

Tisdagen den 3 februari

Kl. 13.00–15.25

§ 1 Justering av protokoll

Protokollen för den 20 och 21 januari justerades.

§ 2 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Tredje vice talmannen anmälde att utdrag ur prot. 2014/15:19 för torsdagen den 29 januari i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från utrikesutskottet.

§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2014/15:210

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:210 Anställningsformen allmän visstid
av Ali Esbati (V)

Interpellationen kommer att besvaras den 10 februari.

Skälet till dröjsmålet är inbokade resor och engagemang som inte kan ändras.

Stockholm den 28 januari 2015

Arbetsmarknadsdepartementet

Ylva Johansson (S)

Enligt uppdrag

Monica Rodrigo

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2014/15:212

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:212 Medlingsinstitutets nya uppdrag
av Ali Esbati (V)

Interpellationen kommer att besvaras den 10 februari.

Skälet till dröjsmålet är inbokade resor och engagemang som inte kan ändras.

Stockholm den 28 januari 2015
Arbetsmarknadsdepartementet
Ylva Johansson (S)
Enligt uppdrag
Monica Rodrigo
Expeditions- och rättschef

§ 4 Anmälan om faktapromemoria

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

2014/15:FPM17 Kommissionens årliga tillväxtrapport 2015 *KOM(2014) 902* till finansutskottet

*Svar på
interpellationer*

§ 5 Svar på interpellation 2014/15:109 om Natofrågan och Baltikum

Anf. 1 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Fru talman och ärade ledamöter! Hans Wallmark har frågat statsministern om vilka reaktioner denne fick på den nya regeringens ställningstagande mot ett svenskt Natomedlemskap och för militär alliansfrihet under besöket i Estland, Lettland och Litauen. Interpellationen har överlämnats till mig för besvarande.

Låt mig först säga att svenska säkerhetspolitiska vägval enligt lång tradition bygger på en bred politisk samsyn och förankring. Det manifesterades så sent som i maj förra året genom Försvarsberedningens rapport *Försvaret av Sverige*.

Den svenska säkerhetspolitiska linjen ligger fast. Den svenska militära alliansfriheten tjänar alltså vårt land väl. Den skapar en god grund för ett aktivt ansvarstagande för såväl vår egen som andras säkerhet. Sverige ska inte söka medlemskap i Nato.

Regeringen har varit tydlig med att Försvarsberedningens arbete, som sex av åtta riksdagspartier står bakom, gäller. I Försvarsberedningens rapport konstateras att hot mot freden och vår säkerhet avvärjs bäst i gemenskap och samverkan med andra länder. Sverige är inte med i någon militär allians. Det går inte att se militära konflikter i vårt närområde som skulle påverka endast ett land. Sverige kommer inte att förhålla sig passivt om en katastrof eller ett angrepp skulle drabba ett annat EU-medlemsland eller nordiskt land. Vi förväntar oss att dessa länder agerar på samma sätt om Sverige drabbas. Sverige ska därför kunna ge och ta emot civilt och militärt stöd.

Regeringen ser goda möjligheter till fördjupade säkerhets- och försvarspolitiska samarbeten. Svensk säkerhetspolitik byggs på ett ökat samarbete inom Norden, Östersjöområdet, EU och FN. Vår första prioritet är att utveckla det fördjupade bilaterala samarbetet med Finland. Regeringen anser att samarbetet med Nato ska fortsätta att utvecklas inom

ramen för det svenska partnerskapet. Sveriges samarbete med Nato begränsas ytterst av att vi inte åtar oss försvarsförpliktelser.

Jag vill också betona att regeringen anser att situationen i närområdet understryker vikten av att påskynda förstärkningen av Sveriges försvarsförmåga. Som en omedelbar åtgärd beslutade riksdagen i höstas på förslag från regeringen om en ökning av försvarsanslaget. Det möjliggör en utvecklad övningsverksamhet som höjer förbandens förmåga i närtid.

Att statsministern som sin första internationella resa valde att besöka Finland samt Estland, Lettland och Litauen var ett viktigt uttryck för de goda och nära relationerna våra länder emellan och för värdet Sverige fäster vid dessa.

Samtalen var mycket goda och visade på den enighet i analysen som råder beträffande det försämrade säkerhetsläget i vår region, Rysslands aggression i Ukraina och dess utmanande uppträdande i närområdet. Vi är överens om vikten av att EU upprätthåller sanktionerna och kritiken mot Ryssland och att vi försvarar grundläggande folkrättsliga principer.

Besöken bekräftade att vi har en bred samsyn om det säkerhetspolitiska samarbetet.

Anf. 2 HANS WALLMARK (M):

Fru talman! Stort tack för svaret, fru utrikesminister!

Min interpellation till statsministern väcktes i början av november, och sedan överlämnades den till utrikesministern. Det är först i dag, den 3 februari, som vi på grund av diverse olyckliga omständigheter kan ta debatten. På det hela taget gör det ingenting därför att frågan är ständigt aktuell, men det har tillkommit en del saker sedan interpellationen väcktes.

Låt mig inledningsvis säga att jag tycker att det är bra att vår nye statsminister, och därmed Sverige, visar ett intresse för just vårt närområde. De första resorna gick till Finland, Estland, Lettland och Litauen. Andra länder i vårt närområde som vi finner viktiga, till exempel Polen och Tyskland, kan adderas. Det är bra. I den delen uttrycker jag min högaktning för de val av resmål statsministern gjorde.

Då kommer vi in på det som har skett under hela 2014, och det fortsätter in mot 2015, nämligen att tröskeln för våld i vårt närområde har sänkts. Det har vi sett genom den illegala annekteringen av Krim. Det ser vi dagligdags med de bilder som med rätta upprör oss över strider som utkämpas på ukrainskt territorium. Vi ser också hur övningsverksamheten har ökat och olika former av incidenter. Senast för någon dag sedan rapporterades det om avancerade bombplan utanför Norges kust. Vi ser också kränkningar av luftrum i Polen, i Sverige, i Estland och i Finland. Detta gör att det finns skäl att uttrycka sig med viss oro över det som sker i vårt närområde och den nya normalbild som växer fram.

Vi har en solidaritetsförklaring som inte minst Estland, Lettland och Litauen brukar ställa frågor om. Det som delvis låg i min fråga till statsministern var vilka resonemang som fördes i de tre huvudstäderna när det gällde relationen mellan solidaritetsförklaring och ett eventuellt Natomedlemskap.

Jag har förstått att estländska medier rapporterade när statsministern var på plats i Tallinn att han hade fått en fråga om vad Sverige skulle göra om Ryssland anföll Estland. Då avfärdades frågan som hypotetisk av

statsministern. Ja, det kan man säga. Samtidigt ser vi en helt ny normalbild växa fram, och vi ser en oro växa fram hos politiker i Estland, Lettland och Litauen över det tryck de utsätts för från inte minst rysk sida.

Utrikesministern får gärna utveckla sin syn på hur hon menar att vi ska fylla solidaritetsförklaringen med innehåll i händelse av krig eller katastrof, men om den ska ha någon mening handlar det om att träna, öva och i övrigt integrera sig för att kunna ge stöd och ta emot stöd. Jag tycker att det långsiktigt mest naturliga är ett svenskt Natomedlemskap.

Nu vinnlägger sig regeringen om att påminna om en lång tradition av bred politisk samsyn och förankring. Jag delar den bedömningen. Dock vill jag ändå hävda att det man har slagit fast i regeringsförklaringen, nämligen att den svenska militära alliansfriheten alltså tjänar vårt land väl och att Sverige inte ska söka medlemskap i Nato, är direkta positionsförflyttningar. De har inte antagits i bred samsyn eller med politisk förankring.

Man avvisar tanken på en Natoutredning, vilket jag också finner än mer beklagligt. Jag kan förstå att man utifrån sina kongressbeslut än så länge säger blankt nej till medlemskap, men att över huvud taget säga nej till kunskap finner jag lite mer sorgligt.

Jag undrade i min interpellation vilka reaktioner Stefan Löfven fick på den nya regeringens ställningstagande mot ett svenskt Natomedlemskap och för en militär alliansfrihet. Tyvärr ger utrikesministerns svar inte någon som helst vägledning på den punkten.

Anf. 3 HILLEVI LARSSON (S):

Fru talman! I en orolig tid kan det bli så att man söker sig till någon stark som ska hjälpa till att beskydda oss. Men jag vill ändå att man ska komma ihåg riskerna. Nu lyfts fördelar med Natomedlemskap fram, men det finns också nackdelar.

Jag minns när det var aktuellt med en invasion av Irak. Det var Nato med USA i spetsen som drev på där FN sa att man måste avvakta tills bevis fanns för att det sker tillverkning av massförstörelsevapen i Irak. Trots att man inte fick fram bevisen forcerades invasionen av Irak, och det har visat sig i efterhand att bevisen saknades.

Det är det som kan bli olyckligt om vi går med i Nato. Då skulle vi kunna hamna i sådana här situationer, där USA och kanske några andra länder är drivande och vi hänger på.

Jag är inte säker på att det skulle förbättra säkerheten i världen eller förbättra läget för svensk del. Vi har en lång tradition av alliansfrihet, som när man ser i backspegeln har varit bra både för Sverige och inte minst för världen.

Det har tidigare varit spänningar, inte minst mellan Sovjetunionen och USA, och det är såklart en annorlunda situation i dag. Men Ryssland är ju ett hot – även om det är ett annat styre i dag är det en del av situationen. Jag frågar mig varför vi denna gång ska hoppa på Natotåget när vi tidigare inte har gjort det.

Vi har samarbeten som det finns all anledning att utveckla, i Norden, kring Östersjön och i vårt närområde. Vi är också med i EU, och det vi förbinder oss till inom EU-medlemskapet är att om något av länderna i EU attackerats eller det blir en jättestor katastrof av något slag där ska vi hjälpa till enligt en solidaritetsklausul. Det finns ingenting om att vi måste

använda vapen eller militärt våld, men vi ska visa solidaritet. Det kan handla om att skicka sjukvårdsmaterial och tält eller att släcka bränder. Bara fantasin sätter gränser för vilken situation som skulle kunna uppstå som är ett katastrofläge.

Jag upplever att det är en bättre ingång, för där har vi ett naturligt samarbete inom EU. Precis som utrikesministern säger i sitt svar skulle vi inte stå totalt passiva om något land i EU blir attackerat eller det blir en stor katastrof. Där har vi ett naturligt samarbete att bygga på.

Men detta är inte i strid med FN på det sätt som ett Natomedlemskap skulle kunna bli. Det har varit vår tradition i Sverige att vi agerar på FN-mandat. Vi har till och med skickat stridande trupper till konfliktområden, men det har varit tydliga FN-mandat i de situationerna. Det har varit frivilligt, inte tvingande, och vi väljer själva hur vi vill göra.

Jag tror att den här vägen är bättre både för oss i Sverige och för säkerhetsläget i världen. Hur kan vi vara så säkra på att Nato alltid kommer att välja rätt inriktning för att minska konflikterna i världen? Det kan tvärtom bli så att man ökar konflikterna.

I fråga om Irak måste vi se att det har haft stora nackdelar. Det kanske går att se någon fördel för någon, men det har nackdelar – väldigt många civila har dött. Även om Saddam Husseins styre naturligtvis var fruktansvärt – han var diktator i en hemsk regim – kan man inte se att allt har varit frid och fröjd efter invasionen där, utan det har kostat väldigt många människoliv, inte minst civila liv.

Anf. 4 CHRISTIAN HOLM (M):

Fru talman, utrikesministern och ledamöter! Även jag måste börja med att uttrycka min uppskattning av att statsministern valde att förlägga sin första resa till våra viktiga grannländer i öst.

Jag har möjligtvis en annan uppfattning kring svenskt Natomedlemskap – jag har under lång tid varit positivt inställd till det.

Nu var Hillevi Larsson uppe och uttryckte risker, och hon tog upp Estland, Lettland och Litauen. Med det resonemanget kan man fråga sig: Tycker Hillevi Larsson även att det var fel att Estland, Lettland och Litauen närmade sig Nato och blev medlemmar?

Jag tror att det vore bra för Sverige att bli medlem i Nato. Men det handlar också om att vi uttrycker att vi vill göra en undersökning för att se förutsättningarna för ett svenskt Natomedlemskap.

För min del handlar det om att förhålla sig till den ena eller den andra sidan i ett läge där det finns två sidor. Man tog tidigare upp Sovjetunionen versus väst. Nu har vi Ryssland och det som sker där, och vi ser att allt i det närmaste går i fel riktning. Jag tycker att det är viktigt att vi har en tydlig politik gentemot det.

Men för svensk säkerhet och svensk försvarsförmåga tycker jag också att det är viktigt att Sverige närmar sig Nato. Vi har ett bra samarbete med Nato i dag, men genom att vi står utanför är det lite grann som innan vi var med i EU. Det är som för norrmännen och EU: Man är mycket med, men man har inte möjlighet att vara på insidan och vara med och påverka. Med ett medlemskap är vi med på ett annat sätt och påverkar.

Vi valde från svensk sida en annan väg för väldigt länge sedan – långt innan jag satt i riksdagen och långt innan jag var född. Men det var en

annan tid, och att vi har gjort ett val en gång behöver inte innebära att vi måste göra samma val nästa gång.

Jag tycker att det är viktigt att vi står upp för det som är rätt, för demokrati och mänskliga rättigheter, trygghet och säkerhet. Därmed tror jag att Nato är en bra garant för detta.

Sedan innebär inte det att Sverige måste delta överallt i alla lägen. Om Sverige hade varit medlem i Nato när Irakkriget pågick hade vi inte varit tvungna att skicka trupp. På samma sätt hade Sverige kunnat delta om vi hade velat även om vi inte var medlemmar.

För min del handlar det om att vi ger en tydlig signal: Vi är med och samarbetar, vi är med och påverkar och vi stärker svensk försvarsförmåga. Jag tycker att det är viktigt att vi poängterar det från svensk sida.

Anf. 5 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Fru talman och ärade ledamöter! Tack för synpunkterna!

För två veckor sedan hade vi en större tematisk säkerhetspolitisk debatt här i kammaren, och vi hade den utifrån det försämrade världsläge som vi ser efter den ryska aggressionen i Ukraina. Vi ska inte upprepa allt det som sades där.

Jag kan beträffande denna fråga börja med att säga att flera av kollegerna och jag har valt att först resa just till Baltikum för att demonstrera vår solidaritet med dessa länder, som ska känna att vi är på deras sida, att vi finns där som partner och att vi är för ett samarbete som också uttrycker solidariteten. Vi har valt det som resmål, liksom att tidigt åka till Tyskland och andra länder i vårt grannskap som är viktiga partner.

Det råder en bred samsyn, som också manifesterades under den tematiska debatten, om det försämrade omvärldsläget. Det är bra att vi är enade, precis som ni har sagt, i de frågorna.

Vi vet alla att det ryska uppträdandet runt Östersjön inte sällan är utmanande och i vissa fall rent provocerande. Det har inte minst de baltiska länderna fått känna på. Då ökar förstås osäkerheten i vårt närområde.

Det ligger i vårt intresse att långsiktigt och så gott det går bidra till avspänning och säkerhet i vår del av världen. Tillsammans med grannländerna runt Östersjön agerar vi för att stärka det samarbetet.

Vi är inte alls ensamma – tvärtom. Vi kan själva välja våra samarbeten. Vi gör det utifrån en bra position, med respekt för vårt land och vårt ställningstagande och utifrån en situation där den militära alliansfriheten har tjänat oss väl i 200 år.

Det har inte varit oföränderligt. Vi har ständigt sett till att arbeta också med de begreppen och den positionen. Vi har sett till att engagera oss i en rad olika samarbeten i EU, med de nordiska länderna, runt Baltikum och faktiskt också med Nato – det gjorde vi så tidigt som 1994. Begreppet har formats och knådats genom åren och utifrån omvärldssituationen, och det är väldigt viktigt.

Men det har kombinerats med en annan viktig fråga, och det handlar om att vi har upprätthållit ett starkt försvar. Det har varit en grundpelare som militär alliansfrihet vilar på: Vi demonstrerar vår vilja och vår kapacitet att försvara vårt territorium och vår territoriella integritet.

Nu hävdar partier och företrädare att Nato är svaret på de frågorna och att Nato kommer att komma till vårt beskydd, samtidigt som man under

åtta år har sett till att verkligen rusta ned vårt försvar – till den nivån att en moderat försvarsminister avgick därför att han tyckte att det var orimligt.

Man säger dessutom att vi säger nej till kunskap. Det gör vi inte alls. Men i stället för att begrava frågan i en utredning tänker vi föra ut den till debatt och bred folklig förankring. Det är det som krävs om vi ska kunna fortsätta att hävda att vi har en god säkerhetspolitik. Regeringen ska inte heller svaja, utan den ska stå fast i en orolig tid och ska ange vägen framåt. Den går via samarbete och en fortsatt militär alliansfrihet.

Anf. 6 HANS WALLMARK (M):

Fru talman! Precis som utrikesministern konstaterade hade vi för ungefär två veckor sedan en aktuell debatt om säkerhetsläget – på moderat initiativ, dessutom. Den brutala verkligheten är väl den att vi återkommande kommer att få ha den typen av meningsutbyten. Det är en ny normalbild som har etablerat sig; det är en serie av händelser som nu utspelar sig som vi måste förhålla oss till och som det finns anledning att vara djupt bekymrad och oroad över.

Det faktum att Europas gränser för mindre än ett år sedan ritades om med hjälp av vapenmakt och hot om vapenmakt är extraordinärt och förändrar förutsättningarna. Det finns ett Europa före Krimannekteringen, och det finns ett Europa efter Krimannekteringen.

Jag tror att det kommer att leda till konsekvenser för försvaret. Det måste det göra, och det hoppas jag att det gör. Det handlar om olika former av vår incidentberedskap i närtid. Det handlar om hur vi långsiktigt ska möta hot i luften, på vattnet och under vattnet. Det handlar om fördjupad övningsverksamhet, och det handlar om en tydlig närvaro i Östersjöområdet.

När utrikesministern nu hävdar att vi har nedrustat vill jag bara påminna om en sak. Jag deltog i valrörelsen 2010 och hade då att möta ett rödgrönt valmanifest där ni gick till val på neddragningar av försvarsanslag med 2 miljarder. Det var verkligheten. Men jag är glad över att Socialdemokraterna har gjort en positionsförflyttning och nu närmat sig oss. Jag hoppas att vi kan göra positionsförflyttningar också när det gäller ett kommande försvarsbeslut.

När det gäller frågan om Nato finns det en fara i att bli abstrakt och stå långt bort. För mig handlar det om Europa.

Man kan måla ut väldigt konstiga bilder av vilka konsekvenser ett eventuellt Natomedlemskap skulle få. Då är min retoriska fråga, fru talman: Gäller detta Norge? Gäller detta Danmark? Har de avhänt sig alla sina egna förmågor, all sin diplomatiska status?

Nej, så är det inte. Jag tror att utrikesministern kan vidimera, bekräfta, att länder som står nära oss och som aktivt deltar i det internationella arbetet inom EU, inom FN och i andra forum är just länder som Danmark och Norge – två Natostater.

Allianslösheten som förordas av Socialdemokraterna tror jag att man måste ställa i kontrast till frågan: Vad bidrar långsiktigt till säkerhet – att vi deltar sida vid sida med länder som Norge, Danmark, Polen, Tyskland, Estland, Lettland och Litauen eller att vi avstår från det, precis som ni vill?

Min grundläggande fråga, som jag fortfarande inte har fått svar på, är: Vad sa man i Estland, Lettland och Litauen? Vilka reaktioner fick

statsministern på den nya regeringens nya ställningstagande mot svenskt Natomedlemskap och för militär alliansfrihet?

Avslutningsvis, fru talman, kan man ställa frågan till utrikesministern: Estland, Lettland och Litauen blev alla medlemmar i Nato och EU 2004 – tror vi att det har medverkat till ökad säkerhet eller försämrad säkerhet för dem? Jag är helt övertygad om att merparten av alla medborgare och alla politiker vi träffar i Tallinn, Riga och Vilnius kommer att säga att det har medverkat till ökad säkerhet.

Jag är så ödmjuk att jag förstår att Socialdemokraterna inte här och nu kommer att öppna för medlemskap, men jag tycker att man åtminstone kunde ha öppnat för det naturliga att vi utreder det. Där finns ju goda exempel. Vad fick det för konsekvenser i Estland, Lettland och Litauen? Hur gjorde man rent praktiskt? Den typen av kunskap vill inte jag avvisa, och jag tycker att det är tråkigt, fru talman, att Socialdemokraterna fortsätter att göra det. Kunskap är inte farlig.

Anf. 7 HILLEVI LARSSON (S):

Fru talman! Det är ändå ett faktum att man är mer bunden av ett Natomedlemskap än av ett EU-medlemskap när det gäller försvarsförpliktelser.

Det blir också svårare att försvara att vi inte kan ställa oss bakom sådant som till exempel invasionen av Irak. Då hade vi bestämt att linjen var att följa FN: Om man hittade massförstörelsevapen kunde man gå in. Man hittade inga – ändå gick man in. Det hade varit väldigt svårt för oss att kritisera detta om vi hade varit med i Nato.

Man kan säkert rikta mycket skarp kritik mot regimen i många länder, men om Nato ska bli en världspolis som kan gå in här och var utan FN-mandat kommer det att försvaga FN. Risken finns att säkerhetssituationen i hela världen försvagas på det sättet.

Att vi inte är med i Nato innebär ju inte att vi inte kan samarbeta med Nato. Vi väljer själva hur vi vill samarbeta och hur långtgående det samarbetet ska vara. Skillnaden är att vi kan säga stopp i de fall då vi anser att något inte är bra för den internationella freden, för säkerheten i världen eller för Sverige. Som Natomedlemmar kommer vi att bli bakbundna. Där finns en allvarlig risk.

Jag tror också att man i den här diskussionen kanske inte bara tänker på att säkerhetsläget skulle försvåras utan också tar ekonomiska hänsyn: Vi har inte råd med ett försvar – då skulle vi kunna gå in här. Då gör man det väldigt enkelt för sig, och då tror jag att vi förlorar mycket av vår självständighet. Jag tror att det är alldeles fel väg att gå.

Vi ska ha ett starkt försvar, och vi ska samarbeta i närområdet. Vi ska ha den roll som vi har haft under de senaste 200 åren och bidra så långt det går till god säkerhet, både i världen och i Sverige.

Anf. 8 CHRISTIAN HOLM (M):

Fru talman! För att kommentera det som Hillevi Larsson säger: Jag vidhåller att vi inte blir hundra procentigt bakbundna av ett Natomedlemskap. Vi får en möjlighet att vara med och påverka.

Nato är ingen världspolis och ska kanske inte vara det heller. Det är i så fall upp till oss som medlemmar att ta ställning till detta.

Vi kan givetvis kritisera också en organisation där vi är medlemmar om den organisationen fattar beslut som vi tycker är felaktiga. Vi är medlemmar i EU, och jag kan kritisera EU varje dag om det är så – även om jag i grunden är väldigt positiv till institutionen som sådan.

Det togs också upp att vi ska agera som vi har gjort de senaste 200 åren. Skillnaden är att världen har utvecklats de senaste 200 åren. Läget ser inte likadant ut. Inte heller den politiska situationen ser likadan ut.

Förr fanns det givetvis olika former av regeringar, men i dag är det en socialdemokratisk och miljöpartistisk regering med stöd av Vänsterpartiet. Traditionellt sett har Vänsterpartiet hållits mycket längre ifrån regeringsmakten. Det är ett parti som inte bara är emot Nato – både Miljöpartiet och Vänsterpartiet är tydligt emot Nato – utan dessutom, för inte speciellt länge sedan, var för motståndarna på andra sidan Östersjön. Det tycker jag är allvarligt.

För att återgå till baltstaterna och till Hans Wallmarks fråga i interpellationen: Jag är ofta och mycket i de baltiska staterna. Det är tydligt att de är oerhört lyckliga över att de själva är medlemmar i Nato. Men de är oroad över att Sverige inte är det och även över att Finland inte är det. De skulle känna ökad trygghet av att ha hela området runt omkring sig som medlemmar även i den sammanslutningen.

Jag skulle alltså vilja veta: Vad var svaret?

Anf. 9 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Fru talman! Det är ju nackdelen med att svara åt någon annan: Jag kan inte redovisa exakt vad som sas på varje möte.

Men jag kan återge från mina egna besök i de baltiska länderna och samtal med företrädare för regeringarna där att de har den allra största respekt för vårt ställningstagande och vår position, som ju är densamma som Finlands. De har mycket stor respekt för vår hållning, och det skulle nog inte falla dem in att försöka påverka oss.

Vart och ett land har skyldighet att fatta beslut och inta en position som innebär att man känner sig trygg med sin säkerhetspolitik och sitt säkerhetspolitiska ställningstagande. I det här fallet har vi aldrig mött annat än stor respekt för vår hållning. Det gäller också Baltikum.

Dessutom är det ju inte alls så att vår politiska inställning har varit oförändrad. Den har utvecklats över tid. Vi är djupt engagerade i EU-sammanhang och EU-samarbetet. Vi har ändrat på formuleringar också i den säkerhetspolitiska plattformen och doktrinen över åren. Vi har ett fördjupat samarbete med Nato.

Frågan skulle kanske egentligen gå i den andra riktningen: Vad är det vi *inte* kan göra tack vare vår militära alliansfrihet? Eller tror ni att räddningen är att Nato nu ska komma och försvara oss? Vi är rädda för ryssen, och då ska Nato komma och försvara oss – är det det som är inställningen?

Alliansens statsminister, på den tiden, sa ganska nyligen att för att det skulle ändras skulle man ha en folklig förankring. Man skulle ha en majoritet i riksdagen, och man skulle göra det samtidigt med Finland. Vi har ju också ett djupt samarbete med Finland.

Alla länder agerar utifrån sin egen historia. Vi kan inte jämföra oss med Norge och Danmark, som faktiskt också deltog i andra världskriget, eller

de baltiska länderna, som har stått under ryskt inflytande under alldeles för lång tid och vet vad det innebär.

De har sin historia, och vi har vår, och jag tror som sagt att vi fortfarande åtnjuter mycket stor respekt och beundran för våra ställningstaganden. Det ligger inte i deras intresse att försöka påverka oss att gå i en viss riktning, utan vi ska fortsätta samtala. Det handlar om avspänning och samarbete med andra partner som har en viktig roll i vårt närområde och inför framtiden och dessutom att bredda hela det säkerhetspolitiska begreppet, för det är naturligtvis mycket mer än vad som händer just nu i vårt närområde.

Varför förmådde ni inte att ta itu med att utreda detta själva under åtta år? Varför är det nu plötsligt som om någonting nytt skulle ha kommit upp?

Vi säger alldeles tvärtom: Låt oss diskutera Nato i ett sammanhang som är säkerhetspolitiskt och som innefattar alla de element som måste in i en bedömning av både vårt grannskap och av omvärlden. Låt också folk i hela landet få vara med i en diskussion om Nato. Låt argumenten höras, både för och emot, och låt det ingå i en diskussion om både utrikes- och säkerhetspolitik i framtiden.

Vi ska fortsätta med våra djupa och förtroendefulla samarbeten, inklusive med Nato, men vi ska behålla vår unika position också när det gäller att förespråka militär alliansfrihet och samarbete, både i EU och med grannländerna.

Anf. 10 HANS WALLMARK (M):

Fru talman! Jag måste ge utrikesministern rätt och fel. Det är rätt att Norge och Danmark är formade av sina historiska omständigheter. Dock är det fel att beskriva det som om de deltog i andra världskriget – de ockuperades.

Det här är mer än semantik. Det tror jag också är förklaringen till att man just så brett, inklusive hos de socialdemokratiska partierna i Norge och Danmark, förstår värdet av Nato och de bindande försvarsförpliktelserna.

Utrikesministern konstaterar att hon naturligtvis inte kan svara för allt vad statsministern har fört samtal om i Tallinn, Riga och Vilnius. Det har jag full förståelse för, och jag tycker att utrikesministern har hanterat frågeställningen väldigt bra hittills. Dock kan det, fru talman, vara en uppmaning till statsministern att nästa gång jag väcker en interpellation till honom så kan han komma hit själv och exakt berätta hur de här samtalen har varit.

Hillevi Larsson tar argument långt borta. Hon är i Irak och på andra ställen. Det har egentligen i grunden ingenting med den typen av bindande försvarsförpliktelser att göra. Irak är inte en medlem av Nato. Hillevi Larssons argumentering visar därför, fru talman, på behovet av kunskap om Nato och hur ett Natomedlemskap fungerar.

Jag tillhör dem som tycker att man ska fundera igenom hur man ger stöd och hur man tar emot stöd. Då är det så att om vi tittar tillbaka på svensk historia sedan andra världskriget har vi det som Mikael Holmström beskrev i en bok för några år sedan: den dolda alliansen. Sverige har genomgående planerat, försvarsplanerat och krigsplanerat med andra Natoländer för att det stöd vi räknar med i en orostid just ska komma från

länder som Norge och Danmark, och jag vill synliggöra den dolda alliansen som egentligen är ett faktum.

Hillevi Larsson nämnde att en solidaritetsförklaring skulle kunna innebära sjukvårdsmateriel och att man släcker bränder om det kommer krig och ofärd. Fru talman, detta bekräftar väl vårt behov av djupare och starkare hjälp än att någon kommer hit och släcker bränder!

Anf. 11 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Fru talman! Jag hade just tänkt föreslå att man skulle kunna referera till Hillevi Larssons svar tidigare och synpunkter på ett Natomedlemskap. Det är klart att det är bekvämt att tänka sig att Nato kommer hit och hjälper oss om det blir krig sedan vi själva har rustat ned vårt försvar så pass att det går på fälgarna. Vi kan inte längre spana, vi kan inte längre utföra uppgifter fullt ut som vi skulle vilja för att känna oss trygga, för att inte vårt territorium ska kränkas och så vidare.

Det är behagligt att föreställa sig ett Natomedlemskap som en räddare i nöden. Men det innebär också förpliktelser. Det innebär också att vi kan hamna i situationer där svenska folket kanske inte riktigt hade tänkt sig att de skulle behöva vara med och strida. Det är klart att man kan fråga några av de mindre medlemsländerna hur mycket inflytande de tycker att de har i Nato eller vem det är som bestämmer i Nato.

Det finns en rad sådana frågor som förstås är viktiga att få diskutera, och jag tycker att de ska ut till svenska folket för att redas ut och diskuteras öppet.

Det är alltså inte så enkelt utan medför också att man åtar sig förpliktelser. Det skulle säkert också att innebära att Nato i samma ögonblick skulle ställa krav på att vi ska leva upp till 2 procent av budgeten till försvaret. Det är klart att de vill att vi ska göra hemläxan.

Vi tycker att vi ska fortsätta med det samarbete som vi vill ha också för att kunna göra övningar gemensamt och kunna utveckla vår försvarsförmåga. Vi gör det, och vi gör det samtidigt som vi kan ha respekt för vår position som militärt alliansfria. Det behövs också sådana länder, och vi gör det tillsammans med Finland. Vi har ett gott och fördjupat samarbete med Finland, och det ska vi fortsätta med, precis som vi har stöd av EU.

Jag tänker mig att den största styrkan i en sådan situation är att se efter hur vi bäst kan hjälpa till, om det nu är med vapen eller med annan utrustning. Det är väl självklart att vi ställer upp för våra grannar; det ska de aldrig behöva tveka om.

Tack för debatten!

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 6 Svar på interpellation 2014/15:211 om butiksran på små orter

Anf. 12 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Niklas Karlsson har frågat mig genom vilka initiativ jag avser att minska rånen samt öka tryggheten och de brottsbekämpande myndigheternas aktivitet på små orter och i glesbygd.

Butiksrån betraktas som ett allvarligt brott av rättsväsendet. Som Niklas Karlsson nämner utgör de också ett stort arbetsmiljö- och säkerhetsproblem för den personal som arbetar i butikerna. Polisen gör relativt omfattande utredningsinsatser vid butiksrån, och jämförelsevis många brott klaras upp, men självfallet kan uppkläringen alltid bli bättre.

Sverige ska vara ett tryggt land att leva i, oavsett om man bor i storstad eller glesbygd. Den 1 januari 2015 ombildades polisen till en myndighet. En av de viktigaste utgångspunkterna för arbetet med reformen är att stärka den lokala närvaron och tillgängligheten i hela landet. Lokalpolisområden med större mandat och mer resurser är därför kärnan i den nya Polismyndigheten. Genom att stärka den lokala närvaron och tillgängligheten utifrån lokalt framtagna problembilder skapas bättre förutsättningar för ökad trygghet och en effektiv brottsbekämpning.

Regeringen har i regleringsbrevet för 2015 gett Polismyndigheten i uppdrag att löpande redovisa det fortsatta arbetet med ombildningen, och jag kommer noga att följa detta.

Polisen är emellertid inte ensam aktör i arbetet med att förebygga brott som exempelvis butiksrån och måste därför samverka med lokalsamhället. I den nya Polismyndigheten inrättas kommunpoliser som ska trygga en långsiktig samverkan i det brottsförebyggande arbetet. Det ska dessutom inrättas områdespoliser som ska arbeta lokalt och kontaktskapande gentemot medborgarna.

Regeringen anser att det finns stor potential att utveckla det brottsförebyggande arbetet mot alla typer av brott. Detta är dock inte enbart en fråga för Polismyndigheten utan för en lång rad andra aktörer som kommuner, branschorganisationer, företag och frivilligorganisationer. Regeringen avser därför att återkomma med förslag på hur samhällets brottsförebyggande arbete kan förbättras.

Anf. 13 NIKLAS KARLSSON (S):

Fru talman! Tack för svaret, inrikesministern!

Butiksrån är en bekymmersam företeelse som har nått oacceptabelt höga nivåer. Det har dessutom eskalerat under de senaste åtta åren. De ökade butiksrånen medför stora risker för fysiska skador både för dem som arbetar i butiken och för dem som är där för att handla och uträtta sina ärenden.

Nu visar Svensk Handels årliga undersökning att det framför allt är livsmedelsbranschen som drabbas av butiksrån. Det är allt från kiosker och mindre livsmedelsbutiker till tobaks- och bensinhandlare.

Jag är tacksam för inrikesministerns svar. Det jag särskilt tar notis om i svaret är att inrikesministern säger att tryggheten ska omfatta alla, att Sverige ska vara ett tryggt land att leva och bo i oavsett var man bor, om det så handlar om storstad eller om det handlar om glesbygd. Nu vet vi att rån i storstadsområden överväger, vad gäller både antal och andel. Samtidigt får många gånger butiksrånen betydligt större effekter på mindre orter och i glesbygd än vad de får i stora kommuner.

Anledningen till interpellationen handlar egentligen om just detta. Det handlar om synen på Sverige som ett land. Det handlar om hela Sverige, också världen utanför Riksdagshuset och Stockholms tullar.

Jag tycker att det är välkommet att inrikesministern flaggar för att vi ska stärka den lokala närvaron och öka tillgängligheten. Vi ska få

lokalpolisområden med större mandat och mer resurser. Jag som kommer från en kommun som ligger i närheten av Svalöv och som har 42 000 invånare vet vad det innebär när polisen tar sin hand från orterna, när den försvinner från centralorten och allting ska centraliseras. Lokalkännedomen blir mindre. Dessutom försvinner närheten och igenkänningsfaktorn bland medborgarna, som finns när polisen faktiskt är närvarande.

När vi pratar om att Sverige ska vara ett land där också glesbygden är viktig och att det finns en värld utanför Stockholms tullar, Malmös stadsgräns och Göteborgs kommungräns handlar det inte bara om att uttrycka förståelse utan också om att ge politiska uttryck för hela den offentliga servicen.

I dag pratar vi om polis för att vi har fokus på butiksran och det som har skett i Svalövs kommun, men vi vet också att i centraliseringsivern tar många andra statliga myndigheter sin hand från mindre orter – arbetsförmedling, försäkringskassa, skattemyndighet, systembolag och så vidare.

Man måste se upp med den här centraliseringsivern. Ansvaret hos staten blir i grunden större när man säger att man ska rationalisera, effektivisera och finna samordningsvinster. Polis, arbetsförmedling och försäkringskassa kanske flyttar till de större orterna. Då säger man att livsmedelsbutiker kan bli ombud för till exempel posten och apoteket. Men då har vi som ansvarar för den offentliga servicen också ett ansvar för att se till att den kommersiella servicen ges förutsättningar att leva och verka.

På det sättet, när offentlig och kommersiell service går hand i hand med polisen och andra statliga myndigheter, kan vi skapa den trygghet som människor behöver och en känsla för dem som bor i resten av vårt land av att vi för en politik för hela landet, inte bara för oss som kanske bor i de lite större städerna.

Anf. 14 BEATRICE ASK (M):

Fru talman! Först vill jag tacka Niklas Karlsson för att han har lyft den här frågan, som är oerhört viktig. Förra året begicks det 772 butiksran i Sverige. Det är en minskning med 5 procent sedan året tidigare, men det är ändå över 700 brottsoffer. Personalen i de här butikerna får väldigt illa.

Som interpellanten beskriver är det många gånger svårare på landsbygd, för det är skörare butiker. Kedjorna har ofta program för att ta sig an de problem som personalen får. Det handlar om att arbeta brottsförebyggande och annat. En liten enkel firma har inte alltid de resurserna eller den förmågan. Därför slår det här väldigt hårt.

Jag ägnade förra året åt att besöka många mindre orter och att ha särskilda möten med småföretagare. Jag har samtalat med många. Har man varit utsatt för butiksran överväger man många gånger att lägga ned firman. Jag har också träffat mer än ett familjeföretag där man inte längre vill att familjemedlemmar ska arbeta, för man tycker att det är otryggt. Det här innebär en risk för service och handel på mindre orter i ett lite längre perspektiv. Därför måste det tas på allvar.

Då blir jag lite besviken på inrikesministerns fantasilösa svar. I svaret hänvisas det till att man har bett om en redovisning av hur polisens organisatoriska reformering går till. Ja, det är jätteintressant och jätteviktigt – vi är alla överens om den reformen – men det är nog inte det

enda vi kan bry oss om. Tvärtom är det viktigt att säkerställa att polisen tar sig an den här typen av kriminalitet på ett seriöst sätt. Då är lokal närvaro viktig, men det finns en del andra saker att lyfta fram.

Det är inte ovanligt att förövarna vid butiksran är tämligen unga. De har precis tagit klivet från småbrott, om man nu får uttrycka sig så i kammaren, till allvarlig kriminalitet. Här är det verkligen viktigt att man greppar tag direkt och att man oavsett vad som blir påföljden om man får tag i dem hanterar det väl. Här finns det mycket att göra för både kommuner och andra.

Det är inte ovanligt att förövarna använder vapen. Här är vapenfrågorna och tillgången till illegala vapen ett stort problem.

Polisen är inte ensam. Nej, det är alldeles sant. Men en brist som jag tycker mig ha sett är att man sällan samarbetar med centrumföreningar och med småföretagarföreningar. Det är inte ovanligt att man inte har en direktkontakt. Det är inte ovanligt att polisen inte finns på orten. Det är inte ovanligt att man inte har ett namn på en person som man kan samtala med för att kanske få inspiration till brottsförebyggande insatser eller för att snabbt kunna få hjälp när det behövs. Det är inte ovanligt att det tar ganska lång tid för polisen att komma när någonting har hänt.

Det är inte heller så att det här bara är lokala frågor. Det förekommer självklart att ran begås av lokala kriminella – det är inte ovanligt. Men vi har specialiserade ligor. Det är grupper som rör sig över landet och som specialiserar sig på guldsmedsbutiker eller andra typer av butiker. Man måste hantera det på ett helt annat sätt.

Jag vet att polisen av och till gör något. Men jag hade förväntat mig att ministern åtminstone skulle ge någon hint om att man kanske ska fortsätta det arbetet och inte bara hänvisa till brottsförebyggande insatser och lokalt arbete. Till detta kommer att vi får mer och mer av pakethantering i butik i dag. Knarkleveranser och annat som i dag går via paket ökar risken för olika typer av brott i butik. Därför måste de här frågorna tas på allvar.

Anf. 15 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Sverige ska hålla ihop. Brott ska bekämpas var de än begås. I motsats till Beatrice Ask, som säger att polisen av och till gör något, är jag ganska stolt över det arbete som svensk polis gör.

Jag menar att genom polisreformen, som jag och Beatrice Ask för övrigt är överens om, kommer polisen att få större förutsättningar att bekämpa den här brottstypen och andra brottstyper och vara mer lokalt närvarande.

Jag tycker att Beatrice Ask kan vara lite gladare än vad hon är, för det är faktiskt så att det här är ett område där polisens insatser under alliansregeringen har varit väldigt framgångsrika. Butiksranen minskade med nästan 30 procent under den tid då Beatrice Ask var justitieminister. Väpnade ran i butik minskade med nästan 50 procent under den tid då Beatrice Ask var justitieminister.

Jag tänker göra allt jag kan för att den positiva utvecklingen ska fortsätta. Jag skulle inte drömma om att kalla Beatrice Ask för fantasilös om hon skulle vilja fortsätta med ett framgångsrikt arbete.

Niklas Karlsson tar upp den statliga verksamheten och beskriver hur den flyttar från mindre orter och från förorter och storstädernas ytterstäder och hur orterna på något sätt lämnas ensamma i fråga om statlig

och kommersiell service. Jag tycker att det är en riktig verklighetsbeskrivning och tror att den spelar in i hur brottsligheten utvecklas på orterna. Men vill man ha en större debatt om hur vi får tillbaka den statliga servicen till storstädernas ytterområden får man nog rikta interpellationen till ett annat statsråd, som har hand om just den frågan. Men jag delar problembeskrivningen och är absolut beredd att verka för den utveckling som Niklas Karlsson ger uttryck för och som också togs upp i regeringsförklaringen.

När det gäller det brottsförebyggande arbetet, som Beatrice Ask tar upp, delar jag i stort hennes beskrivning, både av vad som borde göras och av vad som kan göras. Men jag vill lägga till det viktiga brottsförebyggande arbete som polisen själv gör tillsammans med handeln.

Avslutningsvis: Det här är en fråga som jag och regeringen tar på stort allvar. Jag har själv jobbat i butik och har som tur var inte själv blivit utsatt för rån men en hel del brottslighet i butik.

Jag kan försäkra såväl interpellanten som Beatrice Ask att vi följer utvecklingen noga och hoppas kunna se fortsatt positiva resultat.

Anf. 16 NIKLAS KARLSSON (S):

Fru talman! Jag tycker att det är bra att inrikesministern delar min problembeskrivning av hur den offentliga servicen försvinner från orter. Samtidigt ska man nog inte göra det alldeles för lätt för sig och säga att interpellationen ska riktas till ett annat statsråd. Jag råkar veta att regeringen fattar beslut kollektivt, så det finns väl anledning att man lyfter fram detta när man resonerar kring de här frågorna.

Butiksrånen, som nu har blivit föremål för diskussion och som har blivit en stor fråga hemma i Svalövs kommun, är på något sätt ett symptom i sin helhet på något som sker i vårt samhälle. Därför tar jag också upp andra exempel. Även om vi inte ska debattera just de sakerna i dag tror jag att det är viktigt att ha med sig i diskussionen vad det är som händer i vårt samhälle. Om man säger att vi ska vara ett land som tar ansvar för både storstad och glesbygd måste de här frågorna finnas med i diskussionen.

Även om en del tycker att svaret är lite mjukt tycker jag att det är positivt att inrikesministern flaggar för att regeringen tänker återkomma med ett helhetsgrepp. Jag ser fram emot detta och kan garantera inrikesministern att jag kommer att återkomma i frågan för att diskutera den ytterligare. I det här arbetet kommer det naturligtvis att krävas både enklare och lite svårare grepp, naturligtvis på både kort och lite längre sikt.

Jag kan berätta att när butiksrånen i Kågeröd och Billeberga i Svalövs kommun inträffade reagerade kommunledningen direkt, för övrigt en kommun ledd av socialdemokrater och moderater i koalition, och tog omedelbart kontakt med berörda handlare. Det är på något sätt kommunalpolitik när den är som bäst, handlingskraftig och konkret. Man kontaktade riksdagspolitiker, Svensk Handel, Svenskt Näringsliv och satte sig ned med berörda handlare för att diskutera. Det här har inneburit att man nu samlar till en stor träff i de berörda orterna för att diskutera med medborgarna om hur man ska komma till rätta med detta.

Ansvar för den egna bygden liksom intresset av att göra någonting bra och kunna fortsätta leva i de här småorterna finns bland medborgarna – det är det ingen tvekan om – och initiativen är tagna. Nu är det viktigt att man också från det offentliga Sverige reagerar och säger: Det ansvar som

ni känner för er bygd och det ni vill göra för att ni ska kunna bo kvar på er ort ska vi nu se till att motsvara och ta vårt ansvar för att det faktiskt kan fungera.

Jag ser fram emot nya diskussioner och mot det som inrikesministern har flaggat för att man ska göra, ta ett helhetsgrepp och återkomma i frågan.

Anf. 17 BEATRICE ASK (M):

Fru talman! Jag är väl medveten om att antalet butiksrån har minskat, och det är naturligtvis en framgång. Men när det är över 700 rån som begås är det ändå väldigt allvarligt. Jag tror att det är viktigt att inte luta sig tillbaka när man ser detta. Det är därför som jag tycker att det är så bra att den här frågan har väckts av Niklas Karlsson.

Jag är också stolt över svensk polis på väldigt många sätt, men jag har träffat tillräckligt många företagare och brottsoffer som har efterfrågat mer och inte har fått den snabba och goda hjälp och det stöd som de skulle ha behövt. Det är detta vi måste ta oss an och arbeta med.

Det är viktigt att personalen som arbetar i våra butiker känner sig trygg, att de har rutiner som fungerar, att de vet att rättsväsendet står på deras sida och att man klarar upp de här brotten. Det är så att ett sammanhållet arbete ger resultat.

Många guldsmedsbutiker, för att ta dem som exempel, har ökat sin säkerhet genom att installera mycket teknik och annat. Men på vägen har också många mindre företag dukat under, för de klarar inte av alla de åtgärder som krävs. Polisen har ökat sin närvaro där det finns riskobjekt, och det har haft betydelse. Men det finns naturligtvis mer att göra.

Problemet är de små orterna, som interpellanten tar upp, där polisen inte är helt närvarande och där det finns stora problem. Här tror jag också att det lokala engagemanget är viktigt. Det var därför jag pekade på företagarföreningar och centrumföreningar och att polisen aktivt måste söka ett samarbete med dessa aktörer för att nå ett ännu bättre resultat framöver.

Jag tror att det är viktigt att ministern funderar på att coacha detta arbete och inte bara väntar på rapporter om hur det går med organisationsförändringen.

Anf. 18 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Jag kan konstatera att precis som i Svalöv, där det finns en betydande samsyn mellan socialdemokrater och moderater om vad som ska göras för att motarbeta brottsligheten på orten, verkar det finnas en betydande samsyn mellan socialdemokrater och moderater här i kammaren om vad som ska göras för att fortsätta minska butiksrånen.

Anf. 19 NIKLAS KARLSSON (S):

Fru talman! Det känns som att debatten kanske är avslutad. Men det är viktigt att avslutningsvis få säga att anledningen till att interpellationen formulerades i första hand var att jag ville sätta fingret på ett problem som är ganska stort på många orter i vårt land, inte bara i Svalövs kommun, och se till att frågan finns på dagordningen. Sedan är den en del i en större diskussion, som inrikesministern också nämner, om andra delar i den offentliga servicen som det finns anledning att återkomma till.

Det viktiga nu är att vi levererar politik och att det genomförs åtgärder och kommer reformer. Inrikesministern har flaggat för att man ska återkomma med ett helhetsgrepp. Vi ser fram emot detta. Vi hoppas att det inte tar alltför lång tid och att vi därmed påbörjar resan mot att stärka glesbygden, öka människors trygghet och välbefinnande och känsla av att man kan fortsätta att bo kvar i de småorter som finns på massor av ställen i vårt land.

Anf. 20 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Jag vill tacka både interpellanten och Beatrice Ask för att de tar upp problemet med otryggheten i glesbygd, vilka åtgärder vi ska vidta för att öka både tryggheten och den polisiära närvaron i glesbygden samt vad vi kan göra inom ramen för den stora polisreform som vi är överens om. Jag tror att det är centralt för att kunna öka medborgarnas trygghet i hela landet.

Återigen: Tack för debatten!

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellation 2014/15:213 om trafikskolor som ej betalar moms eller arbetsgivaravgifter

Anf. 21 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Borian Åberg har frågat justitie- och migrationsminister Morgan Johansson vilka åtgärder statsrådet avser att vidta för att få bukt med de svarta körskolorna.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

För att bedriva trafikskola krävs tillstånd, vilket regleras genom lagen om trafikskolor. Tillstånd får meddelas fysisk eller juridisk person som med hänsyn till personliga och ekonomiska förutsättningar bedöms ha förutsättningar att bedriva en sådan verksamhet. Tillståndet beviljas av Transportstyrelsen, som också svarar för tillsynen. En god utbildning är viktig för att ge blivande förare nödvändiga kunskaper för att vi inte ska äventyra trafiksäkerheten.

För att en elev ska få övningsköra krävs ett körkortstillstånd. Det krävs även en godkänd handledare som innehar ett handledartillstånd. Den som vill vara handledare ska ha genomgått en utbildning för detta tillsammans med eleven.

Tyvärr har Transportstyrelsen och branschföreträdare fått signaler om att det i vissa fall finns personer som fortfarande missbrukar rätten att vara handledare. För att kunna vidta effektiva åtgärder behövs dock mer kunskap om hur omfattande problemet är.

När den förra regeringen införde det skärpta kravet att en handledare fick ha högst 15 elever var det med syfte att det skulle motverka den så kallade ”illegala körskoleverksamheten”. Om det nu visar sig att dessa regler inte fått den förväntade effekten är jag självklart öppen för att diskutera andra lämpliga åtgärder tillsammans med myndigheter och branschföreträdare.

Anf. 22 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Jag tackar infrastrukturministern för svaret men är lite besviken då det över huvud taget inte besvarar min fråga om vilka åtgärder som kommer att vidtas utan enbart innehåller en redogörelse för gällande bestämmelser.

Jag klandrar inte infrastrukturministern för det. Interpellationen var ställd till justitieministern eftersom fenomenet svarta körskolor först och främst handlar om ekonomisk brottslighet. Det är en olaglig verksamhet som lurar staten på skattepengar, utsätter människor för fara och i värsta fall sätter människoliv på spel.

Det är svårt att uppskatta omfattningen, men vittnesmål från bland andra förarprovsförrättare talar om att svarta körskolor är en organiserad verksamhet som framför allt finns i storstäderna men även på andra håll.

Särskilt oroande är att verksamheten sker helt öppet eftersom risken att åka fast är i det närmaste obefintlig. Svarta körskolor polisanmäls sällan. Skälen till det är flera. En polisanmälan kräver ett identifierat brottsoffer, vilket sällan kan påvisas då den betalande kunder inte upplever sig som ett offer och inte har något intresse av att verksamheten granskas. Det krävs också att anmälaren identifierar sig, men det är få som vågar eftersom hot förekommer.

Dessvärre är svarta körskolor inte ett område som prioriteras av polisen. Straffvärdet är lågt, och det krävs omfattande bevismaterial. Risken att bli stoppad på vägen av trafikpolis är inte stor med tanke på antalet trafikpoliser.

Visst har det hänt att polisundersökningar av svarta körskolor har lett till åtal. Det har till och med hänt att åtal lett till fällande domar, men påföljderna har varit ringa. Det har handlat om dagsböter, och det har inte givit någon avskräckande effekt. De böter som har utdömts har varit låga i jämförelse med intäkterna som den olagliga körskoleverksamheten genererar. Dagsböter baseras på inkomsten, och som bekant deklarerar människor som jobbar svart inte särskilt höga belopp.

Det krävs därför en ändring av lagstiftningen och kännbara påföljder för dem som driver svarta körskolor. Min förhoppning är att infrastrukturministern instämmer och arbetar för det.

Anf. 23 HILLEVI LARSSON (S):

Fru talman! Självklart måste den illegala verksamhet som finns bekämpas. Det främsta argumentet är att det är olagligt. Det finns dock ett annat starkt argument, och det är att den lagliga verksamheten riskerar att konkurreras ut. Då får vi samma fenomen som vi kan se inom transportbranschen inklusive taxinäringen, inom byggbranschen och inom hotell och restaurang, alltså att svart verksamhet breder ut sig på bekostnad av vit verksamhet.

Det kan komma till ett läge där de seriösa aktörerna står inför valet att byta verksamhet och göra något annat eller att stanna kvar och se sig utkonkurrerade. Det finns till och med de som laborerar med möjligheten att själva gå in i den svarta branschen, och så får det aldrig bli.

Ministern framhåller att vi behöver mer kunskap om omfattningen av de svarta körskolorna. Ministern aviserar också att hon är öppen för att diskutera åtgärder. Den förra regeringen vidtog ju åtgärder, till exempel

att begränsa till 15 körskoleelever per handledare, och regeringen visar en öppenhet för att gå vidare.

Något vi inte får glömma i sammanhanget är priset. En del kanske inte vet om att det är svart verksamhet, men andra kanske vet om det och väljer denna verksamhet på grund av priset. De kanske inte tänker på baksidan av det, att de gynnar olaglig verksamhet. Dessutom saknas det kanske gällande försäkring om olyckan är framme, och handledaren har kanske inte rätt utbildning.

Vi måste ta upp frågan om priset. Körkort håller på att bli, eller har kanske redan blivit, en klassfråga. Det har betydelse vilken ekonomi ungdomarna har och inte minst vilken ekonomi deras föräldrar har. Det kan få långtgående konsekvenser, inte minst när det gäller arbetsmarknaden där många jobb kräver körkort. De som inte har haft råd att ta körkort utestängs. Vi ser också att de med akademisk utbildning har körkort i högre utsträckning än de med arbetaryrken.

Jag önskar därför att man går vidare med de försök som gjorts med körkortsundervisning som frivilligt tillval på gymnasiet. Man kanske inte kan ta hela sitt körkort men åtminstone få teoriundervisning.

Det skulle vara bra för trafiksäkerheten överlag. I dag behövs ingen utbildning för att cykla, men om man som cyklist inte kan trafikreglerna kan det få långtgående konsekvenser. Det gäller både en själv för att man är oskyddad och riskerar sitt liv och för att man skapar osäkerhet. En bil som väjer eller stannar tvärt kan leda till en krock där det kommer en bil bakom. Det finns många scenarier där det skapar stor osäkerhet. Därför borde vi satsa mer på att fler får åtminstone en del av sitt körkort inom ramen för en vanlig utbildning.

Det skulle även få positiva effekter på arbetsmarknaden. Alla våra arbetslösa ungdomar skulle få ökad chans till jobb.

Anf. 24 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag tror att alla är överens om det är viktigt att stävja olaglig verksamhet och svart verksamhet av olika slag. Det är ett bredare problem som florerar i andra branscher. Det undandrar resurser från våra gemensamma allmänna tillgångar. Det bidrar också till att säkerhet, försäkringar och annat sätts ur spel, vilket nämndes. Det är därför viktigt att se till att de regler som finns efterlevs.

Samtidigt finns det en risk om vi vidtar åtgärder för att möta ett omfattande problem och tar i ordentligt från tårna att ungdomar som saknar människor i sin närhet som kan vara handledare inte har möjlighet att påbörja en körkortsutbildning. Så skulle det kunna bli om vi inskränker det till att man får handleda endast några få personer och i praktiken bara kan köra med sina egna barn eller så.

När vi ska vidta åtgärder gäller det alltså att de är avpassade efter problemets omfattning och att det också finns en rimlighet i de åtgärder vi vidtar. Regeringen vet fortfarande för lite om hur omfattande problemet är.

Det är även svårt att få tag i och bevisföra denna typ av verksamhet av det enkla skälet att varken den som använder det eller den som tillhandahåller tjänsten har något intresse av att lyfta upp det i ljuset.

Det problemet har vi även på exempelvis byggmarknaden, där det inte finns något intresse hos den som betalar svart för en tjänst att anmäla och

heller inte hos den som tar emot svart betalning. Det gör det väldigt svårutrett.

Även om polisen stoppar ett fordon där det finns en handledare och en körelev är det svårt att leda i bevis att det i själva verket är en svart och olaglig verksamhet och inte bara att man övningskör så som det är tillåtet.

Vi är helt överens om problembeskrivningen. Utmaningen blir att hitta en relevant och ändamålsenlig åtgärd för att stävja problemet. Det handlar självklart om polisiära insatser men också om information till ungdomar om hur de ska välja handledare och körskola den dagen de tänker ta sitt körkort. Givetvis kan även priset spela in.

Även om det finns konkreta och genomtänkta förslag på hur detta kan åtgärdas tror jag att utmaningen ligger i att hitta rätt åtgärder, för det finns ingen skillnad i hur vi ser på detta.

Anf. 25 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! För att undvika missförstånd vill jag förtydliga att syftet med interpellationen inte på något sätt är att försvåra för privatister som kör med sina föräldrar, fastrar eller mostrar. Syftet är att hindra svarta organiserade körskolor med många elever som de lurar. Eleverna är förvissade om att de får en riktig utbildning, och dessutom luras staten på skattepengar.

Jag är glad över att infrastrukturministern är beredd att ta ansvar inom sitt område.

Alliansregeringen påbörjade detta redan 2012 när antalet övningskörningstillstånd begränsades till 15 per privat handledare. Detta försvårade möjligheterna att bedriva olaglig körskoleverksamhet utan att på något sätt hindra de privatkörande eleverna.

Visst kan man fråga sig om 15 är det optimala antalet, eftersom 85 procent av alla privata handledare bara har en körkortsaspirant. Men begränsningen var onekligen ett steg i rätt riktning.

Alliansregeringen gav Trafikverket i uppdrag att vidareutveckla förarprovsvksamheten. Inom det uppdraget kom Sveriges Trafikskolors Riksförbund med idén om det digitala utbildningsprotokollet, som inte bara skulle korta förarprovsköerna utan även hindra svarta körskolor från att bedriva verksamhet.

Vad är ett digitalt utbildningsprotokoll? Förenklat handlar det om ett digitalt verktyg där utbildaren antecknar elevens framgångar i de olika delmomenten i förarutbildningen enligt Trafikverkets föreskrifter.

Det digitala utbildningsprotokollet är tänkt att användas för all körkortsutbildning, såväl privat som på körskola. Elev och handledare har tillgång till protokollet genom legitimering via bank-id eller liknande. Det säger sig självt att den som bedriver olaglig verksamhet är mindre intresserad av att exponeras med sin identitet.

Försök med digitala utbildningsprotokoll bör startas så fort som möjligt, utvärderas och sjösätts för att minska antalet oförberedda körkortselever på förarproven men även för att försvåra för dem som bedriver svart körskoleverksamhet. Det var alliansregeringens intention, och min förhoppning är att infrastrukturministern delar den.

Under mina återstående 30 sekunder vill jag fråga ministern om hon har några konkreta idéer om hur hon ska ta reda på hur stor omfattningen av svarta körskolor är.

Anf. 26 HILLEVI LARSSON (S):

Fru talman! Jag tror att man ska angripa problemet från olika håll. Den ena delen är att jaga dem som har illegal verksamhet. Om detta inte har fungerat hittills får man hitta nya vägar, men första steget är att kartlägga hur det ser ut, hur stor omfattningen är och hur man kan tänka sig att gå vidare.

Den andra delen är att informera ungdomar. Det kan vara lockande med det låga pris som erbjuds – i en del fall har det varit halva priset i en svart körskola. Men man får betala ett högt pris i andra ändan när man inte har gällande försäkring och läraren i värsta fall inte är utbildad för ändamålet.

Men jag tror ändå att det är värt att föra vidare tankegångarna om att det borde vara billigare att ta körkort. Man kan se att det under de senaste 25 åren har skett en ganska dramatisk nedgång i andelen ungdomar som tar körkort. En del av detta beror på att ungdomar bor i stan och kanske inte behöver det. De kanske cyklar eller åker buss eller tunnelbana, men hela nedgången kan inte förklaras på det sättet.

En del av nedgången handlar om att det har blivit dyrare. När det har gått så långt att det faktiskt har blivit en klassfråga känner jag att det allmänna borde gå in. Man borde erbjuda detta inom utbildningsväsendet. Det skulle kunna vara ett lockbete för ungdomar som inte känner sig motiverade att gå i gymnasiet eller känner att de inte klarar av det. De skulle kunna få åtminstone en del av körkortsutbildningen i gymnasiet. Man skulle kunna ha det som ett fritt tillval av ämne.

Det man lärde sig i grundskolan kommer man nog inte ihåg så mycket av när man blir äldre, utan det behövs även i gymnasiet.

Jag tackar för debatten.

Anf. 27 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag tror att det är viktigt att inte vidta åtgärder som försvårar för privatelever och privata handledare att bedriva verksamhet. Det skulle möjligen föra med sig den icke önskade konsekvensen att antalet eller andelen ungdomar som ges en reell möjlighet att ta körkort minskar. Det vill vi inte åstadkomma.

Digitala lösningar kan säkert vara ett sätt att titta på frågan. Samtidigt behöver man en kartläggning, som jag sa i mitt tidigare inlägg. Man får helt enkelt fråga polisen i de olika delarna av Sverige vilken omfattning de uppskattar att det är.

Vi kommer aldrig att få en exakt siffra, utan det kommer att bygga på uppskattningar från körskolor, som ofta har ganska god koll på hur konkurrensen i deras eget närområde ser ut, och från polisen och Skattemyndigheten.

De kan ha en relevant uppfattning så att vi får lite mer kött på benen när det gäller hur stor omfattningen är. Det tror jag är en grundfråga för att kunna vidta rätt åtgärder. Jag ser annars en uppenbar risk för att vi försvårar för dem som vi inte vill försvåra för utan att vi löser det problem som är tänkt att lösas.

Vi är absolut beredda att gå vidare där men inte utlova några konkreta åtgärder förrän vi har kartlagt så att vi vet att vi åtgärdar rätt problem. Vi ber att få återkomma i frågan när vi vet lite mer om hur det ser ut.

Som avslutning kan jag nämna att jag tror att det är en oerhörd fördel att körkortsprov utförs inom en statlig myndighet som är kontrollerad. Det fanns idéer hos den tidigare alliansregeringen om att lägga ut detta på privata utförare. Där skulle man definitivt kunna hitta starka incitament för att koppla ihop svart körkortsverksamhet med en ganska välvilligt inställd testverksamhet.

Förutom att det är olaglig verksamhet och de ekonomiska och andra aspekter som finns på frågan har man åtminstone säkerställt att man minimerar risken för att trafiksäkerheten ska påverkas negativt. Körkortsprovet avlägger man i en kontrollerad statlig verksamhet, och jag tror att det är oerhört viktigt i detta sammanhang att det kvarstår på det sättet.

Anf. 28 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Det är en idé att vända sig till polisen. Men det är ännu bättre om man vänder sig till de olika förarprovskontoren, för det är där man ser hur samma bil kommer med olika elever eller hur samma människor kommer med en busslast elever som gör förarprovet med inte tillfredsställande resultat.

Man kan också vända sig till branschorganisationen, Sveriges Trafikskolors Riksförbund, som i december 2014 hade ett seminarium om just svarta trafikskolor. Då framkom det skrämmande uppgifter om de svarta trafikskolornas utbredning. Det visade sig genom en enkät som STR har gjort bland sina medlemmar att 80 procent av alla utbildare har upplevt svarta körskolor på sin ort.

Det är inte svårt att förstå oron och uppgivenheten bland dem som bedriver laglig verksamhet, betalar arbetsgivaravgifter, moms, F-skatt, tillsynsavgifter till Transportstyrelsen och så vidare. De som gör rätt för sig kan inte konkurrera med dem som fuskar. Ärliga näringsidkare med små marginaler tvingas lägga ned sina verksamheter. Då försvinner arbetstillfällen och även service för medborgarna.

Om trenden med den svarta verksamheten inte bryts riskerar det att demoralisera hela förarutbildningen. Därför är det viktigt att det tas krafttag från alla berörda myndigheter: polisen, Ekobrottsmyndigheten, Transportstyrelsen och även Försäkringskassan, för att omöjliggöra existensen av svarta körskolor.

Anf. 29 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Att upprätthålla ordning och reda på arbetsmarknaden är en av regeringens främsta frågor. Det handlar bland annat om att motverka illojal konkurrens och konkurrens som inte sker på lika villkor, det vill säga där företag som sköter sig får en konkurrensnackdel i förhållande till de företag som väljer att fuska med allt från skatter till löner, säkerhetsföreskrifter och annat.

Det är ett oerhört viktigt område. Detta är egentligen ett mer branschspecifikt exempel som handlar om just körskolor. Men vi sätter också fingret på ett större problem, att det finns ett utrymme för att bedriva svart verksamhet. Vi har flera exempel i andra branscher där det är ett stort problem.

Regeringen tycker att detta är en viktig och angelägen fråga. Vi har nyligen fattat beslut om åtgärder på transportområdet, och vi är beredda att gå vidare med åtgärder på fler områden.

Samtidigt gäller det, som jag har sagt tidigare, att man inte sjösätter åtgärder som riskerar att göra det svårare för dem som sköter sig. Det finns en uppenbar risk för det, om man skulle trycka till för hårt i den här frågan.

Det handlar också om att den som upptäcker den här typen av verksamhet vågar anmäla, att man upplever att det är lätt att anmäla, att man blir tagen på allvar av polisen och att ekonomisk brottslighet generellt prioriteras.

Det har funnits en tendens till att den här typen av olaglig verksamhet inte har setts som så allvarlig, medan det i själva verket uppskalat blir stora belopp, och det blir även demoraliserande, som det också uttrycktes från talarstolen.

Detta är viktiga frågor som vi verkligen behöver agera på många olika sätt för att komma åt. Men jag tror inte att det är lyckosamt att peka ut bara svarta körsolor som ett specifikt och isolerat problem, utan svart verksamhet, olaglig verksamhet och oreda på arbetsmarknaden generellt behöver tacklas på olika sätt.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2014/15:214 om det maritima klustret och Landskronahamnens farled

Anf. 30 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Niklas Karlsson har frågat mig genom vilka åtgärder jag vill stärka det maritima klustret i Sverige och om farleden in till Landskronavarvet kan åtgärdas som en del i detta.

Regeringen arbetar med att ta fram en nationell maritim strategi. Målsättningarna med strategin är bland annat en stark blå ekonomi och ett rent hav. En mycket viktig del i det pågående arbetet är därmed hållbar utveckling av de maritima näringarna och jobbskapande åtgärder, där det marintekniska klustret är en av flera viktiga delar. Det finns ett stort kunnande och möjligheter till synergier mellan olika branscher både inom och utom de maritima näringarna, vilket gör att Sverige har goda förutsättningar för tillväxt inom området.

Arbetet med den maritima strategin har genomförts i en bred och öppen process, där vi redan har fått många bra inspel från dialoger och möten med företrädare för de maritima branscherna. Under våren fortsätter arbetet med att utveckla strategin, där konkreta åtgärder för att stärka de maritima näringarna kommer att utgöra en central del. Utgångspunkt för strategin är att befintliga instrument och resurser ska användas effektivare och mer samordnat.

Ansvar för att bredda och fördjupa farleden inom ett hamnområde ligger på hamnägaren. Varvsanläggningen i Landskrona ligger i hamnområdet, som i sin tur ägs till hälften av kommunen och till hälften av Yara AB.

Anf. 31 NIKLAS KARLSSON (S):

Fru talman! Tack för svaret, infrastrukturministern!

Maritim verksamhet har djupa historiska rötter i Sverige, i Skåne och i Landskrona. Den kompetensbas som i dag driver utvecklingen framåt härrör från den tidigare varvsindustrin, de många stora rederier som Sverige hade fram till slutet av 1900-talet och från marinen inom Försvarsmakten. Många sjöburna transportsystemlösningar är framtagna av det marina klustret i samarbete med svensk basindustri för att den senare framgångsrikt skulle kunna exportera sina produkter och konkurrera på marknader utanför Sverige.

Fler än 2 000 större fartyg är ständigt till sjöss i Östersjön. Allt fler av dessa fartyg uppgraderas med modern miljöteknik och energieffektiviseringssystem. De kvarvarande varven i Östersjön blir därmed viktiga noder för marinteknisk industri och miljödriven, regional utveckling. Svensk marinteknisk industri är världsledande i kvalitet, leveranssäkerhet och miljöprestanda.

Konkurrensen kring Östersjön om varvsarbeten har dock hårdnat. Ett exempel på detta är krisen för Damen Götaverken. Götaverken i Göteborg återstartade 1993, och år 2000 övertogs företaget av Damen Shipyards Group, en världsomfattande varvskoncern med säte i Holland. Mer än hälften av de anställda på Damen Götaverken sades upp 2013, och i höstas stod det klart att verksamheten helt ska läggas ned och varvsutrustningen säljas.

I Landskrona ligger en av norra Europas största varvsfaciliteter. Dess ursprung är det gamla Öresundsvarvet, invigt 1918, som 1975 hade 3 500 anställda.

Mot bakgrund av det som har hänt med Götaverken är det av stor vikt att det marintekniska klustret och varvet i Landskrona ges möjlighet att ta emot fler kunder, så att svensk spetskompetens kan fortsätta att komma sjöfarten till godo.

Det saknas dock förutsättningar för det marintekniska klustret att utvecklas i Landskrona om inte farleden åtgärdas. Det handlar om åtgärder som är relativt begränsade men som har stor strategisk betydelse för utvecklingen av näringen. Anpassningen av farleden kommer också att få konsekvenser för nyetablerade verksamheter med koppling till vindkraft. Landskronavarvet har stora förutsättningar att bli ett centrum för vindkraftverk i Östersjön.

Av den anledningen frågade jag infrastrukturministern vilka åtgärder statsrådet kan tänka sig för att stärka det maritima klustret i Sverige och farleden in till Landskronavarvet, så att den åtgärdas som en del i detta.

Jag tror att det är viktigt att poängtera: När vi talar om det marina klustret i Sverige är det utifrån ett nationellt intresse. Det kan te sig lite lokalpatriotiskt att jag som riksdagsledamot från Landskrona lyfter upp just farleden till Landskrona. Men det är av den enkla anledningen att det egentligen är enda möjligheten för oss att utveckla det marina klustret med fokus på varvsnäringen. Med det som har hänt i resten av vårt land är det här vi har möjligheterna att värna, stärka och utveckla varvsnäringen. Det är i Landskrona förutsättningarna finns.

Man kan naturligtvis säga: Ska man bredda farleden och se till att Landskronavarvet och de näringar som växer upp kring varvet i Landskrona ska kunna fortsätta utvecklas är det i första hand en

angelägenhet för Landskrona stad. Men då tror jag att man går lite fel. Vill man utveckla det marina klustret och utnyttja varvsnäringen är Landskrona den enda möjligheten för Sverige som nation.

Därför hoppas jag att Landskrona stad, Region Skåne och infrastrukturministern hand i hand kan sätta sig ned och säga: Detta är av nationellt intresse. Tillsammans ska vi ta ett gemensamt ansvar och se till att bredda farleden till Landskrona och utveckla svensk varvsindustri.

Anf. 32 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag delar självklart Niklas Karlssons uppfattning att varvsindustrin som en del av den maritima näringen i Sverige är oerhört väsentlig och viktig.

Detta handlar snarare om en gränsdragningsproblematik där staten genom Sjöfartsverket har ansvar för farleder fram till hamnområdet och där hamnägaren har ansvar för till exempel muddringsverksamhet inom hamnområdet.

Strax för jul var det ett möte där bland annat Trafikverket, Sjöfartsverket och vissa av hamnägarna träffades just för att se vilka åtgärder som behövs inom varvsområdet, därför att alla naturligtvis är överens om att det behöver vidtas åtgärder för att stärka verksamheten långsiktigt. Men de skulle också ta ställning till vems ansvar det är att vidta dessa åtgärder och på vilket sätt detta kan samordnas. Det är alltså ett arbete på gång kring dessa frågor, där man också mer konkret tittar på vad som behöver göras.

Under den föregående regeringens tid öppnades möjligheten för också kommunal medfinansiering av statliga farleder, på motsvarande sätt som har funnits under en längre tid på vägsidan. Vi var inte helt förtjusta i det då.

Jag tror ändå att det är viktigt att hålla på att kommunen som ägare av hamnområdet har ansvaret för åtgärder på det området, medan staten har ansvar för det som ligger utanför, det vill säga den allmänna farleden.

Det finns också en risk att bedöma här och som handlar om otillåtet statsstöd om man skulle gå in och vidta åtgärder på ett företags område men inte på andras. Detta blir därför en gränsdragningsproblematik snarare än en fråga om och ifall. Det handlar snarare om hur och vem.

Vi kommer att följa frågan, och det kommer fortsatt att vara möten om att hitta en bra lösning på detta.

Anf. 33 NIKLAS KARLSSON (S):

Fru talman! Jag ska naturligtvis i ärlighetens namn säga att det är glädjande att regeringen vill fortsätta arbeta med den maritima strategin och lyfter fram detta som en viktig näringsgren i Sverige för att vi ska kunna utvecklas, för att stärka miljön och för att skapa fler jobb.

När man talar om den maritima strategin tror jag att det är viktigt att man också inkluderar varvsindustrin, som är en viktig del i detta.

Det som jag däremot blir lite fundersam över är att infrastrukturministern i sitt svar skriver att man ska göra detta inom befintliga resurser. Nu är jag i den lyckosamma situationen att jag inte sitter i Sveriges regering och därför kan vara lite friare i mina ord och mina uttryck. Att man skriver att detta ska göras inom befintliga resurser, som snarare handlar om att ändra regelverk och paragrafer, tycker jag är

något annat. Det maritima klustret handlar i grunden om en strategisk investering för framtiden.

Om man hade kunnat formulera det så som man i grunden egentligen önskar, utan några som helst förpliktelser, och om man dessutom hade kunnat ha titeln infrastrukturminister, hade man kunnat säga följande:

Jag tycker att Sverige behöver varvsindustrin för jobben och för miljön. Vi ska leta upp kritiska flaskhalsar, vi ska identifiera åtgärder och vi ska ta fram en handlingsplan för hur vi utvecklar Europas renaste och modernaste varv.

Man skulle dessutom kunna säga: Ge ett uppdrag till de statliga myndigheter som finns, till exempel Sjöfartsverket, och be dem utse en samordnare som jobbar gemensamt med andra statliga myndigheter som Tillväxtverket, Trafikverket och Vinnova för att få ordning på denna farled.

Farleden är en infrastruktursatsning, inte bara för varvet i Landskrona utan för alla andra företag som finns och förväntas etableras runt varvet i Landskrona.

Jag förstår den försiktighet som finns från regeringens sida när man talar om otillåtna statsstöd. Men detta handlar i grunden om en infrastruktursatsning. Det handlar inte bara om en satsning på ett enskilt företag, utan det handlar om hur vi ska kunna utveckla det maritima klustret, inte bara med fokus på Landskronavarvet utan också på de företag som är beroende av den farled som går in till hamnen i Landskrona.

Vi lär återkomma till denna fråga. Detta är bara början på en resa. Vi vet att regeringen har flaggat för en blå ekonomi och att detta är någonting som vi ska satsa på. Vi ska utveckla och ta tag i detta. Det som har dragits i långbänk under väldigt många år ska vi se till att vi får på bordet och kan fatta beslut om.

Jag hoppas att vi på den resan ser Landskronavarvet som en viktig del, inte för Landskronas stads del och inte för Region Skånes del utan som en viktig del för att utveckla det maritima klustret för Sverige som nation.

Anf. 34 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Det maritima klustret och den marina näringen är en viktig näringsgren för Sverige. Det är också en näringsgren där vi har långa och stolta traditioner. Den har ganska många kopplingar både till vår exportindustri och till våra möjligheter att utnyttja det faktum att vi är ett kustnära land med de möjligheter till turism, fiske och annat som det ger. Det finns alltså ganska mycket inom detta område som sammantaget talar för att detta är en viktig näring att både värna och utveckla. Jag tror att det sker bäst i samverkan mellan olika statliga myndigheter, kommuner och privata intressen, där staten naturligtvis kan bidra med ökad forskning, med arenor för samverkan och med regelgivning som gör att man inte försvårar i onödan.

Samtidigt ska vi vara medvetna om att det finns intressekonflikter i ett sådant arbete, där det som gynnar en del av näringen kan missgynna en annan och där man kan ha mycket olika uppfattningar om vad som behöver göras till exempel av miljöhänsyn, när det gäller strandskydd och annat. Där kan, som sagt, olika intressen landa i väldigt olika slutsatser.

När det gäller farlederna är de allmänna farlederna ett statligt ansvar. Där har Sjöfartsverket ett uppdrag att hålla dessa farleder i ett bra skick och också se till att de viktiga farlederna prioriteras.

Däremot, när det gäller de farleder som tar vid efter de allmänna och som är privat ägda eller ägs av kommuner, är det ett ansvar för ägaren att tillse att dessa farleder är framkomliga. Jag tror att det finns en poäng med detta och att ett privat företag som ytterst kommer att dra nytta av denna utveckling också tar ett eget ansvar för sina egna investeringar. Jag tror därför att det gäller att hitta en balans i vem som gör vad, var ansvaret hör hemma och på vilket sätt man löser problemet. Men jag är också övertygad om att man alltid kommer längre med samverkan och samsyn, och jag ser med stor tillförsikt fram emot vad de samtal som redan har påbörjats kommer att leda till. Och, som sagt, Trafikverket, Sjöfartsverket, kommun och varvsägare är involverade.

Anf. 35 NIKLAS KARLSSON (S):

Fru talman! Jag delar uppfattningen att ägarna har ett ansvar när det gäller satsningar som kan påverka ägarens utveckling. Samtidigt finns det vissa samhällseliga investeringar som vi inte ska lägga på det privata näringslivet. Vi begär kanske inte av Volvo att de ska bygga stora vägar in till sina fabriker, utan det är sådant som vi löser gemensamt.

Jag förstår den infallsvinkel som regeringen har i detta när man talar om otillåtna statsstöd och att det handlar om ett enskilt företag. Jag tror att det är viktigt att vi lyfter denna fråga till att det inte handlar om Landskronavarvet i grunden utan att det handlar om att utveckla det maritima klustret där Landskronavarvet och de näringar som finns runt omkring är en viktig del.

Trots detta vill jag ändå påstå att det känns tryggt med det svar som infrastrukturministern lämnar så här långt, och det känns bra att vi har en minister och en regering som tar dessa frågor på allvar.

Avslutningsvis vill jag tacka för svaret och säga att för att vi ska komma överens, ha rätt ingångar och förstå varandras perspektiv finns det väl all anledning för infrastrukturministern att boka en resa till Landskrona. Då lovar jag att jag ska ta emot henne. Välkommen!

Anf. 36 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag tackar för debatten och för inbjudan. Jag ska försöka bege mig söderut så fort vädret tillåter.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2014/15:216 om alkobommar vid alla hamnar och gränsstationer

Anf. 37 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Sten Bergheden har frågat inrikesministern vilka åtgärder statsrådet ämnar vidta för att minska rattfulla förare vid våra hamnar. Sten Bergheden har även frågat hur statsrådet ämnar bidra till att alkobommar på permanent basis kan införas vid alla våra hamnar och gränsstationer.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Jag delar interpellantens uppfattning om att det är viktigt med säkra förare. Den försöksverksamhet med alkobommar som genomförts i ett flertal svenska hamnar har visat på hur effektiva dessa kan vara. På tre veckor stoppades 31 påverkade bilförare i Stockholms Frihamn av alkobommar. De myndigheter och ideella organisationer som arbetat med försöken har även de gett positiva signaler.

Jag är därför mycket nöjd över att försöksverksamheten med alkobommar i Stockholms Frihamn nu har förlängts över första halvåret 2015. Jag arbetar gärna vidare tillsammans med alla berörda aktörer. Det finns dock flera överväganden som behöver göras innan det kan bli aktuellt att överväga några permanenta alkobommar. Försöket som pågår i Stockholm utvärderas just nu, och jag ser fram emot att ta del av de första slutsatserna av den rapporten.

Regeringen har för avsikt att arbeta aktivt för att öka trafiksäkerheten. Nollvisionen, som tjänat Sverige väl, är och förblir en viktig del av transportpolitiken. Regeringen kommer att intensifiera arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna och i transportsektorn i stort.

Anf. 38 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret, även om jag hade önskat att inrikesministern hade svarat med tanke på att just kontrollen av alkohol och påverkade chaufförer vilar väldigt tungt på polisen. Det är deras ansvar att arbeta med den frågan för att undanröja problemet.

Varje dag åker onyktra chaufförer från våra hamnar ut på våra vägar. Det rör sig om personbilar, bussar och lastbilar. Lastbilar på kanske 60 ton körs av onyktra personer som på ett enkelt sätt hade kunnat stoppas i våra hamnar och vid våra gränsstationer. Statsrådet och regeringen har ju självklart ett huvudansvar för detta.

Vi från Alliansen startade upp försöket för att sedan kunna permanenta det både i våra hamnar och vid våra gränsstationer. Försöket i Göteborg pågick tidigare i 17 veckor, och det har gjorts ungefär 9 000 kontroller. Nu pågår det, efter förlängning, i Stockholms Frihamn. Vi tog initiativ till att pröva verksamheten redan 2010, för att ge hamnarna möjlighet att sätta upp detta tillsammans med polisen, MHF, Kustbevakningen, Tullverket, Trafikverket och Servotek.

I och med att vi i det läget var överens om att vi ville ha bommarna permanentade hade vi förväntat oss att regeringen, nu när den kom till makten, självklart skulle ta initiativ till att försöka få in stationerna och alkotesten på all den trafik som rullar in över våra gränser. I stället väljer regeringen att gå vidare med en ny försöksperiod och en förlängning av den tidigare försöksperioden.

Ministern tar i sitt svar upp, fru talman, just biten om att man ska göra vissa överväganden. Då blir följaktligen frågan från mig: Vad är det för överväganden statsrådet och regeringen funderar på? Vi har sett resultaten. Vi har stoppat en hel del av de onyktra chaufförerna från att komma in i landet, och alla är överens om att detta skulle vara ett bra sätt att minska antalet onyktra chaufförer på våra vägar. Ändå har man beslutat att vänta på vissa överväganden, och jag hoppas att ministern har något bra svar på vilka överväganden man väntar på.

Fru talman! Vad är det för info och utvärdering som saknas? Vad är planeringen framåt? När kommer vi att få se det här permanentat i våra hamnar och vid våra gränsstationer? Är det i år, nästa år eller under mandatperioden regeringen har tänkt planera in stationerna? När kommer besluten? Detta frågar sig såväl de som håller på med försöksverksamheten som lastbilsnäringen och många av våra motorintresseorganisationer. Man vill nämligen ha reda på hur man får stopp på onyktra chaufförer på våra vägar.

Jag väntar mig alltså svar på frågan när och hur försöket börjar permanentas och vi får se verkstad ute i våra hamnar, fru talman.

Anf. 39 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Själva poängen med att inleda en försöksverksamhet är ju att man vill testa ett oprövat system för att se om det ger de effekter man hoppas på. Innan man tar ställning till om en försöksverksamhet ska permanentas bör man ha säkerställt att det just har gett de positiva effekterna.

När det gäller de här försöken har man prövat dem på lite olika sätt, i lite olika omfattning och med lite olika typer av trafik. Den preliminära slutsatsen är att det har fungerat väldigt väl, men slutrapporten där man får en samlad bild har inte kommit än. Den kommer i februari, och jag ser mycket fram emot att ta del av den för att kunna ta frågan vidare.

Det är också så att vi befinner oss i ett statsfinansiellt ganska ansträngt läge. Det där som en del raljerade över, nämligen de tomma ladorna, har ju nu enligt ganska många eniga bedömare visat sig vara alldeles riktigt. Den tidigare regeringen lämnade nämligen ifrån sig stora budgetunderskott, och det innebär att varje enskild åtgärd som ska genomföras behöver finansieras.

Jag tror inte att man ska slå till och permanenta detta i alla hamnar på en gång, utan det kan nog vara så att man väljer ut några och sedan bygger ut det successivt – om det visar sig att man kan säkerställa till exempel att det är tillförlitliga resultat av mätningarna, så att man inte utsätter människor för onödigt kränkande behandling. Det handlar om att säkerställa rättssäkerheten, att det finns tillförlitlig apparatur och hur man går vidare med finansieringsfrågor och så vidare. Man kan alltså naturligtvis säga att det bara är att fatta ett beslut, men i själva genomförandet behöver man ha såväl teknik och pengar som förutsättningar i övrigt.

Det krävs också att alla inblandade parter har ett intresse av att jobba med de här systemen, vilket inte var fallet i den första försöksverksamheten. Det vill alltså till att såväl hamnledningar och polis som tullverksamhet och andra har ett intresse av att det här kommer till stånd. Jag tror därför att det kommer att bli fråga om en successiv utbyggnad och inte om att slå till med en fullt utbyggd verksamhet överallt på samma gång.

Det som gör att vi inte fattar beslut nu är att vi vill avvakta den rapport som kommer i februari, för att faktiskt dra nytta av den försöksverksamhet som har varit och kunna dra rätt slutsatser samt motverka fallgropar som kan ha kommit fram under försöken, det vill säga att man har upptäckt saker som inte har fungerat så bra.

Anf. 40 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Det var inte mer än några dagar sedan man stoppade en chaufför i en tung lastbil nere i Stenungsund och chauffören inte ens hade koll på var han var någonstans. Den utvecklingen ser vi mer och mer ute på våra vägar; det är 60-tonsekipage med chaufförer som kör omkring.

Vi har en möjlighet att möta en hel del av problemet redan i våra hamnar, och då blir man lite förvånad över varför det helt plötsligt ska ta sådan tid. Riksdagsmannen Lars Johansson – jag tror att han är känd från Göteborg – satt också i trafikutskottet under förra perioden, och han uttalade för ett år sedan att han ville se ett skyndsamt införande av alkobommar runt om i landet. Det sa han för ett år sedan. Jag trodde att det var planerat hos den socialdemokratiska regeringen att man nu när man tog över och kom till makten faktiskt skulle sätta det här i verket.

I stället får vi se att man sätter igång nya utvärderingar och nya förhållningar. Man talar om att detta kommer att ta tid och att det kostar pengar. Ja, då måste jag svara att det här, fullt utbyggt, kommer att kosta kanske 100 miljoner kronor. Är det någon här inne som vet vad stoppet av Förbifart Stockholm kostade?

170 miljoner kostade stoppet av Förbifart Stockholm. Här spelade regeringen bort de pengar som skulle ha kunnat rädda människoliv ute på våra vägar, som skulle ha stoppat de onyktra chaufförerna från att komma ut på svenska vägar. I stället valde man att skjuta upp Förbifart Stockholm och spelade därmed bort 170 miljoner. De pengarna skulle ha räckt till en dubbel utbyggnad av alkobommar i våra hamnar.

Fru talman! Efter Lars Johanssons uttalande för drygt ett år sedan är det märkligt att frågan nu helt plötsligt har fått lägre prioritet än den hade då. Är det så att frågan var mer prioriterad när Socialdemokraterna satt i opposition än den är när de befinner sig i majoritet och kan verkställa det som de talade om i oppositionsställning?

En utbyggnad kostar ungefär 100 miljoner. Det är omkring 1 miljon per kontrollstation. Det kan jämföras med att vi sätter upp fartkameror. De ligger på i genomsnitt 400 000 kronor per styck. Om man använder de fällor som redan finns i våra hamnar kan man halvera uppsättningen av alkobommar i hamnarna runt om i landet. Det innebär att kostnaden för att få fram oerhört mycket trafiksäkerhet blir relativt låg. Samtidigt minskar användandet av polisresurser på våra vägar eftersom vi kan stoppa en del av trafiken redan i våra hamnar.

Detta borde man titta vidare på. Finansiellt skulle man ha klarat det om vi hade kört igång Förbifart Stockholm när det var tänkt. Då skulle pengarna ha funnits. Nu spelar man bort dem. Om regeringen uppfattar det som ett svårt beslut tror jag att det finns en majoritet i riksdagen som kan hjälpa regeringen att i så fall fatta beslutet. Vi tycker att det är rätt viktigt att vi får upp alkobommar i våra hamnar.

Fru talman! Jag förväntar mig mer handlingskraft. Jag förstår att regeringen väntar in en rapport i februari, men vad händer sedan? Skyll inte på ekonomin! De pengarna har ni redan spelat bort. Nu får ni börja inse att det handlar om människoliv. Det är tunga transporter som tar sig in i landet. De bör stanna där de ska vara – i hamnen, inte ute på våra svenska vägar.

Anf. 41 MONICA GREEN (S):

Fru talman! Tack för en mycket viktig interpellation! Det är jättebra att Sten Bergheden nu, i opposition, börjar intressera sig för frågan. Om jag rekapitulerar läget lite grann kan jag säga att Sten Bergheden och hans partikamrater inte var särskilt angelägna eller agerade särskilt skyndsamt i den här frågan när de var i regeringsställning. Snarare var det tvärtom. De hade åtta år på sig. De fick påtryckningar från MHF, som hade goda idéer, och från oss, som motionerade i frågan och ville skynda på den. Men i regeringsställning var man inte särskilt angelägen om att det skulle gå fort.

Jag är glad dels för att Sten Bergheden är i opposition – det är jag mycket glad för – dels för hans nyvaknade intresse för den här frågan. Nu kan vi tillsammans fortsätta att skynda på den så att det blir som vi socialdemokrater vill, en utbyggnad av alkobommar i hela landet. Det behövs. Jag är säker på att även ministern anser det. Den borgerliga regeringen lämnade efter sig ett stort budgetunderskott och allting måste finansieras krona för krona. Jag har full förståelse för det, men jag vill att den här frågan ska hanteras fort.

Vi räddar liv om vi kan skynda på saken och se till att alkobommarna blir utbyggda, om vi ser till att man använder den fantastiska resurs det är att kunna stoppa bilarna vid gränsen och göra ett utandningsprov. Det finns information på sju olika språk. Man kan haffa personer tidigt och stoppa dem som är onyktra. På det sättet räddar vi liv. Det går dessutom att bygga ut. Man kan digitalt kontrollera att körkortet är giltigt, och det finns också annat som man kan passa på att kontrollera digitalt när man fällt ned bommen och chauffören redan står där och blåser. Det finns alltså saker som kan utvecklas med systemet.

Visst vill vi ha en utbyggnad i hela landet. Jag är glad över att det började i Göteborg. Jag är ledsen över att den borgerliga regeringen plockade ned systemet. Det hade varit bättre att låta det stå kvar när man hade chansen. Däremot valde den socialdemokratiska regeringen att låta försöket i Stockholm fortgå, att låta bommarna stå kvar, vilket jag tycker är bra. Det var ett mycket bättre beslut än den borgerliga regeringens, för de valde att plocka ned i Göteborg.

Man behöver ge tydliga signaler till dem som jobbar med det här. MHF och andra som tagit fram det fantastiska systemet, bland annat i Tibro, vill jag som skaraborgare passa på att säga, behöver tidigt en signal om åt vilket håll det lutar. De behöver också en signal från ministern om att riktningen är rätt. Vi behöver alkobommar i alla hamnar. Vi skulle dessutom kunna utveckla det hela, för vi behöver dem också på campingplatser och på andra ställen.

Vi måste se till att vi får bort de onyktra förarna från våra vägar. Vi behöver ha en säker trafik i landet.

Anf. 42 PIA NILSSON (S):

Fru talman! Och plötsligt händer det. Sten Bergheden, Moderaterna, som haft åtta år på sig att ta initiativ till att permanenta försöksverksamhet med alkobommar vaknar till liv och kräver, efter drygt fyra månader med den nya samarbetsregeringen, att nu ska det hända saker. Varför tar regeringen inte initiativ? dunderar Sten Bergheden från talarstolen.

Det är inte utan att man blir lite förvånad. Var fanns Alliansens handlingskraft de senaste åtta åren, Sten Bergheden? Var fanns pengarna till att permanenta försöksverksamheterna? Var fanns initiativet? Jag kan inte läsa det någonstans. Däremot kan jag se vad förra infrastrukturministern Catharina Elmsäter Svröd tyckte. I de svar som gavs i debatterna under förra mandatperioden går ingenstans att utläsa något om att permanenta försöksverksamhet med alkobommar. Däremot säger Elmsäter Svröd följande beträffande alkobommar: "Det kan bli ett värdefullt komplement och stöd till kontrollerande myndigheters arbete med detta." Hon säger vidare: "För regeringen" – alltså för alliansregeringen – "gäller det att se till att det är möjligt att pröva och införa innovativa sätt att förbättra och effektivisera arbetssätt som detta." Det sägs inte ett ord om att permanenta alkobommar. Det vore lite klädsamt om Bergheden kunde leverera aningen självkritik, måste jag säga.

Jag tycker att interpellationen och frågorna är bra och viktiga att debattera och ser med tillförsikt fram emot att regeringen kommer att landa i positiva förslag. Vi ska inte utreda frågan ännu mer, för den är utredd. Däremot tycker jag att det är rimligt att som statsrådet Anna Johansson säger invänta den rapport med slutsatser som kommer i början av februari. Sedan kommer samarbetsregeringen att fatta handlingskraftiga beslut till skillnad från alliansregeringen, som inte gjorde någonting i frågan under de åtta åren, utom att klippa band och tycka att försöksverksamhet var bra. Men det gjordes ingenting, Sten Bergheden, för att permanenta.

Anf. 43 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Det är en bra och viktig interpellation som har väckts av min moderata riksdagskollega Sten Bergheden. Självklart ska vi göra allt vi kan för att de tunga transporterna som går på våra vägar förs fram av nyktra chaufförer. Kan vi med alkobommar få bort mycket av problemen på våra vägar är det bra. Det borde vi kunna vara överens om, tycker jag.

Fru talman! Både Monica Green och Pia Nilsson är socialdemokrater som i opposition under förra mandatperioden ägnade en hel del kraft åt att säga att regeringen gjorde för lite och att det tog för lång tid. Men när de hamnar i regeringsställning ägnar de den mesta mödan åt att prata om de åtta år som varit och ingenting om den tid som komma skall. Att debattera dåtid tycker jag är ett tråkigt sätt att möta framtidens utmaningar.

Frågan borde väl snarare vara hur vi ser till att vi kan permanenta det här så fort som möjligt. Givetvis är det en kostnadsfråga; det är bara att hålla med. Och då tycker jag att det som Sten Bergheden tar upp är en fullt rimlig frågeställning. Regeringen tycker att man ska kasta bort 170 miljoner kronor av skattebetalarnas pengar på att frysa Förbifart Stockholm. Man tycker att det är en bättre idé, bättre användning av pengarna än att bygga ut alkobommar så att vi får bort mycket av de problem vi har på våra vägar. Det tycker jag är en dålig prioritering.

Anf. 44 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag förstår lockelsen i den retoriska figuren att ställa Förbifartsförseiningen mot alla möjliga satsningar på det ena och det andra. I teorin kan det se ut som att det vore möjligt. I praktiken vet naturligtvis alla vi som sitter i den här salen, men kanske inte riktigt alla som ser

debatten på tv, att det är just en retorisk figur. Det är inte pengar som kan användas till någonting annat. De kommer att belasta det projektet. En del annat som kanske hade blivit billigare kommer man inte att kunna räkna hem fullt ut i det projektet. Om det blir en fördyring i slutändan, vilket vi faktiskt inte vet än, kommer det att innebära att uttaget av trängselskatt dras ut något i tiden. Det är allt som händer, bara så att vi har rätt ut det. Men jag har respekt för lockelsen.

Jag har också respekt för lockelsen att inte låtsas om att den försöksverksamhet som skulle slutrapporteras i februari 2015 avslutades den 31 december 2014 i enlighet med den förra regeringens planering. Efter det fanns det ingen finansiering för någon försöksverksamhet eller någon permanentning. Vad jag vet finns inte heller i den budget som passerade riksdagen i december några pengar avsatta för permanentning av alkobommar. Och om jag inte är felunderrättad var det tyvärr en annan budget än regeringens som vann riksdagens gehör.

Jag förstår att det är lätt att prata och ställa krav. Men jag tycker att det här är en lite för viktig fråga att göra politisk cirkus av. Jag har sagt att vi vill avvakta den slutrapport som kommer i februari. Därefter kommer vi att se över vilka regelverk som behöver förändras, vilken teknik som är den lämpligaste och på vilka platser det är mest prioriterat att gå vidare med försöksverksamheten och permanenta den. I dagsläget vill vi avvakta resultatet av utvärderingen av den försöksverksamhet som är gjord.

Det hade varit jättefint om den tidigare regeringen hade avsatt medel för fortsatt försöksverksamhet fram till att slutrapporten lämnats. Nu var det inte så. Men vi har sett till att försöksverksamheten fortsätter ytterligare sex månader, så att vi inte behöver plocka ned några alkobommar. Det tycker jag är bra för trafiksäkerheten.

Anf. 45 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Först vill jag bemöta Monica Greens påstående att vi inte gjorde någonting när vi satt i majoritet. Det var vi som tog initiativ till detta 2010 för att möjliggöra verksamheten i Göteborg och annat. Vi föreslog också att polisen och Trafikverket skulle finansiera detta på något sätt när man skulle gå vidare. Det var alltså vi som tog initiativet, fast det nog var Monica Green som var högljuddast. Men när vi nu kommer fram till nästa steg är det faktiskt ni i Socialdemokraterna som sitter i regeringsställning, hör och häpna. Och då är det ert ansvar att fullfölja de delar som ni står och pratar om här eller ville ha tidigare.

Fru talman! Det märkliga här är att Monica Green säger att detta ska upp i alla hamnar – det låter helt rimligt – men att vi alldeles nyss hörde ministern säga att man kommer att gå försiktigt fram och pröva några hamnar först. Vilken linje kommer att väljas till slut?

Det handlar om hur många bilar vi ska släppa igenom i våra hamnar och gränsstationer, vad som är rimligt. Hur många kan vi acceptera som kör på våra vägar? I dag gör vi 2,3 miljoner alkoholtester i landet hos polisen. I de här hamnarna skulle vi kunna göra 3 miljoner tester om året. Det är över 55 personer om dagen som kör ut på våra vägar onyktra vid våra hamnar och gränsstationer. Detta är ert ansvar. Ni sitter nu och utvärderar om det är rimligt att gå vidare med det här eller inte.

Jag tycker självklart att vi ska hitta en bra finansiering. Jag sa också i mitt inledningsanförande att vi är villiga att gå vidare för att få stopp på de

onyktra chaufförernas framfart. Vi brinner för frågan! Nästa steg, fru talman, kan vara att titta på om körkortet är giltiga, så att vi slipper ha chaufförer som kör omkring med ogiltiga körkort.

Fru talman! Jag förväntar mig handlingskraft av ministern. Jag förväntar mig självklart att man väntar in februarirapporten. Jag förväntar mig att man tar initiativ och att vi löser frågan, så att vi slipper få ut de här onyktra chaufförerna på våra vägar. Det är ert ansvar, ministern!

Anf. 46 MONICA GREEN (S):

Herr talman! Jag har ingen annan uppfattning än statsrådet. Men jag vill att detta ska byggas ut i hela landet, och jag vet att det är möjligt. Det går att göra till exempel med en femårsplan. Man kan låta inblandade parter få uppdraget att bygga ut det allteftersom. Man kan konvertera gamla stationer som använts tidigare till gränskontroller. Då får man ett kontrollerat införande till rimliga kostnader.

Tyvärr är det den borgerliga budgeten som gäller, och ni har inte avsatt några pengar. Ni bestämde er för att försöksverksamheten skulle ta slut den 1 december förra året. Vi valde att fortsätta den, trots att det är er budget, där det inte finns finansiering, som gäller. Men tack vare en initiativrik minister gick det att hitta lösningar, så att försöksverksamheten nu finns kvar i Frihamnen i Stockholm. Ni plockade ned försöksverksamheten i Göteborg. Ni tyckte att det räckte med ett försök. Vi valde att låta försöket i Frihamnen fortsätta, för vi tycker att det här är så viktigt.

Vi vill över huvud taget komma åt den olagliga trafiken i det här landet, och en del av denna är just trafik med onyktra förare. Det är farligt, det är förödande. Många människor har fått sätta livet till för att vi varit för slapphänta mot onyktra förare i trafiken. Det behövs en uppräckning. Jag är nöjd och glad över att vi nu har en minister som tar de här sakerna på allvar, ser till att man pö om pö kan bygga ut detta i hela landet och inte tycker att det är roligt att bara klippa band och göra försök för att sedan plocka ned verksamheten och försöka ta poänger i opposition. Ni hade åtta år på er, men valde att bara göra försök. Vi gör politik på riktigt. Vi tar ansvar, och det är jag glad över.

Anf. 47 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Det är positivt att det verkar finnas en bred vilja i kammaren att lösa de här frågorna. Det tycker jag bådär gott. Det man möjligen kan oroa sig över är att socialdemokrater som i opposition var väldigt påhittiga och initiativrika och hade många kloka förslag och tankar hellre diskuterar dåtid än lösningar inför framtiden så fort de hamnat i regeringsställning. Men jag hoppas att det bara är debattlustan som brinner och att vi kan göra det som Sten Bergheden sa: lösa den här frågan och inte använda pengarna till dumheter.

Anf. 48 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det är en sak att prioritera frågan muntligt här i kammaren, en annan att prioritera den i praktiken när man lägger fram sina budgetförslag.

Jag har inte talat om dåtid. Jag har talat om att vi ska avvakta tills vi får slutrapporten. Därefter ska vi ta ställning till hur vi kan gå vidare. Vi

ser att det här har varit lyckade försök. Vi ska se till att införa det i en takt som vi mäktar med ekonomiskt och på ett sätt som garanterar rättssäkerheten. Vi ska se till att man bygger en organisation som gör att man kan hantera detta i hamnarna. Det är inte bara att sätta stopp med en alkobom, utan någon måste sedan ta hand om det. Det måste finnas en samverkan mellan berörda parter. Det behövs alltså en viss förberedelse för att det här ska kunna genomföras överallt.

Vilken takt vi kommer att orka med har delvis att göra med att vi har stora ekonomiska utmaningar. Faktum kvarstår: Den borgerliga regeringen lämnade efter sig ett budgetunderskott långt över 170 miljoner.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2014/15:217 om Vattenfalls ansökan till Strålsäkerhetsmyndigheten om att bygga nya kärnreaktorer

Anf. 49 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Birger Lahti har frågat mig vilka initiativ jag och regeringen kommer att ta för att Vattenfall ska dra tillbaka sin ansökan hos Strålsäkerhetsmyndigheten om att bygga ny kärnkraft vid Ringhals.

Som anförts i interpellationen lämnade Vattenfall i juli 2012 in en ansökan till Strålsäkerhetsmyndigheten om att få ersätta en eller två av bolagets befintliga kärnkraftsreaktorer med nya som ett led i att analysera förutsättningarna för att ersätta befintlig kärnkraft när utfasningen av denna inleds. I januari 2014 inleddes ett samråd med olika intressenter om ersättningsreaktorer vid Ringhals.

I november förra året lämnade Vattenfalls vd besked om att Vattenfall fryser arbetet med att utreda ersättningsreaktorer. Bolaget anser att det skulle krävas en politisk signal om att kärnkraft långsiktigt har en roll i det svenska energisystemet för att arbetet ska återupptas. Såväl beslutet att lämna in ansökan till Strålsäkerhetsmyndigheten som beslutet att frysa arbetet med att utreda ersättningsreaktorer har fattats av bolaget.

I regeringsförklaringen aviserades att regeringen kommer att bjuda in till blocköverskridande samtal i en särskild energikommission i syfte att skapa en långsiktigt hållbar energiöverenskommelse. Regeringens ingång i dessa samtal är att Sverige på sikt ska ha 100 procent förnybar energi. Kommissionen ingår även som en del av den så kallade decemberöverenskommelsen. Regeringen välkomnar initiativet från Vattenfall att nu avvakta utfallet av Energikommissionens arbete.

Mot denna bakgrund avser jag inte att vidta ytterligare åtgärder.

Anf. 50 BIRGER LAHTI (V):

Herr talman! Tack för svaret, närings- och innovationsministern! Jag måste erkänna att det blev lite antiklimax. Jag lämnade in min interpellation på onsdagen. På fredagen var det som jag tyckte glada nyheter från Sveriges Radio där man deklarerade att Vattenfall avser att inte jobba med frågan. Det var bra, men det blev givetvis lite antiklimax för min interpellation. Så kan det vara.

Det kvarstår ändå en fråga, Mikael Damberg. Du säger att det är Vattenfall som har tagit initiativet till att söka för en utbyggnad av en ny reaktor eller två. Det är helt klart att det var politiska signaler bakom när man sökte om det. På samma sätt är det nu. Det är politiska signaler som gör att man väljer att stanna av med arbetet. Strålsäkerhetsmyndigheten säger att den har 15 personer som har jobbat med frågan.

Står ministern bakom det som står i regeringsförklaringen om att man avser att fasa ut kärnkraften? Jag förstår att för att resultatet av en energikommission ska bli så bra som möjligt måste utgångsläget när man går in i den vara att det är bra med en balanserad signal.

Om man bildar en regering och tänker styra landet har man ambitioner med kärnkraften. Den har bäring för så lång tid. Står ministern bakom det man sa i regeringsförklaringen om att man tänker fasa ut? Då har det en jättestor betydelse om ansökan dras tillbaka.

Anf. 51 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD):

Herr talman! Interpellanten lyfter fram en angelägen fråga, även om vi kanske har olika utgångspunkter i det hela. Vi har nog också olika uppfattningar om vad som är glädjande i sammanhanget.

Jag och Sverigedemokraterna tycker att det är beklagligt och olyckligt att man avstannar det analysarbete som ändå har påbörjats om ersättningsreaktorer. Att regeringen välkomnar det beskedet är inte helt oväntat på något sätt. Med tanke på de skrivningar som återfanns i regeringsförklaringen, som Birger Lahti tog upp, är det inte oväntat att Vattenfall ska avbryta det analysarbete som man har påbörjat.

Statsrådet betonar i sitt svar att det är välkommet utifrån den aspekten att man ska avvakta det arbete som ska ske inom Energikommissionen. Det är givet att man har olika ingångsvärden i ett sådant arbete och kanske också olika värderingar av energislagen.

Samtidigt som man välkomnar ett sådant avvaktande har regeringen även aviserat andra uppdrag, exempelvis åt Energimyndigheten, med ambitionshöjningar i elcertifikatssystemet. Man vill höja subventionerna till olika värden enligt olika förslag.

Det blir då lite märkligt. I analogi med vad statsrådet svarade om analyser om kärnkraften vore det kanske önskvärt att avvakta med liknande uppdrag om andra energislag tills utfallet av Energikommissionens arbete framkommer.

Det finns andra aspekter. Min uppfattning är att det inte kan vara fel att man höjer kunskapsläget. Det kan inte vara skadligt med att förbättra kunskaperna om de tekniska förutsättningarna. Det gäller såväl kärnkraften som andra energislag. Det kan bli en del i Energikommissionens arbete.

Det är beklagligt att man nu förlorar såväl tid som momentum när det gäller investerade medel från bolaget och även i det arbete som Strålsäkerhetsmyndigheten har gjort. Med tanke på de långa ledtider som finns i det omfattande analysarbetet tycker jag att det är djupt olyckligt.

Anf. 52 Närings- och innovationsminister MIKAEL
DAMBERG (S):

Herr talman! Det är självklart så att ministrar i regeringen står bakom regeringsförklaringen. Allting annat skulle vara minst sagt märkligt.

Det är viktigt att se att regeringen har en ambition med energisamtalen: att åstadkomma en bred överenskommelse. En bred överenskommelse innebär att man kommer att behöva förhandla om ett resultat. Ingången från regeringens sida är att vi vill ställa om. Vi vill gå mot 100 procent förnybar energiproduktion i framtiden och därmed fasa ut kärnkraften på ett sätt som inte hotar vare sig jobb eller tillväxt och göra det på ett klokt sätt.

Det är regeringens ingång i samtalen. Vad som kommer ut av samtalen vill alla diskutera, men jag bör helst inte diskutera det. För det första är jag inte ansvarigt statsråd för Energikommissionen. För det andra tror jag att det är dumt att på förhand ha bestämda uppfattningar om utfallet av en energikommission där man har för avsikt att samla olika partier med, som vi också har hört i den här debatten, vitt skilda uppfattningar om energisystemen.

Utgångspunkten för energisamtalen kommer att vara att man först ska börja försöka skapa sig en gemensam bild av de energibehov vi har framöver – det gäller framför allt på elsidan men också andra energislag – och därigenom försöka lägga grunden för en långsiktig energiöverenskommelse för Sverige.

Det som är mitt ansvar i regeringen är ägarstyrningen av de statliga bolagen. Vattenfall är ett av statens viktigaste och största bolag. Det jag har försökt att svara på i interpellationssvaret är hur bolaget har agerat.

Bolaget har signalerat att det fryser allt arbete med att utreda framtida kärnkraft. Det vill, som de själva säger, invänta Energikommissionens besked. Hur ser det svenska politiska systemet på kärnkraftens vara eller inte vara i framtiden?

Jag får frågan: Hur ser du på att bolaget har fattat det beslutet? Jag välkomnar det. Bolaget ska vara ledande i energiomställningen. Men det är också klokt att Energikommissionen får göra sitt jobb.

Det är mitt ansvar i detta. Jag har inte ansvaret i regeringen för alla andra energislag och hur de påverkas. Det är dessutom bättre att man för den typen av bredare energipolitisk debatt med ansvarigt statsråd.

Jag kan notera att det beslut som bolaget nu har fattat innebär att ingen i bolaget jobbar vidare med projektering av ny kärnkraft förutom ett fåtal personer som arbetar med det formella projektavslutet, och inga anläggningsarbeten pågår eller planeras som förbereder nya reaktorer. Det är utgångspunkten.

Jag noterar vad bolaget har fattat för beslut. Den styrning vi har är att utgå från riksdagens beslut om hur Vattenfall ska styras och vad som är målet för det. Jag konstaterar att det ligger inom ramen för bolagets mål att vara en ledande aktör vad gäller hållbar utveckling av energisystemet. Jag välkomnar det beskedet.

Anf. 53 BIRGER LAHTI (V):

Herr talman! Jag tackar innovations- och näringsministern. Jag håller med om att ett bolag som i alla fall har ambitionen att jobba med hållbar utveckling vad gäller hållbara energikällor är bra. Jag tycker att jag fick en bra bild av Vattenfalls presentation på näringsutskottet och av den nya vd:n och ambitionerna. Ändå kan man tycka att det vore bra om signaler skulle gå fram om att vi i Sverige vill fasa ut kärnkraften, oavsett om det

blir om 30 år. Det vore bra signaler, för då kan det börja hända någonting även i bolaget; man kan börja jobba mer aktivt med andra bitar.

Jag tror att det har betydelse, men jag får väl nöja mig med svaret än så länge. Jag ser fram emot att få veta vad Energikommisionen kommer fram till. Jag håller med om att en säker energiförsörjning till bra priser är A och O för vårt land. Vi har mycket som bygger på export, och vi har stark industri som behöver detta. Jag håller med om det. Men jag tror inte att det skulle förvanskas av att vi skulle sätta ned foten och säga: Vår ambition är att vi ska fasa ut kärnkraften. Om det sedan blir om 30 eller 25 år får vi se. Jag tror att den signalen vore viktig för många aktörer. Vårt land kommer att klara av det; det är jag övertygad om.

Jag tackar ändå för svaret, och jag kommer inte att begära ordet igen.

Anf. 54 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD):

Herr talman! Jag har full förståelse för de ingångsvärden som man har från olika sidor. Det är fullt naturligt i en politisk process. Det är förvisso fel att dra in det som berör andra statsråds ansvarsområden i sammanhanget; det kan man tycka. Men det kan ändå inte vara skadligt om man höjer kunskapsläget i sammanhanget så att man får mer input i arbetet. Om Vattenfall hade fullföljt detta eller tittat på det under den tid som arbetet pågick för Energikommisionen hade man sett till att höja kunskapsläget såväl från bolagets som från Strålsäkerhetsmyndighetens sida. Det hade kunnat vara viktig input i Energikommisionens arbete också, för den delen. Man borde beakta de olika ingångsvärden som finns från de olika politiska aktörer som deltar.

Man kan ha synpunkter på hållbar utveckling. Åtminstone för oss är kärnkraften en stor pelare vad gäller hållbarhet och hållbar utveckling i sammanhanget. Sverige har redan energi för tusentals år framöver i det kärnbränsle som ligger lagrat i Oskarshamn, och vi kan utnyttja det ännu mer. Men det är mer att härröra till en energipolitisk debatt.

Anf. 55 Närings- och innovationsminister MIKAEL
DAMBERG (S):

Herr talman! Jag konstaterar att eftersom det finns olika ingångar i diskussionen om energipolitiken understryker det bara betydelsen av en energikommision. Jag tror att det är viktigt att få mer långsiktiga spelregler både för svensk exportindustri och för de investerare som funderar på att göra investeringar i infrastruktur och i energisystemet framöver. Det är hela ambitionen med att bjuda in till Energikommisionen och försöka nå en långsiktig energiöverenskommelse.

Däremot råder det ingen tvekan om vad regeringen vill. Vad regeringen vill – och det är den ingång vi har i samtalen – är att vi ska ersätta kärnkraften med förnybar energi och energieffektiviseringar. Det är hela vår ingång i samtalen. Men vi har respekt för, och vi vet, att andra partier har andra ingångar i samtalen. Därför måste vi visa en lyhördhet för detta för att få igång energisamtal som kan bli långsiktiga.

Avslutningsvis: Oavsett vad man tycker i energipolitiken är det i dag odiskutabelt så att ett antal svenska kärnkraftsreaktorer börjar bli gamla. En del av diskussionen i svensk politik måste handla om hur vi hanterar situationen när reaktorerna blir allt äldre. Vad ersätter man detta med, och

vad gör man för investeringar framöver? Det är därför Energikommisionen är så viktig. Man ska göra detta i god tid så att vi kan göra en omställning av energisystemet som blir långsiktigt bra för både industrin och för framtida generationer.

Sverige har goda förutsättningar att ställa om till hållbar energiproduktion. Vi är ett av de länder som har bäst förutsättningar att göra detta. Vi har god tillgång till vatten, vi har vind, vi har sol och vi har kommit långt när det gäller energieffektivisering. Vi har sett potentialen i att göra detta på ett klokt sätt, vilket gör att också näringslivet tjänar pengar på att inte använda energi i onödan.

Det är klart att Sverige har väldigt goda förutsättningar. Men vi måste också ha respekt för att svensk industri har stora energibehov. Vi kommer fortsatt att ha växande energibehov inom vissa sektorer. Då måste Sverige hela tiden ha energi. Vi måste inte bara diskutera hur mycket energi vi har, utan också effekten i systemet så att vi vet att vi har energi när vi behöver det. Det handlar om kalla dagar på vintern, men också om att industrin behöver tugga och gå precis som vi förväntar oss att den ska göra.

Det blir en utmaning för Sverige och alla politiska partier att ta de här diskussionerna seriöst i Energikommisionen och förhoppningsvis landa i en långsiktig energiöverenskommelse. Regeringens linje inför förhandlingarna är tydlig. Jag kan också notera att det statliga bolaget Vattenfall har valt att fatta egna beslut som innebär att de inte går vidare med framtidsinvesteringar i kärnkraft i det här läget utan väntar på Energikommisionens arbete. Jag välkomnar detta beslut.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 11 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Proposition

2014/15:56 Redovisning av elnätsverksamhet

§ 12 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 29 januari

2014/15:233 Validering

av *Désirée Pethrus* (KD)

till arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S)

2014/15:234 Nedmontering av ADSL-bredband

av *Anders Ahlgren* (C)

till statsrådet Mehmet Kaplan (MP)

den 30 januari

2014/15:235 Möjlighet för tyngre och längre fordon att färdas på det svenska vägnätet

av *Anders Åkesson* (C)

till statsrådet Anna Johansson (S)

2014/15:236 Anställningar med statligt stöd

av *Fredrik Schulte* (M)

till arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S)

den 2 februari

2014/15:237 Framtidens livsmedelsförsörjning

av *Åsa Coenraads* (M)

till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2014/15:238 Fikru Maru

av *Désirée Pethrus* (KD)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2014/15:239 Livsmedelsstrategin och gårdsförsäljningen av öl och vin

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2014/15:240 Förändrade förutsättningar för skogsbrandsutredningen

av *Stig Henriksson* (V)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2014/15:241 Djuromsorgsprogrammet för grisar

av *Jens Holm* (V)

till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2014/15:242 Åtgärder för ett ökat bostadsbyggande

av *Ewa Thalén Finné* (M)

till statsrådet Mehmet Kaplan (MP)

2014/15:243 Otillåtna bosättningar

av *Maria Malmer Stenergård* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2014/15:244 Utbildningsministerns möte med utbildningsföretagen

av *Aron Modig* (KD)

till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)

§ 13 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 29 januari

2014/15:179 Åtgärder mot bankernas övervinster

av *Ulla Andersson* (V)

till statsrådet Per Bolund (MP)

2014/15:180 Rätt till god och näringsrik mat för äldre

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Åsa Regnér (S)

2014/15:181 EU och rysk informationskrigsföring

av *Sofia Arkelsten* (M)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2014/15:182 Inställda tåg på Norra stambanan

av *Ulla Andersson* (V)

till statsrådet Anna Johansson (S)

2014/15:183 Stärkt konsumentskydd vid försäkringsförmedling

av *Maria Malmer Stenergård* (M)

till statsrådet Per Bolund (MP)

2014/15:184 Elskatt för serverhallar

av *Mathias Sundin* (FP)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2014/15:185 Rättstrygghet vid vård av personer med missbruksproblem

av *Margareta Cederfelt* (M)

till statsrådet Gabriel Wikström (S)

2014/15:186 Det personliga hälsokontot Hälsa för mig

av *Emma Henriksson* (KD)

till statsrådet Gabriel Wikström (S)

§ 14 Kammaren åtskildes kl. 15.25.

Förhandlingarna leddes

av tredje vice talmannen från sammanträdets början till och med § 9
anf. 45 och

av förste vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

TUULA ZETTERMAN

/Eva-Lena Ekman

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll	1
§ 2 Anmälan om subsidiaritetsprövning	1
§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	1
§ 4 Anmälan om faktrapromemoria	2
§ 5 Svar på interpellation 2014/15:109 om Natofrågan och Baltikum	2
Anf. 1 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S)	2
Anf. 2 HANS WALLMARK (M)	3
Anf. 3 HILLEVI LARSSON (S)	4
Anf. 4 CHRISTIAN HOLM (M)	5
Anf. 5 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S)	6
Anf. 6 HANS WALLMARK (M)	7
Anf. 7 HILLEVI LARSSON (S)	8
Anf. 8 CHRISTIAN HOLM (M)	8
Anf. 9 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S)	9
Anf. 10 HANS WALLMARK (M)	10
Anf. 11 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S)	11
§ 6 Svar på interpellation 2014/15:211 om butiksruår på små orter	11
Anf. 12 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S)	11
Anf. 13 NIKLAS KARLSSON (S)	12
Anf. 14 BEATRICE ASK (M)	13
Anf. 15 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S)	14
Anf. 16 NIKLAS KARLSSON (S)	15
Anf. 17 BEATRICE ASK (M)	16
Anf. 18 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S)	16
Anf. 19 NIKLAS KARLSSON (S)	16
Anf. 20 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S)	17
§ 7 Svar på interpellation 2014/15:213 om trafikskolor som ej betalar moms eller arbetsgivaravgifter	17
Anf. 21 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	17
Anf. 22 BORIANA ÅBERG (M)	17
Anf. 23 HILLEVI LARSSON (S)	18
Anf. 24 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	19
Anf. 25 BORIANA ÅBERG (M)	20
Anf. 26 HILLEVI LARSSON (S)	20
Anf. 27 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	21
Anf. 28 BORIANA ÅBERG (M)	22
Anf. 29 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	22
§ 8 Svar på interpellation 2014/15:214 om det maritima klustret och Landskronahamnens farled	23
Anf. 30 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	23
Anf. 31 NIKLAS KARLSSON (S)	23

Anf. 32 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	25
Anf. 33 NIKLAS KARLSSON (S)	25
Anf. 34 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	26
Anf. 35 NIKLAS KARLSSON (S)	27
Anf. 36 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	27
§ 9 Svar på interpellation 2014/15:216 om alkobommar vid	
alla hamnar och gränsstationer	27
Anf. 37 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	27
Anf. 38 STEN BERGHEDEN (M)	28
Anf. 39 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	29
Anf. 40 STEN BERGHEDEN (M)	29
Anf. 41 MONICA GREEN (S)	30
Anf. 42 PIA NILSSON (S).....	31
Anf. 43 EDWARD RIEDL (M)	32
Anf. 44 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	32
Anf. 45 STEN BERGHEDEN (M)	33
Anf. 46 MONICA GREEN (S)	33
Anf. 47 EDWARD RIEDL (M)	34
Anf. 48 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	34
§ 10 Svar på interpellation 2014/15:217 om Vattenfalls	
ansökan till Strålsäkerhetsmyndigheten om att bygga nya	
kärnreaktorer	35
Anf. 49 Närings- och innovationsminister MIKAEL	
DAMBERG (S)	35
Anf. 50 BIRGER LAHTI (V).....	35
Anf. 51 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD)	36
Anf. 52 Närings- och innovationsminister MIKAEL	
DAMBERG (S)	36
Anf. 53 BIRGER LAHTI (V).....	37
Anf. 54 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD)	37
Anf. 55 Närings- och innovationsminister MIKAEL	
DAMBERG (S)	38
§ 11 Bordläggning	39
§ 12 Anmälan om interpellationer	39
§ 13 Anmälan om frågor för skriftliga svar	40
§ 14 Kammaren åtskildes kl. 15.25.	41

Tryck: Elanders, Vällingby 2015