att många svenska yrkesfiskare är engagerade i att bidra till en bättre miljö i våra hav och har särskilt möjliggjort att HaV kan bidra med medel under 2020 för att underlätta yrkesfiskets delaktighet i projekt och åtgärder som avser att förbättra fiskbeståndens status och livsmiljö.

Landningsskyldigheten är ett exempel på en åtgärd som syftar till att undvika slöseri med de marina biologiska resurserna samt att främja ett hållbart nyttjande och därigenom fiskets ekonomiska bärkraft. En hög

efterlevnad av landningsskyldigheten kräver ett effektivt kontrollsystem. Internationellt och inom flera medlemsstater har försök med kamerabevakning genomförts. I en del länder är kamerabevakning också en fullt införd kontrollmetod för vissa fiskerier.

Trots landningsskyldighet redovisar Havs- och vattenmyndigheten att det finns starka indikationer på att omfattande mängder fisk fortfarande kastas överbord, vilket är ett stort slöseri eftersom fisken dör. Regeringen har därför uppdragit åt Havs- och vattenmyndigheten att föreslå hur ett försök med kamerabevakning av fiskefartyg kan genomföras i enlighet med den sakpolitiska överenskommelse som träffats mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna. Även riksdagen har tidigare efterfrågat försöksverksamhet med denna kontrollmetod.

Regeringskansliet har tagit emot och analyserar för närvarande myndighetens uppdragsredovisning. Myndighetens utgångspunkt är att deltagande i försöket bör baseras på frivillighet. Enligt myndigheten är det en tydlig lärdom från tidigare försök med kamerabevakningssystem att chanserna till ett lyckat försök ökar med acceptans från fisket.

Kamerateknik utvecklas i dag inom många områden och införs inom flera sektorer för olika ändamål som datainsamling, kontroll eller produktivitet. Det är viktigt att tekniken används ändamålsenligt och bidrar till kostnadseffektivitet.

Enligt Havs- och vattenmyndigheten är användning av begreppen kamerabevakning och kamerabevakningssystem något missvisande. De elektroniska system som används för att kontrollera fartygens aktivitet till havs består av kameror och sensorer. Exempel på sensorer är temperatur-sensorer, sensorer som anger när sorteringsband startar, vinschsensorer och gps+, det vill säga positionsangivelse.

För att stärka yrkesfiskets konkurrenskraft har regeringen stärkt finansieringen av åtgärder inom ramen för havs- och fiskeriprogrammet för att möjliggöra investeringar och företagsutveckling för yrkesfiskeföretagen inom handlingsplanen för livsmedelsstrategin, som beslutades i december förra året. I det lite mer långsiktiga perspektivet pågår arbetet med en strategi för framtidens fiske och arbetet med att utforma det svenska programmet för Europeiska havs- och fiskerifondens nästa programperiod 2021–2027. Programmet kommer att vara ett av de viktigaste finansiella verktygen för att hantera fiskerinäringens framtida utveckling.

Regeringen har tydliggjort att Havs- och vattenmyndighetens och Jordbruksverkets pågående strategi för framtidens fiske och vattenbruk ska utgå från en ekosystemansats och bidra till en konkurrenskraftig och hållbar livsmedelskedja. I strategins genomförande ska kompetensförsörjning, diversifiering och lönsamhet ingå, vilka alla är viktiga delar för att uppnå en konkurrenskraftig sektor som kan underlätta generations- och ägarskiftet.

Anf. 44 JOHAN HULTBERG (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret! Inom politiken är vi ofta överens om mål och visioner. Vi träter däremot ofta om vägen dit. När det gäller framtiden för svenskt yrkesfiske hoppas jag verkligen att vi är överens – att vi brett, över parti- och blockgränserna, vill se ett livskraftigt yrkesfiske som utvecklas, inte avvecklas.

Men, fru talman, jag ska vara ärlig: Jag tvivlar faktiskt på att riksdagens alla åtta partier verkligen vill se ett konkurrenskraftigt fiske. Mitt tvivel rör inte minst regeringens två partier, för vad är det för signaler som regeringen skickar till den tyvärr krympande kåren av yrkesfiskare?

I den senaste regeringsförklaringen fanns inte ett ord från statsminister Löfven om att han och regeringen vill stärka yrkesfisket och inte ett enda uppskattande ord om det fina arbete som den svenska kåren av yrkesfiskare gör för att utveckla mer skonsamma och selektiva fiskeredskap. Den enda konkreta åtgärd som statsministern i sin senaste regeringsförklaring nämnde i fråga om fisket handlade om kontroll och förbud. Mer kontroll och fler förbud – det är statsministerns och regeringens besked till de svenska yrkesfiskarna. Detta, fru talman, är inte signaler som jag tror skapar framtidstro inom svenskt fiske.

Större framtidstro får man knappast heller om man läser det så kallade 73-punktsprogrammet som januaripartierna, det vill säga Socialdemokraterna, Centerpartiet, Miljöpartiet och Liberalerna, gemensamt har förhandlat fram. Inte heller där finns ett uppskattande ord om svenskt yrkesfiske eller någon uttryckt vilja att minska regelkrånglet eller på annat sätt stärka konkurrenskraften för fisket. De besked som ges till yrkesfisket är i stället att det ska införas dels ett generellt stopp för bottentrålning i skyddade områden, dels kameraövervakning av fiskefartyg.

När det gäller januaripartiernas planer på att införa ett generellt stopp för bottentrålning i skyddade områden har jag och ministern tidigare haft en debatt om den frågan här i kammaren. Då lyfte jag vilka förödande konsekvenser ett sådant generellt förbud skulle kunna få. Väldigt mycket av skaldjursfisket i Sverige bedrivs i skyddade områden, men det bedrivs på ett hållbart sätt, med just skonsamma och selektiva redskap.

Införs ett generellt stopp i till exempel Kosterhavets nationalpark är det slut för stora delar av yrkesfisket i norra Bohuslän. Det skulle också vara ett dråpslag mot den framgångsrika lokala samverkansmodell som har vuxit fram där.

Fru talman! Den här interpellationen, som jag nu har ställt och som vi nu debatterar, handlar specifikt och närmast om kameraövervakning av fisket. Januaripartierna har kommit överens om att införa kameraövervakning i syfte att förbättra regelefterlevnaden av utkastförbudet. Syftet är gott. Det är klart att vi ska ha en god regelefterlevnad. Men jag tycker inte att det är en proportionerlig åtgärd. Målet helgar inte alltid medlen. Där emot skickar det en allvarlig signal till svenskt yrkesfiske om att man snarare misstror än uppskattar kåren.

I min interpellation ställde jag tre frågor. Det var uppenbarligen åtminstone en fråga för mycket. Den ena fick jag nämligen inte svar på över huvud taget. Därför upprepar jag den till ministern: Finns det några andra yrkesgrupper som ministern överväger att kameraövervaka i syfte att kontrollera regelefterlevnad?

Anf. 45 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, Johan Hultberg, för interpellationen!

Det här är en viktig fråga som förtjänar att vi har seriösa debatter om. Det är dock lite sorgligt att Johan Hultbergs intention faller lite platt. Jag tycker att man läser besked från regeringen lite som fan läser Bibeln och gör egna tolkningar av det som sagts eller inte har sagts.

Jag konstaterar också att av de sex minuter som Johan Hultberg hade på sig för att redogöra för sina synpunkter om just kameraövervakning, som var det interpellationen handlade om, användes 53 sekunder åt det. I övrigt behövde det fyllas ut med någonting annat. Det är lite signifikativt. Man försöker skapa en konflikt som till stor del faktiskt inte finns. Jag har stor respekt för att det är oppositionens både roll och rätt. Men jag tycker inte att det tjänar frågan särskilt väl.

När det gäller att försöka säkerställa bra konkurrensfördelar för vårt yrkesfiske tror jag att vi i grunden är ganska överens. Det är också min bild utifrån de samtal jag har haft med miljö- och jordbruksutskottet om bland annat de utmaningar vi har när det gäller bestånden. Många bestånd, inte minst torsken, delvis också sillen, är svårt utmanade av dåliga havsmiljöer.

Regeringen har fattat en rad olika beslut. Det har handlat om en hållning gentemot EU om att ha kvoter som är på en rimlig nivå för att säkerställa långsiktigt hållbara fiskekvoter. Vi har gett i uppdrag till myndigheter att utreda och förbereda för licensjakt på gråsäl, eftersom det är en utmaning i sammanhanget. Vi har inte minst gett i uppdrag att utreda på vilket sätt man kan jobba med att skapa bättre havsmiljöer.

I den här budgeten tog vi ett stort beslut om att tillföra 240 miljoner kronor till det anslaget. Det öppnar också, genom tydliga skrivningar, upp för att yrkesfisket ska kunna ta del av de pengarna genom miljöskapande syften.

Utöver det jobbar vi vidare med frågor om exempelvis kameraövervakning. Det är en fråga som Sverige inte bara hanterar självt, utan det är precis som de andra frågorna kopplat till det arbete vi gör på EU-nivå. Också där bereds och processas den här frågan. Flera länder gör redan försök, och en del länder har som sagt kontinuerligt infört det i sina system för vissa fiskegrupper. Det finns anledning att tro att det kommer att komma sådana skarpa förslag på EU-nivå.

Att i det läget säga att det är oproportionerligt att i Sverige föreslå och på frivillig basis jobba fram förslag på försöksverksamhet tycker jag är oseriöst av ledamoten. Jag skulle gärna vilja få tillbaka förslag på vad som skulle vara proportionerligt i sammanhanget. Ledamoten tror kanske att det inte kommer att komma några skarpa förslag på EU-nivå och att vi i Sverige inte behöver förbereda oss eller våra svenska fiskare för ett sådant scenario. Men jag tycker att grunden i förslaget, att man gör det på frivillig basis, är ohyggligt viktig.

Vi bereder just nu det förslag som Havs- och vattenmyndigheten har tagit fram. Dialog pågår med aktörer inom branschen för att hitta inom vilka segment det ska ske och för att hitta företag som är villiga att testa.

I nästa inlägg återkommer jag gärna till hur man jobbar med digitalisering och kameraövervakning i andra sektorer.

(TREDJE VICE TALMANNEN: Jag vill i all välmening upplysa om att ledamöterna aldrig har mer än fyra minuter på sig för sina interpellationsinlägg.)

Anf. 46 JOHAN HULTBERG (M):

Fru talman! Jag kanske talade så fort att det upplevdes som sex eller sju minuter, vad vet jag.

Fru talman! Skämt åsido är jag genuint bekymrad över utvecklingen för svenskt yrkesfiske. Det kom nyligen en rapport från Agrifood där man har gått igenom hur det ser ut inom svenskt fiske. Man har tittat på lönsamheten i branschen, på skillnaden i lönsamhet mellan de olika fiskeområdena i Sverige och på lönsamheten inom de olika formerna av fiske som bedrivs, det vill säga om man använder sig av aktiva eller passiva redskap och så vidare.

Rapporten är delvis ganska dyster läsning. Antalet fiskefartyg fortsätter att bli allt färre. Under den period som man studerat i rapporten var minskningen omkring 24 procent totalt. Hemma på västkusten, som jag kommer från, var minskningen över 28 procent. Det gör mig bekymrad över konkurrenskraften för svenskt yrkesfiske, fru talman.

Jag är också bekymrad över de politiska signaler som kommer. Nu tyckte ministern att min tolkning av regeringens besked och signaler var som när fan läser Bibeln. Men jag refererar bara till vad statsministern de facto har sagt i regeringsförklaringen och till vad som de facto står i januariöverenskommelsen. Det står ingenting om några regelförenklingar. Det står ingenting om hur man vill stärka konkurrenskraften. Det konkreta som finns i regeringsförklaringen och i januariöverenskommelsen är mer kontroll och förbud. Det gör mig bekymrad, vad gäller både signalvärdet och i sak.

Förbudet mot bottentrålning i skyddade områden leder fel. Jag tycker att vi i Sverige har ett fiske som tar stort ansvar och som redan bedriver ett hållbart fiske. Det finns också ett stort engagemang inom kåren för att gå längre och fortsätta utvecklingsarbetet.

Det arbete som regeringen nu gör med att stötta utvecklingen av nya och mer skonsamma redskap och fångstmetoder är bra. Det är ett arbete som påbörjades av Alliansen. Det är bra att det kan ske långsiktigt. Men det behövs också konkreta åtgärder för att stärka konkurrenskraften.

När jag träffar fiskare får jag höra att de upplever att de möts just av ständig misstro, från politiken och tyvärr också från myndigheter. Glädjen i yrket kvävs i mångt och mycket, inte bara av syrefria bottnar utan också av regelkrångel och byråkrati.

Jag har själv varit ute med några fiskare och kan konstatera vilket enormt regelverk de ska leva upp till, hur mycket uppgifter som ska dokumenteras och som det ständigt ska föras loggbok över. Om fiskaren då gör fel kommer det sanktionsavgifter. Om vi ska få bättre regelefterlevnad tror jag att det till stor del handlar om att jobba tillsammans med kåren och att skapa dialog.

Jag tycker inte att kameraövervakning är ett proportionerligt redskap att ta till. Jag tycker framför allt inte att Sverige som så många gånger förr ska gå före och överimplementera kontroller och regelverk. Om den här typen av åtgärder kommer måste det åtminstone bara ske gemensamt, tillsammans och lika över unionen.

Fru talman! Jag skulle vilja ha mer av konkreta åtgärder för att stärka konkurrenskraften. Jag tror att det hade varit bra med exempelvis en regelförenklingskommission. Jag tror att det hade varit bra om regeringen återkom med en konkret handlingsplan för att underlätta för generations- och ägarskiften och för att göra det enklare att ta klivet in i yrket och bli fiskare. Vi ser tyvärr att yrkesfiskarna blir färre, att fartygen blir färre och att de

som fiskar har allt högre medelålder. Framtiden för svenskt fiske ser alltså inte särskilt ljus ut om det inte blir en förändring i svensk politik.

Prot. 2019/20:87

17 mars

-----  
Svar på

interpellationer

Anf. 47 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, Johan Hultberg, för konstruktiva förslag! Jag tar gärna och alltid debatten om hur vi konstruktivt stärker de gröna näringarna, som ligger inom mitt ansvarsområde.

Vad gäller fisket specifikt finns det utan tvekan väldigt stora utmaningar. Den största handlar om att man behöver säkerställa att det finns långsiktigt hållbara bestånd. Jag upplever att det finns en bred enighet om detta i dag, både i Sverige och i EU. Men det får såklart konsekvenser, framför allt för dem som finns i näringarna. Det är därför viktigt att jobba med åtgärder på både kort och lång sikt.

Det behövs åtgärder för att hantera att man inte får fiska de volymer som man hade tänkt alternativt inte får fiska alls. Vi har för första gången aktiverat stillaståndestöd inom ramen för EU:s fiskeprogram i Sverige. Vi tittar också på om vi behöver vidta andra kortsiktiga åtgärder för att säkerställa att fiskeribranschen överlever det väldigt tuffa läge som finns på många håll i Sverige i dag.

Därtill behöver man givetvis jobba långsiktigt. Det handlar exempelvis om att utveckla selektiva verktyg, som ledamoten tog upp. Vi skjuter till mer pengar för att fortsätta detta arbete, som jag tror är väldigt viktigt.

Det handlar också om att se att fisket är en del av livsmedelsstrategin. Vi talar om livsmedel. De fyra prioriterade områden som togs fram i handlingsplan 2, vilken presenterades strax före jul, omfattar självklart också fisket. De prioriterade områdena är regelförenkling, kompetensförsörjning, forskning och innovation samt export. Export är i detta läge möjligen något mer långsökt vad gäller fisket. Men regelförenkling och kompetensförsörjning är ytterst relevant och angeläget. Här finns också exempel på fisket och dess näring kopplat till detta.

Jag tror att man skulle kunna vinna väldigt mycket genom att exempelvis testa piloter på området, eftersom det ändå är en liten och begränsad bransch. Det kan ske under förutsättning att det finns en dialog med näringen. Jag delar interpellantens synpunkt att allt man kan göra i dialog med näringen kommer att ha mycket bättre förutsättningar att både snabbt få fotfäste och kunna accelerera för att komma till nytta för bransch och konsumenter.

Det handlar också att tänka på att det hela är bredare än bara fisket, om vi nu har fiskeri och fiskerinäring som exempel. Det finns ju även en beredningsindustri liksom en besöksnäringindustri, som till stora delar hänger ihop med att man på olika håll har ett fungerande fiske. Inte minst kustfisket är i sammanhanget väldigt viktigt. Det kan även gälla skaldjur om vi talar om västkusten, när man besöker orter där. Det hela hänger ihop med kulturen i typiska kuststäder.

Frågan är väldigt bred. Därför försöker vi ta ett helhetsgrepp. Vi har gett berörda myndigheter – HaV och Jordbruksverket – i uppdrag att ta fram en maritim strategi som sträcker sig över tid. De ska se på hur man säkrar näringen i ett kort perspektiv men också vad som krävs för att säkerställa att näringarna finns även i framtiden och för framtida generationer. Detta är ett pågående arbete.

Alla konstruktiva inspel, både från näringen och från politiken, är väldigt välkomna.

Anf. 48 JOHAN HULTBERG (M):

Fru talman! Jag är glad över rätt mycket av det som ministern sa i det senaste inlägget, inte minst att man måste se fisket i ett större perspektiv. För mig som bohuslänning är yrkesfisket en av våra basnäringar. Det går hand i hand med en annan, framväxande basnäring, som i dessa dagar har en extremt tuff situation. Jag talar om besöksnäringen. Vad vore Smögenbryggan, Smögen och Strömstad utan räkorna? Skaldjuren är en del av vår identitet och utgör en viktig del av vårt varumärke Bohuslän som får människor att vallfärda dit på somrarna.

I många av de små fiskesamhällena utmed kusten närmar man sig en kritisk nivå. Allt färre företag och fiskare ska dela på kostnaden för den infrastruktur som måste upprätthållas. Det kan handla om transporter till auktioner och annat. Detta är bekymmersamt.

Jag vill verkligen inskräpa allvaret i detta så att vi försöker vända utvecklingen av svenskt fiske. Jag tror att det i detta sammanhang faktiskt behövs lite symbolpolitik – positiv sådan – som visar att vi tror på svenskt fiske och att vi vill att det ska finnas kvar. Det måste visa att vi vill att fisket ska utvecklas och inte avvecklas.

Precis som ministern sa finns det bestånd som det är kritiskt för. Det är svårt att bedriva ett ordentligt fiske på dem. Men vad exempelvis gäller skaldjuren fiskar vi inte ens upp den kvot av havskräfta som vi har. Därför är det bekymmersamt när regeringen och januaripartierna lägger fram ett förslag som allvarligt skulle hota skaldjursfisket på bohus- och västkusten. Detta är ju ett fiske som bedrivs på hållbara bestånd med alltmer selektiva och skonsamma verktyg.

Jag hoppas att ministern går från ord till handling och är beredd att i dialog med branschen titta på hur reglerna kan bli färre och enklare, hur skattetrycket kanske kan minska och hur konkurrenskraften i stort kan stärkas.

Anf. 49 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, Johan Hultberg, för en bra debatt!

Jag håller med om mycket av det som sas i det senaste inlägget. Det finns i botten en stor samstämmighet om mycket av detta.

Jag tror att vi gemensamt – både politiken och branschen – har ett behov av att säkerställa att vi har rätt verktyg men också att det finns en legitimitet för frågorna.

När det gäller kameraövervakning, som interpellationen handlade om, är min utgångspunkt att det är viktigt att vi förbereder oss för att det är något som kommer. Antingen får vi det lagt på oss i form av ett EU-direktiv och får börja utifrån det, eller så tittar vi på hur vi kan anpassa kameraövervakning utifrån svenska förhållanden. Vi kan göra det genom att testa piloter och försök på frivillig basis med segment som är lämpliga för det i Sverige. Nyckelord är så här långt ”på frivillig basis”. Detta är ingångsvärdet. Jag tycker inte att detta är ett oproportionerligt sätt att hantera frågan.



Därtill är det ohyggligt viktigt att vi också hjälps åt att kommunicera de verktyg som vi får på plats. Förutom de 240 miljoner som nu skjuts till HaV gör man en förändring i förordningen och öppnar för att yrkesfisket ska kunna ta del i återställande miljöåtgärder, ingå i forskningsprojekt och annat. Detta är viktigt i ett kort perspektiv, för att i någon mening hålla en krisande bransch under armarna – hålla den flytande – samtidigt som man bidrar till att skapa goda förutsättningar för branschens överlevnad på sikt.

Det här är en viktig bransch. Här finns mycket att göra. Vi behöver vara beredda att jobba både kortsiktigt och långsiktigt.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

#### **§ 14 Svar på interpellation 2019/20:324 om pilotprojekt som bygger på LOV**

Anf. 50 Arbetsmarknadsminister EVA NORDMARK (S):

Fru talman! Ali Esbati har frågat mig om det är min ståndpunkt att LOV-piloten ska fortsätta oförändrad trots att regeringen slagit fast att reformeringen av Arbetsförmedlingen inte ska bygga på LOV. Han har dessutom frågat mig om vilka åtgärder jag kommer att vidta för att kompensera kommuner som påverkas negativt av Arbetsförmedlingens LOV-pilot.

Arbetsförmedlingen reformeras för att på ett bättre sätt ge stöd till arbetslösa och möjliggöra för fler arbetsgivare att hitta rätt kompetens. Reformen ska genomföras på ett ansvarsfullt och ordnat sätt. Det ska finnas förutsättningar för kontinuerlig utveckling och förbättring vid behov. Reformeringen av Arbetsförmedlingen ska inte vila på lagen om valfrihets-system, LOV, utan den upphandlingsform som är mest ändamålsenlig för respektive tjänst ska användas.

Reformen föregås av ett brett utvecklingsarbete som Arbetsförmedlingen på regeringens uppdrag bedriver. Här ingår bland annat de utvecklade matchningstjänster, som ska införas under 2020, som Arbetsförmedlingen benämner Kundval rusta och matcha, KROM. Arbetsförmedlingen fick detta uppdrag innan inriktningen för reformeringen ändrades. Ett viktigt och tydligt syfte med uppdraget är att lärdomar ska kunna dras inför den slutliga utformningen av det reformerade systemet. Detta är fortsatt viktigt även utifrån den nya inriktningen för reformen, där den mest ändamålsenliga upphandlingsformen för respektive tjänst ska användas.

Utvecklingsarbetet sker i nära samarbete med forskarna på Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering, IFAU. Lärdomar kommer att kunna dras avseende bland annat vilka kvalitetskrav som bör ställas på utförarna, hur ersättningsmodellen bör utformas och hur olika regionala och lokala förutsättningar påverkar. Att Arbetsförmedlingen tillämpar LOV för Kundval rusta och matcha ändrar inte på detta faktum.

Vad gäller kommunerna kommer regeringen att följa och analysera eventuella effekter av reformen för kommunernas verksamheter och kostnader. Det ska säkerställas att Arbetsförmedlingen har närvaro och en fungerande verksamhet i hela landet, både under genomförandeperioden och på lång sikt. Samverkan med kommuner, myndigheter och andra aktörer ska säkerställas, inte minst vad gäller de målgrupper som har en svagare ställning på arbetsmarknaden. I regleringsbrevet för 2020 gavs Arbets-

förmedlingen i uppdrag att säkerställa och vid behov återställa en ändamålsenlig lokal närvaro. Jag kan efter att ha tagit del av Arbetsförmedlingens första lägesrapport konstatera att myndigheten nu jobbar aktivt efter regeringens tydliga instruktioner om att stärka den lokala närvaron.

Anf. 51 ALI ESBATI (V):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret. Men jag blir lite besviken och framför allt ganska orolig. Det är en oro som inte blir mindre av den kristid vi befinner oss i. Mina frågor ställdes ju innan coronaproblematiken drabbade Sverige. I dag befinner vi oss i ett läge där det tyvärr står klart att Arbetsförmedlingen kommer att få betydligt mer att göra nästan oavsett hurdan utvecklingen blir framöver.

Huvudfrågan är att ministern nu också i riksdagens kammare ger besked om att pilotprojektet för Kundval rusta och matcha, KROM, ska fortsätta som planerat. Då är det bra att påminna sig om vad detta är. Det som är tänkt att sjösättas i ett antal kommuner är ett system som ska komma i stället för det som kallades stöd och matchning, kan man säga. Det nya systemet är, hur man än vrider och vänder på det, en variant av de idéer som framför allt Centerpartiet och Liberalerna har haft om hur man ska göra om svensk arbetsmarknadspolitik till ett slags basar för pigga entreprenörer.

Det här är någonting som man har tagit fram ett förfrågningsunderlag för. Jag har det här. Det är 43 sidor som går ut på att rigga en modell för kontroll och utbetalning riktad mot företag som vill komma in och pröva sin lycka på den här marknaden. Redan där skulle jag vilja säga att det blir lite av en skymf mot både de arbetslösa, som behöver hjälp, och de medarbetare på Arbetsförmedlingen som under lång tid utvecklat viktiga kunskaper och erfarenheter. Fokus blir ju med nödvändighet – det ser man också här – upphandlingsjuridik snarare än någonting som har med aktiv arbetsmarknadspolitik att göra.

Man kan särskilt kolla på det som är mest intressant för dem som vill komma in på den här marknaden, nämligen ersättningsmodellen. Det är en ersättningsmodell som är inspirerad av den modell som man har haft i Australien under lång tid. Människor ska genomgå en sorts datoriserad klassificering hos AF och placeras i grupp a, b och c efter hur långt från arbetsmarknaden de bedöms befinna sig. Sedan är det den här klassificeringen som avgör hur mycket pengar aktörerna kan tjäna. Det är en ersättning som ska utgå dels som grundersättning för att man blir vald av en arbetslös, dels sedan som resultatersättning beroende på om man hamnar i jobb eller inte. Det finns också en snabbhetspremie för aktörerna – det blir mer pengar ju snabbare de får iväg personer.

Det här kan man ju räkna på. Det finns också redan folk som har gjort det, bland annat på Akademikerförbundet SSR. Det som framgår tydligt är att den stora skillnaden blir att aktörerna kommer att få svårt att tjäna pengar på någonting annat än att få ut människor snabbt. Där finns det däremot ganska stora pengar att göra. Det här betyder att vi redan i förväg, utan att egentligen tänka på alla de andra stora problemen med det här systemet, med rätt stor säkerhet kan veta att det blir väldigt lite rustande och matchande gjort i det här systemet. Det finns väldigt dåliga incitament för att erbjuda en arbetslös person stöd, praktik eller utbildning för att kunna få jobb, till exempel om han eller hon tidigare har haft en utbildning

från sitt hemland. Däremot kommer vi med stor säkerhet att få se starka försök att hitta eller hitta på lågkvalificerade låglönejobb som kan fungera för det här kontraktet. Det är inte nödvändigtvis så bra för samhällsekonomi eller för de arbetslösa, men det ger möjligheter till klirr i kassan för dem som kan hitta rätt grepp.

Jag skulle kunna fortsätta att berätta om problemen med den här modellen, men det hinner jag tyvärr inte. Jag kanske får återkomma i nästa inlägg om det. Men jag vill bara fråga ministern igen: Är det verkligen så att regeringen och samarbetspartierna inte har dragit några slutsatser av debaclet runt årsskiftet? Ska ni verkligen gå vidare och rigga ett system som bygger på LOV och är baserat på den här marknadsmodellen, som innehåller så uppenbara problem och risker?

Anf. 52 Arbetsmarknadsminister EVA NORDMARK (S):

Fru talman! Jag tackar Ali Esbati för frågeställningarna. De är såklart väldigt viktiga. Samtidigt vill jag understryka att vi just nu befinner oss i ett mycket allvarligt läge. Vi tar dagligen del av varsel som kommer in. Vi har en mycket allvarlig situation på svensk arbetsmarknad. Av det skälet väljer jag att fatta mig kort i svaren på de frågor som Ali Esbati ställer. Vi har många andra mycket akuta frågor som vi behöver hantera. Men den framtida reformeringen av myndigheten är såklart också viktig.

KROM är en försöksverksamhet som går igång i dagarna. Det är väldigt viktigt att vi har försöksverksamhet och att vi också kopplar på forskning och utvärdering, så att vi kan utvärdera den här typen av försöksprojekt innan vi går in i ett nytt, reformerat system. Av det skälet menar jag och regeringen att det är viktigt att det här arbetet fortsätter, så att vi kan dra slutsatser. Både riksdagens ledamöter och regeringen kan av de utvärderingar och rapporter av den här försöksverksamheten som så småningom kommer dra våra slutsatser av vad som fungerar och vad som fungerar mindre bra. Vi gör detta för att säkerställa att reformeringen av arbetsmarknadspolitiken och Arbetsförmedlingen sker på ett så ordnat, klokt och bra sätt som möjligt.

Anf. 53 ALI ESBATI (V):

Fru talman! Som jag var inne på i första anförandet är jag medveten om att vi befinner oss i en väldigt bekymmersam situation och att det finns mycket saker som kommer att behöva göras framöver i en situation där varslen ökar. I den situation som råder har regeringen på alla sätt gjort mycket som är värt respekt och applåder. Man har hittills skött krissituationen mycket väl.

Då vi kan förvänta oss att det kommer att finnas ett problem som arbetsmarknadsministern och hennes regeringskollegor behöver hantera, nämligen ett troligen ökat antal arbetslösa i Sverige i likhet med andra länder, blir det desto viktigare att man är noga med vilka reformprojekt man sätter igång. Jag pekar på de stora risker som finns med det som man nu ska ge sig in på och som man egentligen borde låta bli. Det är där vi står. Det här är en testverksamhet som hade varit dålig i alla situationer, men som kanske passar extra dåligt i det läge som vi nu går in i.

Jag ska återkomma till själva kärnan i detta. Det här pilotprojektet är alltså någonting som ska bygga på LOV, det vill säga lagen om valfrihets-system. Det finns ett ganska stort antal testresultat från tidigare när det gäller LOV inom arbetsmarknadspolitikens område. Det har gällt etableringslotsar, jobbcoachning och sysselsättningsplatser för personer med psykiska funktionshinder. I alla de fallen har man dessvärre på väldigt goda grunder valt att avsluta dessa LOV-baserade system. Anledningen är att det kommit rubriker till exempel om att etableringslotsarna kan ha rekryterat till Islamiska staten och att handläggare säger att reformen kollapsat. Man har pratat om människohandel och maffiaverksamhet.

Jag är övertygad om att det inte är regeringens syfte att sätta igång någonting som kan leda till människohandel, maffiaverksamhet eller rekrytering till IS. Men det finns ett stort antal problem som jag verkligen inte är ensam om att peka på. Man rigger ett system som är till för att bjuda in alla som klarar en viss kravnivå och sedan säga: Nu kör vi och ser vad som händer!

Detta är inte heller ett pilotprojekt som görs i något slags laboratorium. Det är ju 32 kommuner som ska göra det här. En stor del av deras kontakt med arbetslösa som behöver rustas och matchas kommer under en tid att gå genom detta LOV-baserade system om man kör igång det.

Det återstår fortfarande för mig att förstå om det är så att regeringen gör det här för att Centerpartiet inte ska vara alltför ledset över det som händer i riksdagen för några månader sedan och att det därför blir en kostnad som man får ta. Det är trist om det är så. Eller kan det vara så att man verkligen tror att det kommer att ge ett underlag för att reformera hela systemet i den riktningen? Då är det om möjligt ännu mer allvarligt. Det skulle jag vilja att arbetsmarknadsministern funderade lite över.

Anf. 54 Arbetsmarknadsminister EVA NORDMARK (S):

Fru talman! Jag har haft förmånen att arbeta med arbetsmarknadspolitik under större delen av mitt vuxna liv. Jag satt här i kammaren som ledamot på 90-talet, när vi hade skyhög arbetslöshet.

Vi har just nu ett läge där varslen duggar in i väldigt snabb takt. Vi har ett ansvar som politiker att agera i den situation vi har just nu. KROM och försöksverksamheten är någonting som kommer under det här året. Det är viktigt att innan vi sjösätter nya reformer eller åtgärder att vi har möjlighet att utvärdera och diskutera dem. Av det skälet ska man absolut inte upphäva den här typen av försöksprojekt. Man ska lära av dem. Vi har kopplat på IFAU så att vi också har forskningen och vetenskapen med oss.

Jag kan genom mitt perspektiv se reformer som har varit väldigt lyckosamma och fungerat. Men vi har också i arbetsmarknadspolitik en del exempel där det inte fungerat. Det är därför som vi måste veta vad det är vi gör innan vi sjösätter ett nytt, reformerat system. Att i det skedet ta bort försöksverksamhet vore djupt olyckligt. Det vore att i stället gissa sig fram, och det är inte jag beredd att göra.

Jag vill understryka att vi nu befinner oss i ett exceptionellt läge när det gäller arbetsmarknadspolitik och jobben i Sverige. Jag har i går gett besked till departementet att vi just nu pausar de politiska diskussionerna om reformeringen av Arbetsförmedlingen.

Vi måste fokusera här och nu på att myndigheten ska ha de bästa förutsättningarna att kunna ta emot nyinskrivna. Vi vet att myndigheten också

har en god kapacitet och beredskap för det som nu kommer med möjlighet att kicka igång sin varselorganisation. Där har vi lång och god erfarenhet av hur vi ska jobba med det. Det är mitt huvudsakliga fokus just nu.

Prot. 2019/20:87

17 mars

-----

Svar på  
interpellationer

Anf. 55 ALI ESBATI (V):

Fru talman! I den mån som arbetsmarknadsministern och hennes kollegor arbetar med det som blir ett slags krishantering framöver på arbetsmarknadsområdet är jag och Vänsterpartiet naturligtvis fullt beredda att vara konstruktiva. Det gäller oavsett om det handlar om beslut, diskussioner eller funderingar.

Det som vi diskuterar i dag är just utifrån oron för att vi slänger in en stor del av Arbetsförmedlingens organisation i någonting som är dåligt. Det är vad som föranledde frågan och som har föranlett stor aktivitet från vår sida på det här området över huvud taget.

Arbetsmarknadsministern pratar om att vissa reformer har gått bra och att vissa har gått dåligt. Jag är fullt medveten om det. Men det är inte heller så att de har varit slumpmässiga. Det jag försöker påpeka är att flera av de element som finns på papper i riggandet av den här modellen är beprövat dåliga, problematiska och riskabla.

Därför försöker vi påtala detta. Det är en roll som en politisk opposition naturligtvis har. Det är också många som arbetar med de här frågorna som har satt frågetecken inför just den här delen av reformeringen.

Regeringen har sagt att man inte ska bygga den fortsatta reformeringen av Arbetsförmedlingen på LOV. Det här pilotprojektet bygger på LOV. Det återstår att se hur man får ihop de sakerna.

Jag kommer inte att sluta att ifrågasätta saker som är dåliga. Men jag kommer att ge fullt stöd till det regeringen gör i de kriser som nu uppstår om de sakerna är kloka och vettiga, och det har de varit hittills.

Anf. 56 Arbetsmarknadsminister EVA NORDMARK (S):

Fru talman! Jag tackar Ali Esbati inte minst för det viktiga beskedet om att vi i detta allvarliga läge behöver stå samlade och hålla ihop politiskt. Det handlar inte bara om att minska smittspridningen av coronaviruset utan även om att säkerställa vårdens kapacitet och möjligheter att agera. Nu ser vi också effekterna som kommer på ekonomin och de svenska jobben.

Det är verkligen hög tid för sammanhållning och för att vi ska göra det vi kan för att rädda jobb och för att se till att säkerställa att Arbetsförmedlingen har de allra bästa förutsättningarna att utföra sitt viktiga arbete.

Det handlar om att kunna ta emot den ökade volym av personer som nu förmodligen kommer att anmäla sig till Arbetsförmedlingen. Det gäller att se till att det finns en god beredskap att hantera de varsel som kommer. I nästa vända handlar det givetvis om att se på vilket sätt vi kan bidra till aktiva insatser till de människor som kanske blir av med sina arbeten.

Nu gör vi väldigt kraftfulla insatser med det paket som kom i går med till exempel korttidspermittering och också med andra sätt att försöka stödja näringslivet. Jag vill tacka för det viktiga beskedet att vi håller samman i den här tuffa tiden.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

**§ 15 Svar på interpellation 2019/20:347 om ökad delaktighet i arbetet för en bättre arbetsmiljö**

Anf. 57 Arbetsmarknadsminister EVA NORDMARK (S):

Fru talman! Magnus Persson har frågat mig om jag är beredd att ta initiativ för att förändra arbetet och göra det möjligt för samtliga Sveriges löntagare att arbeta aktivt för trygga arbetsplatser samt att se över dagens system gällande fackförbundens företrädesrätt.

Den svenska arbetsmarknadsmodellen bygger på partsgemensamt samarbete med kollektivavtalet som grund. Som för arbetsmarknaden i övrigt spelar arbetsmarknadens parter en central roll även när det gäller arbetsmiljöfrågor. Arbetsmarknadens parter har en viktig roll i hur arbetsmiljöarbetet bedrivs ute på arbetsplatserna och har stor kompetens och stort kunnande inom området. Det är därför skyddsombud som huvudregel utses av lokal arbetstagarorganisation som är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till arbetsgivaren. Bara i de fall en kollektivavtalskoppling saknas kan skyddsombud utses på annat sätt.

Skyddsombudet är arbetstagarens representant. Arbetstagarna i Sverige företräds av fackliga organisationer. Det är en avgörande del av den svenska modellen. Att ändra denna ordning med ett samarbete som grundas i kollektivavtal vore ett allvarligt ingrepp i den svenska partsmodellen. En unik resurs i arbetsmiljöarbetet skulle gå förlorad.

Ingen som arbetar i Sverige ska ha ett arbete där man blir utnyttjad eller utsliten. Ingen ska behöva bli sjuk, skada sig eller dö av jobbet. Skyddsombuden räddar liv, och det är därför väsentligt att de liksom i dag kan verka för alla arbetstagare. I en konflikt ska arbetstagaren kunna veta att den har en tydlig representant som står vid dennes sida. Skyddsombudet ska i sin tur kunna veta att det finns en stark facklig organisation som arbetstagaren kan söka stöd ifrån vid en konflikt. Jag tänker inte verka för att regeringen ska lämna förslag om att avveckla fackförbundens rätt att utse skyddsombud.

Anf. 58 MAGNUS PERSSON (SD):

Fru talman! Tack för svaret, arbetsmarknadsministern! Jag har full förståelse för att regeringen har fokus på annat i dessa tider. Det känns kanske som att vi skulle ha haft den här debatten en annan gång, men nu är vi här.

I det stora hela håller jag med arbetsmarknadsministern i hennes beskrivning av skyddsombudens roll och hur det ser ut på den svenska arbetsmarknaden. Men det som påstås i svaret stämmer inte riktigt. Det handlar inte om att förbjuda fackföreningarna att tillsätta skyddsombud. Vill arbetsplatserna att fackföreningarna tillsätter skyddsombudet fungerar det alldeles utmärkt.

Fru talman! Problemet är när arbetsplatsen föreslår personer till skyddsombud som inte är med i facket eller har fel partibok. Då nekas de av fackföreningarna, som använder sig av sin företrädesrätt. Det är det stora problemet. Det finns en massa exempel på detta.

Jag själv är ett lysande exempel på hur politiskt styrda fackföreningar missbrukar sitt mandat. Jag har varit byggnadsarbetare i 26 år. Jag har varit både facklig förtroendeman och skyddsombud, och jag har tillbringat många dagar på Rönneberga kursgård här i Stockholm för politisk skollning, som är en väsentlig del i uppdraget som skyddsombud i dag. Men

jag fick lämna mina uppdrag enbart för att jag lämnade Socialdemokraterna och aktiverade mig i ett annat parti. Jag tycker inte att det ska vara så i Sverige 2020.

Fru talman! Denna fråga hade aldrig lyfts om det inte handlade om den politiska styrningen av våra fackförbund. Ett enskilt parti använder i dag fackföreningarna som ett verktyg i sin maktutövning. Det är ett mandat som man inte längre har i dag, sett till det stöd regeringspartierna har bland medlemmarna i de fackliga organisationerna.

Fackliga organisationer byggs av att man arbetar gemensamt, oavsett partitillhörighet. En fackförening ska inte vara ett politiskt kontrollorgan för ett enskilt parti, utan man ska jobba tillsammans. Det är det som hela det här förslaget i grund och botten handlar om.

Jag skulle vilja ställa några frågor till arbetsmarknadsministern: Vad står det i Sverigedemokraternas förslag om att man vill förbjuda fackföreningar att utse skyddsombud? Det handlar endast om att vi vill diskutera företrädesrätten. Anser arbetsmarknadsministern att svenska fackföreningar måste vara kopplade till ett enskilt politiskt parti för att kunna verka? På vilket sätt skulle detta förslag vara ett hot mot den svenska modellen, som man säger i svaret, då det endast handlar om att göra fler delaktiga i arbetsmiljöarbetet på svenska arbetsplatser?

Anf. 59 Arbetsmarknadsminister EVA NORDMARK (S):

Fru talman! Jag måste säga att det är rätt häpnadsväckande uttalanden av riksdagsledamoten, som påstår att facket är ett politiskt kontrollorgan och att man använder skyddsorganisationen på det sättet. Ingenting kan vara mer fel än så.

Skyddsombuden företräder arbetstagarna och alla på arbetsplatsen. Det som jag tycker är väldigt viktigt att reda ut är huruvida vi står upp för den svenska partsmodellen eller inte. Jag vill vara väldigt tydlig här: Jag står upp för den svenska partsmodellen, där fackförbund tillsammans med arbetsgivarna tar ett stort ansvar för villkoren på arbetsmarknaden.

Jag vill stärka de regionala skyddsombudens möjligheter, så att de får en utökad tillträdesrätt, också till arbetsplatser där det inte finns några medlemmar men där man har eller brukar omfattas av kollektivavtal. Detta är Sverigedemokraterna emot.

Förra året dog 47 arbetare på svenska arbetsplatser. Vi behöver stärka skyddsorganisationen. Vi behöver ha fler som kliver in som skyddsombud. Vi behöver se till att de regionala skyddsombud som utför ett livsviktigt arbete – det är knappt 2 000 i dag – får rätt förutsättningar. Redan i dag utförs ungefär 55 000 arbetsplatsbesök årligen av de regionala skyddsombuden. De vill nu Sverigedemokraterna ersätta med statliga tjänstemän.

Jag vill fråga Magnus Persson: Hur kommer det sig att ni alltid är mer angelägna om att ta ifrån fackliga organisationer och skyddsombud deras möjligheter och att ni aldrig ställer upp på det som handlar om att ge skyddsombud större möjligheter att förbättra arbetsmiljön och på det sättet också skydda liv och hälsa?

Anf. 60 MAGNUS PERSSON (SD):

Fru talman! När jag lyssnar på arbetsmarknadsministern tycker jag att hon talar emot sig själv lite. Ni vill att fler ska bli engagerade i arbetsmiljöarbetet. Ni vill att fler ska bli skyddsombud. Men ändå stänger ni dörren

för nästan 50 procent av svenska löntagare, som har en annan inriktning när det gäller vilket parti de vill rösta på. I dag är det politiken som styr. Ställer du inte upp på de socialdemokratiska värderingarna och om du väljer att stötta ett annat parti har du ingen chans att bli skyddsombud.

I till exempel Byggnads, där jag var aktiv, blev man per automatik facklig förtroendeman om man blev skyddsombud. Det hängde liksom ihop. Det var samma tjänst. Det som Eva Nordmark säger stämmer alltså inte. Så funkar det inte i verkligheten. Jag vet inte vad du har för erfarenhet av svenska arbetsplatser och vad du vet om hur det ser ut där. Men jag vet. Jag har jobbat där i 26 år. Jag vet exakt hur det fungerar med skyddsombuden och deras roll.

Svenska skyddsombud gör ett jättebra jobb. Det är ingen som har påstått något annat. Vi vill med vårt förslag att fler ska kunna bli skyddsombud, helt i linje med Eva Nordmarks uppfattning. Det hon säger stämmer alltså inte.

Men en fråga som är ganska intressant i debatten framöver gäller ett uttalande från arbetsmarknadsministern själv. Ministern ansåg att LO:s koppling till socialdemokratin var ett hinder för ett djupare samarbete runt viktiga frågor för landets arbetstagare. Jag citerar detta. Jag undrar: Är detta ett uttalande som ministern fortfarande står bakom? Skulle det vara på det viset är vi ganska överens i denna fråga, och då är vi på rätt väg.

Anf. 61 Arbetsmarknadsminister EVA NORDMARK (S):

Fru talman! Då måste jag få upplysa interpellanten om hur läget på svensk arbetsmarknad ser ut när det gäller medlemmar i de fackliga organisationerna. När interpellanten säger att 50 procent är utestängda från att ta på sig uppdrag är det inget annat än trams – ursäktat ordvalet.

Majoriteten av dem som är medlemmar i en facklig organisation i dag är medlemmar i en partipolitiskt fristående facklig organisation – det tycker jag att man som riksdagsledamot bör ha koll på. När skyddsombud utses på arbetsplatserna, även i de fackförbund som har en partipolitisk koppling, kommer det förslag från arbetskamraterna. Det är arbetskamraterna som lägger fram sina förslag utan att ta hänsyn till vad någon har röstat på eller vad någon har för partibok eller andra saker.

Jag har haft fackligt uppdrag i 20 års tid, så jag vet också hur det funkar. Jag har själv varit väldigt noggrann med, under de år jag har varit facklig ledare, att se till att det inte bara handlar om allas rätt att bli skyddsombud. Det handlar också om alla medlemmars rätt att bli företrädare och att känna sig trygga med att de företrädare de har står upp för allas lika värde. Det spelar inte någon roll om jag är kvinna eller man, vilket land jag är född i eller om det finns några andra utgångspunkter för detta.

Det är också en väldigt viktig grund. Det handlar om skyddsombud och andra fackligt förtroendevalda. För många fackföreningar är det helt avgörande att kunna säkerställa att skyddsombud och andra står upp för alla människors lika värde.

Anf. 62 MAGNUS PERSSON (SD):

Fru talman! Jag fick inget svar på min fråga angående vad arbetsmarknadsministern ansåg om LO:s koppling till socialdemokratin, men jag håller såklart med henne. Det är klart att ett ombud ska stå upp för alla människors lika värde, men det är ofta ett standardsvar man får från framför



allt Socialdemokraterna när de inte kommer längre i debatten. De slänger ofta ur sig det. De vill kleta det på sina motståndare: Ni står inte upp för alla människors lika värde. Det var också det som var anledningen till att jag fick lämna min roll som skyddsombud. Jag hade varit skyddsombud i tio år. Över en natt stod jag helt plötsligt inte upp för alla människors lika värde. Det är ganska anmärkningsvärt.

Jag bollar tillbaka frågan till arbetsmarknadsministern: Anser arbetsmarknadsministern fortfarande att LO:s koppling till socialdemokratin är ett hinder för ett djupare samarbete runt viktiga frågor för landets arbetstagare? Det är ganska viktigt att arbetsmarknadsministern svarar på den frågan, tycker jag.

Anf. 63 Arbetsmarknadsminister EVA NORDMARK (S):

Fru talman! Jag måste säga att det är väldigt svårt att svara seriöst på den typen av oseriösa frågor om löstryckta citat som har gällt andra situationer. Jag vet inte riktigt vad Magnus Persson far efter.

Jag kan konstatera att jag tyvärr inte fick något svar. Jag lägger snart fram ett förslag på riksdagens bord som handlar om att ge regionala skyddsombud utökad tillträdesrätt, också till arbetsplatser där det inte finns några medlemmar.

Jag var själv i Helsingborg och i Ängelholm förra veckan och kunde där se, tillsammans med Byggnads regionala skyddsombud, hur det ska funka på en arbetsplats där samverkan fungerar och där skyddsombud har tillträde. Men jag såg också en arbetsplats där det inte fanns några medlemmar, där det bara var utstationerad arbetskraft och där byggställningarna inte höll det mått som de skulle behöva hålla, och där kan då inte regionala skyddsombud kliva in.

Vi vill göra det möjligt för regionala skyddsombud att både se till att säkra liv och hälsa och se till att företag inte kan dumpa svenska arbetares löner och villkor.

Jag hoppas att Sverigedemokraterna ändrar sig när det gäller detta, för det är beklagligt att vi har ett parti i Sveriges riksdag som när det väl gäller inte fullt ut står upp för att skapa förutsättningar för en bättre arbetsmiljö och på det sättet också rädda människors hälsa och liv.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

## Ajournering

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

## Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 18.00.

## § 16 Bordläggning och beslut om förkortad motionstid

Följande dokument anmäldes och bordlades:

### Propositioner

- 2019/20:86 Svenskt deltagande i militär insats för stärkt säkerhet i Mali  
2019/20:89 En effektivare hantering av ärenden om överförande av straffverk  
2019/20:94 Höjt tak för uppskov med kapitalvinst vid avyttring av privatbostad  
2019/20:96 Ändring i skatteavtalet mellan Sverige och Schweiz  
2019/20:97 Ny associationsrätt för medlemsbanker  
2019/20:102 Sekretess till skydd för enskilda som lämnat stödförklaringar enligt EU:s nya förordning om det europeiska medborgarinitiativet  
2019/20:105 Komvux för stärkt kompetensförsörjning  
2019/20:107 Förbättrade möjligheter till bilstöd  
2019/20:111 Bilateralt avtal mellan Europeiska unionen och Amerikas förenta stater om tillsynsregler för försäkring och återförsäkring  
2019/20:113 En mer ändamålsenlig dataskyddsreglering för studiestödsverksamheten  
2019/20:116 Kompletteringar till nya EU-regler om aktieägares rättigheter  
2019/20:117 Förutsättningar för etableringsjobb och vissa frågor om kontroll inom den arbetsmarknadspolitiska verksamheten  
2019/20:118 Ungdomsövervakning  
2019/20:119 Internationellt samarbete om verkställighet av straff anpassas till nya regler i brottsbalken  
2019/20:136 Extra ändringsbudget för 2020 – Kreditgarantier till flygföretag med anledning av coronaviruset

### Redogörelse

- 2019/20:NR1 Nordiska rådets svenska delegations berättelse om verksamheten under 2

Kammaren biföll regeringens förslag att motionstiden för prop. 2019/20:136 *Extra ändringsbudget för 2020 – Kreditgarantier till flygföretag med anledning av coronaviruset* skulle förkortas till en dag.

## § 17 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

*den 12 mars*

**2019/20:388 Regionala flygplatsers betydelse för Sveriges beredskap**  
av *Alexandra Anstrell* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

**2019/20:389 Svenskt agerande för ett fritt Ukraina**

av *Maria Nilsson* (L)

till utrikesminister Ann Linde (S)

## § 18 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

*den 12 mars*

### **2019/20:1078 Corona och Folkhälsomyndigheten**

av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)  
till socialminister *Lena Hallengren* (S)

### **2019/20:1079 Föreskriftsrätt till Boverket**

av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)  
till statsrådet *Per Bolund* (MP)

### **2019/20:1080 Allmän tillträdesrätt för regionala skyddsombud.**

av *Magnus Persson* (SD)  
till arbetsmarknadsminister *Eva Nordmark* (S)

### **2019/20:1081 Extratjänster**

av *Alexander Christiansson* (SD)  
till arbetsmarknadsminister *Eva Nordmark* (S)

### **2019/20:1082 Segregation på arbetsmarknaden**

av *Alexander Christiansson* (SD)  
till arbetsmarknadsminister *Eva Nordmark* (S)

### **2019/20:1083 Utrikesdepartementets hjälp till utlandssvenskar i virus-drabbade områden**

av *David Josefsson* (M)  
till utrikesminister *Ann Linde* (S)

### **2019/20:1084 Bonus–malus och klimatnyttan**

av *Jens Holm* (V)  
till miljö- och klimatminister *Isabella Lövin* (MP)

### **2019/20:1085 Stopp för överimplementering av EU-direktiv**

av *Tobias Andersson* (SD)  
till näringsminister *Ibrahim Baylan* (S)

### **2019/20:1086 Förebyggande åtgärder för att bevara vägarnas skick**

av *Mikael Larsson* (C)  
till infrastrukturminister *Tomas Eneroth* (S)

*den 13 mars*

### **2019/20:1087 Förtroendet för svenska myndigheter**

av *Markus Wiechel* (SD)  
till statsminister *Stefan Löfven* (S)

### **2019/20:1088 Riktade pengar till områden drabbade av stora översvämningar**

av *Mikael Larsson* (C)  
till infrastrukturminister *Tomas Eneroth* (S)

### **2019/20:1089 Om- och tillbyggnad av Tidaholmsanstalten**

av *Johan Hedin* (C)  
till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

Prot. 2019/20:87  
17 mars  
-----

**2019/20:1090 Slotsförordningen**

av *Åsa Coenraads* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

**2019/20:1091 Kris i flygbranschen**

av *Magnus Jacobsson* (KD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

**2019/20:1092 Flygskatten**

av *Åsa Coenraads* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

**2019/20:1093 Systembolagets hantering av småproducenter**

av *Boriana Åberg* (M)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

**2019/20:1094 Rättvisa villkor för småproducenter av alkoholhaltiga drycker**

av *Boriana Åberg* (M)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

**2019/20:1095 Nedläggningen av Västerås flygplats**

av *Patrik Jönsson* (SD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

**2019/20:1096 Barnets bästa och barnets rätt i LVU-ärenden**

av *Martina Johansson* (C)

till socialminister Lena Hallengren (S)

**2019/20:1097 Krigsplacering och barnomsorg**

av *Alexandra Anstrell* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

**2019/20:1098 Solnedgångsklausuler för regelförbättringen**

av *Tobias Andersson* (SD)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

*den 16 mars*

**2019/20:1099 Principen om en regel in, en regel ut**

av *Tobias Andersson* (SD)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

§ 19 Kammaren åtskildes kl. 18.01.

Sammanträdet leddes av tredje vice talmannen.

Vid protokollet

EMMA PAAKKINEN

*/Olof Pilo*

<b>§ 1 Meddelande om särskild debatt om mediernas och kulturens oberoende .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 2 Meddelande om statsministerns frågestund .....</b>	<b>2</b>
<b>§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer .....</b>	<b>2</b>
<b>§ 4 Anmälan om faktapromemorior .....</b>	<b>4</b>
<b>§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott .....</b>	<b>4</b>
<b>§ 6 Ärenden för bordläggning.....</b>	<b>4</b>
<b>§ 7 Svar på interpellation 2019/20:343 om utvecklingen av det civila försvaret.....</b>	<b>5</b>
Anf. 1 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	5
Anf. 2 PÅL JONSON (M).....	6
Anf. 3 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	7
Anf. 4 PÅL JONSON (M).....	8
Anf. 5 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	10
Anf. 6 PÅL JONSON (M).....	11
Anf. 7 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	11
<b>§ 8 Svar på interpellation 2019/20:359 om avskaffande av krav på danstillstånd .....</b>	<b>12</b>
Anf. 8 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	12
Anf. 9 TOBIAS ANDERSSON (SD).....	13
Anf. 10 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	13
Anf. 11 TOBIAS ANDERSSON (SD).....	14
Anf. 12 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	15
Anf. 13 TOBIAS ANDERSSON (SD).....	15
Anf. 14 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	16
<b>§ 9 Svar på interpellation 2019/20:346 om uteblivna rapporter gällande beställaransvar .....</b>	<b>16</b>
Anf. 15 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	16
Anf. 16 THOMAS MORELL (SD).....	17
Anf. 17 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	18
Anf. 18 THOMAS MORELL (SD).....	18
Anf. 19 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	19
Anf. 20 THOMAS MORELL (SD).....	19
Anf. 21 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	20
<b>§ 10 Svar på interpellation 2019/20:358 om Inlandsbanan .....</b>	<b>20</b>
Anf. 22 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	20
Anf. 23 PER ÅSLING (C).....	20
Anf. 24 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	21
Anf. 25 PER ÅSLING (C).....	22
Anf. 26 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	22
Anf. 27 PER ÅSLING (C).....	23
Anf. 28 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	23
<b>§ 11 Svar på interpellation 2019/20:364 om rätt att cykla mot enkelriktat.....</b>	<b>24</b>
Anf. 29 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	24
Anf. 30 JENS HOLM (V) .....	24
Anf. 31 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	25

Anf. 32 JENS HOLM (V) .....	26
Anf. 33 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	27
Anf. 34 JENS HOLM (V) .....	27
Anf. 35 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	28
<b>§ 12 Svar på interpellation 2019/20:370 om</b>	
<b>trafiksäkerhetsarbetet .....</b>	<b>29</b>
Anf. 36 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	29
Anf. 37 THOMAS MORELL (SD).....	29
Anf. 38 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	30
Anf. 39 THOMAS MORELL (SD).....	31
Anf. 40 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	32
Anf. 41 THOMAS MORELL (SD).....	33
Anf. 42 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	33
<b>§ 13 Svar på interpellation 2019/20:369 om</b>	
<b>kameraövervakning av svenska fiskefartyg .....</b>	<b>34</b>
Anf. 43 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	34
Anf. 44 JOHAN HULTBERG (M) .....	35
Anf. 45 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	36
Anf. 46 JOHAN HULTBERG (M) .....	37
Anf. 47 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	39
Anf. 48 JOHAN HULTBERG (M) .....	40
Anf. 49 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	40
<b>§ 14 Svar på interpellation 2019/20:324 om pilotprojekt som</b>	
<b>bygger på LOV.....</b>	<b>41</b>
Anf. 50 Arbetsmarknadsminister EVA NORDMARK (S) .....	41
Anf. 51 ALI ESBATI (V) .....	42
Anf. 52 Arbetsmarknadsminister EVA NORDMARK (S) .....	43
Anf. 53 ALI ESBATI (V) .....	43
Anf. 54 Arbetsmarknadsminister EVA NORDMARK (S) .....	44
Anf. 55 ALI ESBATI (V) .....	45
Anf. 56 Arbetsmarknadsminister EVA NORDMARK (S) .....	45
<b>§ 15 Svar på interpellation 2019/20:347 om ökad delaktighet i</b>	
<b>arbetet för en bättre arbetsmiljö .....</b>	<b>46</b>
Anf. 57 Arbetsmarknadsminister EVA NORDMARK (S) .....	46
Anf. 58 MAGNUS PERSSON (SD) .....	46
Anf. 59 Arbetsmarknadsminister EVA NORDMARK (S) .....	47
Anf. 60 MAGNUS PERSSON (SD) .....	47
Anf. 61 Arbetsmarknadsminister EVA NORDMARK (S) .....	48
Anf. 62 MAGNUS PERSSON (SD) .....	48
Anf. 63 Arbetsmarknadsminister EVA NORDMARK (S) .....	49
<b>Ajournering.....</b>	<b>49</b>
<b>Återupptaget sammanträde.....</b>	<b>49</b>
<b>§ 16 Bordläggning och beslut om förkortad motionstid.....</b>	<b>50</b>
<b>§ 17 Anmälan om interpellationer .....</b>	<b>50</b>
<b>§ 18 Anmälan om frågor för skriftliga svar .....</b>	<b>51</b>
<b>§ 19 Kammaren åtskildes kl. 18.01. ....</b>	<b>52</b>