

Torsdagen den 25 augusti

Kl. 12.00–13.22

§ 1 Avsägelse

Andre vice talmannen meddelade att *Erik Ullenhag* (L) avsagt sig uppdraget som ledamot av riksdagen.

Kammaren biföll denna avsägelse.

Andre vice talmannen meddelade att *Håkan Juholt* (S) avsagt sig uppdraget som ledamot av riksdagen från och med den 12 september.

Kammaren biföll denna avsägelse.

Andre vice talmannen meddelade att *Anders Flanking* (C) avsagt sig uppdraget som ersättare för riksdagsledamot,

att *Lawen Redar* (S) avsagt sig uppdraget som suppleant i skatteutskottet,

att *Susanne Ackum* avsagt sig uppdraget som riksrevisor och

att *Marianne Eliason* avsagt sig uppdraget som ledamot i Nämnden för lön till riksdagens ombudsmän och riksrevisorerna.

Kammaren biföll dessa avsägelse.

§ 2 Val

Från konstitutionsutskottet hade följande skrivelse kommit in:

Till riksdagen

Marianne Eliason har meddelat att hon önskar bli entledigad från uppdraget att vara ledamot i Nämnden för lön till riksdagens ombudsmän och riksrevisorerna.

Nämnden för lön till riksdagens ombudsmän och riksrevisorerna består enligt 13 kap. 16 § riksdagsordningen av ordförande och två andra ledamöter. De väljs var för sig av riksdagen efter varje ordinarie val till riksdagen för tiden intill dess ett nytt val till nämnden har ägt rum. Suppleanter ska inte utses. Val av ledamöter i nämnden bereds av konstitutionsutskottet (tillägsbestämmelse 13.16.1).

Under förutsättning att kammaren godkänner Marianne Eliasons begäran om att bli entledigad föreslår konstitutionsutskottet enhälligt att riksdagen för tiden till dess ett nytt val har ägt rum till ledamot i Nämnden för lön till riksdagens ombudsmän och riksrevisorerna väljer f.d. biträdande riksdagsdirektören Ulf Christoffersson.

Stockholm den 5 augusti 2016
På konstitutionsutskottets vägnar
Andreas Norlén
ordförande

Konstitutionsutskottet hade enhälligt föreslagit att riksdagen för tiden till dess nytt val ägt rum skulle välja f.d. biträdande riksdagsdirektören Ulf Christoffersson till ledamot i Nämnden för lön till riksdagens ombudsmän och riksrevisorerna.

Kammaren biföll konstitutionsutskottets förslag och utsåg därmed *till dess nytt val ägt rum till*

ledamot i Nämnden för lön till riksdagens ombudsmän och riksrevisorerna
Ulf Christoffersson, f.d. biträdande riksdagsdirektör

§ 3 Justering av protokoll

Protokollen för den 8–10, 13–17, 20–22 och 27–28 juni justerades.

§ 4 Anmälan om interpellationer

Andre vice talmannen anmälde att 18 interpellationer hade framställts.

§ 5 Anmälan om skriftliga frågor och svar

Andre vice talmannen anmälde att 121 skriftliga frågor hade framställts och att 131 svar på skriftliga frågor hade kommit in.

§ 6 Anmälan om förändring i regeringens sammansättning

Från statsminister Stefan Löfven (S) hade följande skrivelse kommit in:

Till riksdagens talman

Förändringar i regeringens sammansättning

Jag har i dag fattat följande beslut om regeringens sammansättning.

Aida Hadzialic har entledigats som statsråd.

Stockholm den 15 augusti 2016

Stefan Löfven

Andre vice talmannen meddelade

att *Ali Esbati* (V) återtagit sin plats i riksdagen från och med den 28 juli, varigenom uppdraget som ersättare upphört för *Jenny Bengtsson* (V),

att *Jeff Ahl* (SD) återtagit sin plats i riksdagen från och med den 29 juli, varigenom uppdraget som ersättare för *Julia Kronlid* (SD) upphört för *Crister Spets* (SD),

att *Jonas Eriksson* (MP) återtagit sin plats i riksdagen från och med den 1 augusti, varigenom uppdraget som ersättare upphört för *Camilla Hansén* (MP) samt

att *Annika Hirvonen Falk* (MP) återtagit sin plats i riksdagen från och med den 7 augusti, varigenom uppdraget som ersättare upphört för *Mats Pertoft* (MP).

§ 8 Anmälan om ersättare

Andre vice talmannen anmälde att *Anna Vikström* (S) inträtt som ersättare för *Azadeh Rojhan Gustafsson* (S) från och med den 10 augusti i stället för från och med den 14 augusti som tidigare meddelats samt

att *Gustav Blix* (M) skulle tjänstgöra som ersättare för *Amir Adan* (M) under tiden för hans ledighet den 3 oktober–2 december.

§ 9 Anmälan om kompletteringsval

Andre vice talmannen meddelade att Moderaternas riksdagsgrupp anmält *Gustav Blix* som suppleant i socialutskottet under *Amir Adans* ledighet.

Andre vice talmannen förklarade vald *under tiden den 3 oktober–2 december* till

suppleant i socialutskottet
Gustav Blix (M)

§ 10 Meddelande om namnändring

Andre vice talmannen meddelade att *Sanne Eriksson* (S) ändrat namn till *Sanne Lennström*.

§ 11 Anmälan om ordförande i EU-nämnden

Andre vice talmannen anmälde att *Åsa Romson* (MP) valts till ordförande i EU-nämnden från och med den 17 juni.

§ 12 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Andre vice talmannen anmälde att utdrag ur följande protokoll i ärenden om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in:
prot. 2015/16:40 för torsdagen den 26 maj från trafikutskottet och
prot. 2015/16:42 för torsdagen den 16 juni från trafikutskottet.

§ 13 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2015/16:727

Till riksdagen

Interpellation 2015/16:727 Behovet av reformer på arbetsmarknaden av Fredrik Malm (L)

Interpellationen kommer att besvaras den 1 september.

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

Stockholm den 1 juli 2016

Arbetsmarknadsdepartementet

Ylva Johansson (S)

Enligt uppdrag

Susanne Södersten

Expeditionschef

Interpellation 2015/16:728

Till riksdagen

Interpellation 2015/16:728 Statsbidrag till studieförbund av Eva Lohman (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 8 september 2016.

Skälet till dröjsmålet är byte av statsråd och redan tidigare inbokade engagemang och resor.

Stockholm den 22 augusti 2016

Utbildningsdepartementet

Helene Hellmark Knutsson

Interpellation 2015/16:731

Till riksdagen

Interpellation 2015/16:731 Fas 3 av Jenny Petersson (M)

Interpellationen kommer att besvaras den 15 september.

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

Stockholm den 1 juli 2016
Arbetsmarknadsdepartementet
Ylva Johansson (S)
Enligt uppdrag
Susanne Södersten
Expeditionschef

Prot. 2015/16:128
25 augusti

Interpellation 2015/16:736

Till riksdagen

Interpellation 2015/16:736 Lärlösa lektioner
av Michael Svensson (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 23 september 2016.

Skälet till dröjsmålet är byte av statsråd och redan tidigare inbokade engagemang och resor.

Stockholm den 24 augusti 2016
Utbildningsdepartementet
Helene Hellmark Knutsson
Enligt uppdrag
Katarina Back
Expeditionschef

Interpellation 2015/16:739

Till riksdagen

Interpellation 2015/16:739 Beredskapsjobb
av Edward Riedl (M)

Interpellationen kommer att besvaras den 1 september.

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

Stockholm den 1 juli 2016
Arbetsmarknadsdepartementet
Ylva Johansson (S)
Enligt uppdrag
Susanne Södersten
Expeditionschef

Interpellation 2015/16:747

Till riksdagen

Interpellation 2015/16:747 Grov kvinnofridskränkning
av Roger Haddad (L)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 16 september 2016.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 14 juli 2016
Justitiedepartementet
Morgan Johansson

§ 14 Anmälan om faktapromemorior

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

- 2015/16:FPM99 Förordning om gränsöverskridande paketleveranstjänster *KOM(2016) 285, SWD(2016) 166* till trafikutskottet
- 2015/16:FPM100 Förordning om konsumentskyddssamarbete *KOM(2016) 283, SWD(2016) 164* till civilutskottet
- 2015/16:FPM101 Ändringar i direktivet om audiovisuella medietjänster *KOM(2016) 287* till konstitutionsutskottet
- 2015/16:FPM102 En europeisk agenda för delningsekonomin *KOM(2016) 356* till näringsutskottet
- 2015/16:FPM103 Meddelande om onlineplattformars roll i den digitala ekonomin *KOM(2016) 288* till trafikutskottet
- 2015/16:FPM104 EU:s stöd till förebyggande arbete mot våldsbejakande extremism *KOM(2016) 379* till konstitutionsutskottet
- 2015/16:FPM105 Förordning om grossistledet på roamingmarknader *SWD(2016) 202, KOM(2016) 398, KOM(2016) 399, SWD(2016) 200* till trafikutskottet
- 2015/16:FPM106 Meddelande från kommissionen – Europeiska standarder för 2000-talet *KOM(2016) 358* till näringsutskottet
- 2015/16:FPM107 Passagerarfartygspaketet *KOM(2016) 370, KOM(2016) 371, KOM(2016) 369* till trafikutskottet
- 2015/16:FPM108 Meddelande om handlingsplan för integration av tredjelandsmedborgare *KOM(2016) 377* till arbetsmarknadsutskottet
- 2015/16:FPM109 Förslag till en rekommendation om inrättandet av en kompetensgaranti *KOM(2016) 382* till utbildningsutskottet
- 2015/16:FPM110 En reviderad europeisk referensram för kvalifikationer för livslångt lärande *KOM(2016) 383* till utbildningsutskottet
- 2015/16:FPM111 Förslag till EU:s årsbudget för 2017 *SEC(2016) 280* till finansutskottet
- 2015/16:FPM112 Ny partnerskapsram med tredjeländer *KOM(2016) 385* till utrikesutskottet
- 2015/16:FPM113 Nytt blåkortsdirektiv *KOM(2016) 378* till socialförsäkringsutskottet
- 2015/16:FPM114 Utvärdering av investeringsplanen för Europa *KOM(2016) 359* till finansutskottet
- 2015/16:FPM115 Förordning om ett unionsprogram för stärkt delaktighet för konsumenter i finansmarknadslagstiftningen *KOM(2016) 388* till finansutskottet
- 2015/16:FPM116 Ny Bryssel II-förordning *SWD(2016) 208, KOM(2016) 411, SWD(2016) 207* till civilutskottet
- 2015/16:FPM117 Revidering av fjärde penningtvättsdirektivet *KOM(2016) 450* till finansutskottet
- 2015/16:FPM118 Meddelande om stärkt motståndskraft i nätverk och informationssystem (cyberresiliens) *KOM(2016) 410* till försvarsutskottet

2015/16:FPM119 Rådsbeslut om frihandelsavtal med Kanada – CETA
KOM(2016) 443, KOM(2016) 444, KOM(2016) 470 till närings-
utskottet

Prot. 2015/16:128
25 augusti

2015/16:FPM120 Ramprogram för EU:s byrå för grundläggande rättig-
heter 2018–2022 *KOM(2016) 442* till konstitutionsutskottet

§ 15 Anmälan om granskningsrapporter

Andre vice talmannen anmälde att följande granskningsrapporter hade kommit in från Riksrevisionen:

RiR 2016:13 Utrikesförvaltningens konsulära krisberedskap – förutsättningar för effektiv insats?

RiR 2016:14 Den offentliga förvaltningens digitalisering – En enklare, öppnare och effektivare förvaltning?

RiR 2016:15 Det livslånga lärandet inom högre utbildning

RiR 2016:16 Behövs myndigheternas delårsrapporter? – Nyttan och kostnader

§ 16 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Proposition

2015/16:195 till finansutskottet

Skrivelser

2015/16:190 till socialutskottet

2015/16:192 till justitieutskottet

EU-dokument

KOM(2016) 378 till socialförsäkringsutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 22 september*.

KOM(2016) 418 till näringsutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 23 september*.

§ 17 Svar på interpellation 2015/16:738 om transportinfrastrukturen i Norrland

Svar på interpellationer

Anf. 1 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Edward Riedl har frågat mig vilka åtgärder jag ämnar vidta för att förbättra den gränsöverskridande transportinfrastrukturen i Norrland.

De nordiska länderna är varandras största handelspartner, och den dagliga pendlingen mellan länderna är omfattande. Det är också stora godsflöden som passerar gränserna mellan våra länder.

Det är viktigt att den gränsöverskridande infrastrukturen, i alla delar av landet, gör det attraktivt att bo och arbeta över landgränserna och möjliggör att transporter kan ske på ett effektivt sätt. Dialog mellan de nordiska ländernas regeringar är väsentligt för att åstadkomma detta.

Utvecklingen av gränsöverskridande transportinfrastruktur bör omfatta alla transportformer och ingå i den löpande dialogen mellan ländernas regeringar och det fortsatta myndighetssamarbetet.

Jag har under hösten och våren haft bilaterala samtal med mina nordiska kollegor. Jag tog också i våras initiativ till ett gemensamt möte med de nordiska ministrarna om samarbete kring infrastruktur och infrastrukturplanering. Mötet skulle ha ägt rum den 29 april, men det fick tyvärr ställas in med mycket kort varsel. Jag utgår dock från att det finns en fortsatt stark vilja till dialog om frågorna.

Regeringen avser att i höst lämna en proposition till riksdagen om hur man ser på inriktningen av investeringar och underhåll.

När riksdagen har slagit fast en inriktning följer åtgärdsplanering i syfte att ta fram en trafikslagsövergripande nationell plan och länsplaner för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029. Fastställelse av planerna beräknas till våren 2018.

Konkreta projekt och åtgärder tar regeringen ställning till i den kommande åtgärdsplaneringen. I det arbetet kommer kopplingen till våra grannländer att vara en viktig aspekt att ta hänsyn till.

Anf. 2 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag tackar ministern för svaret.

Det är bra att ministern vill vara aktiv i samarbetet med sina nordiska kollegor. Det är många transportstråk som passerar landgränser, och då är ett gott samarbete mellan olika länder helt nödvändigt. Det är inte minst viktigt för våra svenska företag att kunna komma hela vägen med sina varor.

Med interpellationen vill jag särskilt lyfta fram stråket mellan Mo i Rana i Norge, Umeå i Sverige och Vasa i Finland. Det är ett mycket viktigt godsstråk för norra Sverige. Det handlar om att hålla transportvägen österut öppen. Här är länken mellan Umeå och Vasa, över Kvarken, mycket viktig.

Arbetet med en väl fungerande färjeförbindelse, som också fungerar långsiktigt, påbörjades av alliansregeringen när Catharina Elmsäter-Svärd var infrastrukturminister.

Löftet från de rödgröna politikerna i Norrland var, åtminstone före valet, att detta skulle fortsätta även med en rödgrön regering. Det var hög svansföring i detta.

I rapporten om tillväxt från norr lyftes infrastrukturens betydelse fram som en framgångsfaktor. Just det stråk som jag nämnde lyftes fram som extra centralt. Det är viktigt för en stor del av Sverige att det fungerar.

Herr talman! Jag vill veta hur ministern ser på detta stråk som passerar genom tre nordiska grannländer och hur hon tänker jobba för att se till att det fungerar över tid.

I den förra ansökan till EU ville den finska regeringen tillsammans med regionerna på båda sidor vara med och finansiera detta, men den svenska regeringen backade i det läget ur.

Herr talman! Jag vill veta om den svenska regeringen kan tänka sig att vara med och ta ett ekonomiskt ansvar i nästa ansökan.

Prot. 2015/16:128
25 augusti

Svar på
interpellationer

Anf. 3 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det arbete som Edward Riedl hänvisar till och som påbörjades under den förra mandatperioden har regeringen fortsatt, framför allt genom att ställa sig bakom den EU-ansökan som lämnades in och där man önskade få medfinansiering från EU till Kvarkenfärjan. Nu fick man tyvärr inte komma med i den här omgången, men jag gissar att man kommer att återkomma med en förnyad ansökan i nästa sökomgång.

Den svenska regeringen har inte backat ur, utan både den tidigare och den nuvarande regeringen har varit tydliga med att vi inte medfinansierar gränsöverskridande färjedrift eller investeringar i fartyg. Skälet är att det skulle kunna få en prejudicerande verkan på andra gränsöverskridande färjeförbindelser, där vi är noga med att inte ha några statliga stöd.

Däremot bidrar regeringen som sagt med andra åtgärder och ställer sig bakom ansökan. Regeringen kommer även fortsättningsvis att både följa frågan och ge det stöd som är möjligt utifrån den principiella hållningen att vi inte medfinansierar gränsöverskridande färjetrafik. Jag vågar nog påstå att ditt parti inte har någon avvikande uppfattning i den frågan, Edward Riedl. Åtminstone hade ni inte det när ni satt i regeringsställning.

Detta är ett viktigt stråk, på samma sätt som det finns flera viktiga stråk vad gäller såväl handel och godstransporter för vidare transport ut i världen som arbetspendling. Därför kommer vi i nästa nationella plan att ha med den gränsöverskridande trafiken som en viktig aspekt av vilka prioriteringar man ska göra.

Det innebär inte att Norrlands infrastruktur har en egen nationell plan, utan den nationella planen har som ambition att säkerställa tillgänglighet i hela vårt land och också beakta de viktiga gränsöverskridande transportstråk som vi har i olika delar av landet, bland annat i Norrland.

Anf. 4 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Låt mig börja med att återigen säga att det är bra att ministern tycker att detta är viktigt och att man vill lyfta fram det i ord. Men sedan kommer den viktiga frågeställningen, nämligen vilka pengar man är beredd att skicka med för att förverkliga vackra ord.

Där kommer bland annat Kvarkenfärjan in som en mycket viktig del. Den är en länk mellan Sverige och Finland och hela det godsstråk som börjar i Mo i Rana i Norge och passerar Sverige och Finland och vidare österut. Då måste man ha en fungerande färjeförbindelse långsiktigt.

Jag kan bara notera att den finska regeringen gör en annan bedömning än den svenska regeringen, i alla fall den nya regeringen. Där är man beredd att gå in med ekonomiskt stöd, men den svenska regeringen är inte det. Det kan jag bara beklaga.

Herr talman! Ministern nämnde att den gamla regeringen – alliansregeringen – inte hade någon annan uppfattning, men det stämmer inte helt och hållet. När arbetet påbörjades sa man: Låt oss återkomma i nästa steg om finansieringen, när det väl ska byggas. Jag tycker att ministern gör det lite enkelt för sig.

Nej, Norrland ska självfallet inte ha någon egen infrastrukturplan. Ibland kanske man skulle önska att det var så, men jag tror inte heller att

det är bra långsiktigt. Frågan är dock hur man prioriterar. På vilket sätt är ministern beredd att prioritera detta viktiga godsstråk i Norrland?

Jag kan bara konstatera att ministerns egen partikollega, kommunalrådet Hans Lindberg i Umeå – han är socialdemokrat precis som ministern – är jättearg på regeringen för att den inte är beredd att fullfölja det som lovades från början. Han gick till och med så långt att han i en tidningsartikel – jag gissar att ministern också tog del av den tidigare i vår, herr talman – hotade med att strypa medfinansieringen till ett eventuellt påbörjande av Norrbotniabanan.

Det är inte bra om man som regering inte är beredd att fullfölja tidigare åtaganden. Det kan jag bara beklaga. Den finska regeringen inser vikten av detta och är beredd att gå in och stötta ekonomiskt.

Jag vet inte om det är värt att förlänga debatten så mycket, herr talman. Jag tycker att ministern är tydlig i sitt svar. Det finns inga pengar att vänta för att få till stånd en fungerande färjeförbindelse, om jag har tolkat henne rätt.

Anf. 5 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det blir ett försök att göra en historieskrivning på det ena eller andra sättet.

Det finns tydliga uttalanden från den förra infrastrukturministern Catharina Elmsäter-Svärd där det framgår med all önskvärd tydlighet att någon medfinansiering inte är att vänta. Det finns allmänna skrivningar om att man tycker att detta är viktigt och att man är beredd att fortsätta att stödja det, men det var tydligt uttalat att någon medfinansiering inte var aktuell.

Det är inte så att regeringen inte har fullföljt ett löfte från den tidigare regeringen. Det är historieförfälskning, skulle jag vilja påstå.

Det var den dåvarande alliansregeringen som fattade beslut om den gällande infrastrukturplanen, det vill säga den som gäller från 2014 till 2025. Om man hade haft för avsikt att medfinansiera en färjeförbindelse hade man naturligtvis tagit höjd för det i infrastrukturplaneringen. Det valde man att inte göra. Det är svårt att tolka det på något annat sätt än att man inte hade för avsikt att medfinansiera.

Jag hoppas att man kan hitta lösningar. Där har regeringen varit beredd att föra diskussion med parterna regionalt om andra åtgärder som regeringen kan vidta för att stödja projektet. Det kommer vi att fortsätta att göra.

Vi ser inte att det är en framkomlig väg att lägga in medfinansiering i fartyg, för det skulle kunna få konsekvenser på andra håll. Det prejudikatet vill regeringen inte medverka till att sätta. Det ville inte den gamla regeringen heller, förmodligen på goda grunder.

Exakt vilka prioriteringar som regeringen kommer att göra i nästa nationella plan är för tidigt att säga, men vi har uppgraderat betydelsen av fungerande godsstråk i förhållande till hur den gamla regeringen såg på det. I de underlag vi får in har vi särskilt begärt att man också ska beakta godsframkomlighet. Vi har även haft en särskild godshearing för att säkerställa att de behoven blir tillgodosedda i nästa nationella plan.

Anf. 6 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Som jag sa tidigare finns det inte någon större poäng med att förlänga debatten ytterligare. Det finns egentligen inga svar från ministern vad gäller satsningar på detta stråk, annat än i ord. Det är pengar som behövs för att säkra både färjeförbindelsen och stråket i övrigt.

Som jag sa tidigare kan jag bara beklaga att den nya svenska regeringen inte har förstått betydelsen av detta, så som den finska regeringen och regionerna på båda sidor har gjort.

Anf. 7 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag kan än en gång konstatera att det var den dåvarande alliansregeringen som fattade beslut om den infrastrukturplan som gäller nu – den nationella planen för investeringar och underhåll i statlig infrastruktur. Där finns 0 kronor till en Kvarkenförbindelse. Där befinner vi oss.

Hur nästa nationella plan ska se ut kommer regeringen att fatta beslut om om ett och ett halvt till två år. Sannolikt kommer vi inte heller då att medfinansiera fartyg, men det innebär inte att vi inte kommer att värdera och prioritera infrastruktur i Norrland. Det finns fler objekt som vi har haft lite olika syn på. Så mycket mer än vackra ord fanns det faktiskt inte från den gamla regeringen heller i den här frågan.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 18 Svar på interpellation 2015/16:740 om olagliga körskolor

Anf. 8 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Edward Riedl har frågat mig om jag avser att intensifiera arbetet för att stävja problematiken med olagliga körskolor.

För att bedriva trafikskola krävs tillstånd från Transportstyrelsen, vilket regleras genom lagen om trafikskolor. Vid tillståndsgivningen görs en bedömning av om den sökande med hänsyn till personliga och ekonomiska förutsättningar bedöms ha förutsättningar att bedriva trafikskoleverksamhet.

För övningskörning krävs det att eleven har ett körkortstillstånd, och det krävs även en godkänd handledare som innehar ett handledartillstånd. Den som vill vara handledare ska ha genomgått en introduktionsutbildning, vilket även eleven ska ha gjort.

För att motverka olaglig övningskörning ändrade man år 2012 reglerna för hur många elever en handledare får ha till högst 15. Det finns i nuläget inte någon utvärdering av regelförändringen inom branschen, men branschen och Transportstyrelsen har fått signaler om att förändringen inte har fått det genomslag som den förväntades få. Transportstyrelsen tittar därför särskilt på frågan och planerar att genomföra en utvärdering av regelförändringen.

Polisen har det huvudsakliga ansvaret att bekämpa brottslig verksamhet, och Transportstyrelsen har i dag en dialog med polisen, Skatteverket och Ekobrottsmyndigheten kring frågor om olaglig trafikskoleverksamhet.

Att göra det enkelt för branschen att följa reglerna är ett bra sätt att motverka svart körskoleverksamhet, och därför gav regeringen förra året Transportstyrelsen i uppdrag att analysera regleringen av trafikskolor och förarutbildare och föreslå författningsändringar i syfte att åstadkomma enkla och ändamålsenliga regler för tillträde och tillsyn.

Regeringsuppdraget har genomförts i samarbete med branschorganisationerna och har resulterat i konkreta förslag från Transportstyrelsen på regeländringar som underlättar för företag i branschen. Transportstyrelsen går nu tillsammans med branschen vidare för att utveckla bättre möjligheter att arbeta med egenkontroll.

Regeringen anser att rättvisa konkurrensvillkor är en mycket viktig fråga oavsett bransch. Företag som gör rätt för sig ska inte utkonkurreras av dem som inte följer lagar och regler. En god förarutbildning är viktig för att ge blivande körkortstagare nödvändiga kunskaper för att framföra fordon på ett säkert sätt. Det handlar i det stora perspektivet om nollvisionen.

Anf. 9 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag vill återigen börja med att tacka ministern för hennes svar.

Jag har frågat ministern hur hon tänker intensifiera arbetet med att stävja problematiken med de svarta trafikskolorna. Jag försöker tolka ministrerns svar och kan inte se annat än att ministern inte avser att öka tempot i detta. Har jag fel får ministern gärna säga det i sitt nästa inlägg; hon har åtminstone några inlägg till.

De svarta körskolorna breder ut sig explosionsartat i hela Sverige. Från att ha varit ett relativt litet storstadsfenomen är detta nu ett problem i hela vårt land. Omfattningen ser dessutom ut att ha vuxit väldigt mycket – i dag upplever 40 procent av de lagliga trafikskolorna ett stort problem med de svarta trafikskolorna. Det innebär att man i vissa fall till och med blir utkonkurrerad av olaglig verksamhet.

Herr talman! Det finns två stora problem med de svarta trafikskolorna och hur de snabbt breder ut sig. Det första är att trafiksäkerheten äventyras när man har obehöriga och okvalificerade utbildare, och det andra är att de lagliga trafikskolorna drabbas. Men självfallet blir även enskilda som, ibland i god tro, köper tjänster av svarta körskolor drabbade.

De lagliga trafikskolorna betalar sina tillsynsavgifter, eventuella vinstskatter, sociala avgifter, löneskatter och moms. Det är grunden för det sätt vi lever på i det här landet. Det är grunden för att finansiera den gemensamma välfärden. Det är skatter från företag som sköter sig som gör att vi kan ha en skola tillsammans, att vi kan ha sjukvård, äldreomsorg och allt annat vi tycker är viktigt. Det är grunden i det svenska samhällskontraktet.

Vår uppgift som politiker, herr talman, är faktiskt att se till att de sköt-samma företagen inte utkonkurreras av företag som missköter sig. Man ska betala sina skatter och avgifter, och man ska följa gällande regler. Det är på det sättet det ska fungera. När de svarta körskolornas verksamhet nu breder ut sig får vi både trafikproblem och långsiktiga problem med att finansiera den gemensamma välfärden.

Ministerns ingång att företag som följer lagar och regler inte ska konkurreras ut av svart verksamhet – det är vad hon säger i sitt svar – tycker jag i grunden är bra, men jag hade blivit chockad om ministern hade haft

en annan uppfattning än att företag ska följa lagar och regler och att man inte ska ha olaglig verksamhet. Min fråga till ministern är ju faktiskt om hon tänker intensifiera arbetet med detta. Är hon nöjd och tycker att det är ganska bra som det är i dag, eller finns det skäl att öka på detta?

Jag är som sagt glad att ministern är emot olaglig verksamhet, men jag tycker att det är självklart. Min fråga kvarstår alltså: Vad tänker ministern göra? Tänker hon öka tempot, eller är hon nöjd med läget som det är?

Anf. 10 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag tror att det framgår med all önskvärd tydlighet av mitt svar att jag inte är nöjd med situationen så som den är.

Samtidigt ska man vara klar över att vi har myndigheter i det här landet som har lite olika uppdrag och uppgifter. På mitt område har jag ingen myndighet som har som uppgift att stävja brottslig verksamhet, utan det är polisens uppgift. När det gäller skattesmitning är det Skatteverkets uppgift, när det gäller arbetsmiljöfrågor är det Arbetsmiljöverkets uppgift och så vidare.

Transportstyrelsen, som ligger under mig, har ett tillsynsansvar för de trafikskolor som är just trafikskolor, det vill säga har de tillstånd som krävs. Transportstyrelsen anmäler naturligtvis till polisen när man kommer i kontakt med verksamheter som inte har tillstånd och som kan antas bedriva brottslig verksamhet. Det ligger dock inte på Transportstyrelsen att utreda brott, och det ligger inte heller på Transportstyrelsen att lagföra.

Med det sagt kan man också konstatera att det, i likhet med mycket annan brottslighet av denna typ, är svårt att bevisa omfattningen. Vi kan få indikationer genom att körskolor och andra runt om i landet rapporterar hur de upplever situationen, men det ligger i sakens natur att detta är en verksamhet som är väldigt svår att följa upp. Det är svårt att få en tydlig bild av hur omfattande problemet är.

Det ligger också i sakens natur att det är svårt att upptäcka och lagföra. Det krävs att någon blir stoppad i en poliskontroll och att man då kan bevisa att det har skett en betalning från den som är elev till den som är handledare. Det är ett svårt bevisläge, och det är dessutom ganska låga straffvärden.

Det finns mycket som talar för att den regelförändring som genomfördes 2012, där man minskade antalet tillåtna elever per handledare och där avsikten var att stävja verksamheten, inte har haft avsedd effekt. Transportstyrelsen kommer under nästa år att utvärdera lagändringen och förhoppningsvis också komma med förslag på om det behövs andra regelförändringar. Regelförändringar i sig innebär dock inte att människor som i dag inte följer lagen per automatik kommer att göra det.

Detta är också en bransch som är ganska hård. Det är allt färre ungdomar som väljer att ta körkort. Det gäller därför att vi inte genomför regelförändringar som i praktiken gör det svårt för dem som följer reglerna att fortsätta bedriva sin verksamhet och driva sina företag. Det är en balansgång. Vi vill inte heller försvåra för ungdomar att köra med privat handledare, för det är ju en viktig del i körkortsutbildningen att man också får tillräckligt med körtid för att kunna framföra ett fordon på ett bra sätt.

Prot. 2015/16:128

25 augusti

Svar på
interpellationer

Sammantaget är jag alltså inte alls nöjd med att verksamheten förekommer. Det är ett hot mot de seriösa företagen i branschen, det är ett hot mot trafiksäkerheten och det är ett hot mot den svenska modell vi har både för trafiksäkerhet och när det gäller samhällskontraktet, det vill säga att vi gör rätt för oss. Jag vill se vad Transportstyrelsen har att komma med när det gäller de åtgärder man tittar på.

Om Edward Riedl har några konkreta förslag på regeländringar tar jag naturligtvis gärna emot dem, men i dagsläget är detta en verksamhet som i första hand är en polisiär uppgift.

Anf. 11 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Som jag sa i mitt första inlägg är det på det sättet att företag som sköter sig och betalar sina skatter och avgifter är grunden för det samhälle vi lever i. Vi måste slå vakt om detta. Det handlar, som jag sa, om det svenska samhällskontraktet. Man ska kunna lita på att andra sköter sig och att man därför också själv kan sköta sig. Vi har haft en hög skattemoral i det här landet, och det ska vi vara nöjda och kanske till och med lite stolta över, som en tidigare statsminister uttryckte sig. Det är faktiskt på det sättet att detta är grunden.

Jag lyssnar på det ministern säger, och jag förstår hur arbetet är ordnat mellan de olika ministrarna. Jag förstår att Transportstyrelsen ligger under infrastrukturministern. Men det är ju på det sättet att regeringen är *en*, och den har ett gemensamt ansvar för *alla* frågor. Hur regeringen väljer att lägga upp sitt arbete, herr talman, är regeringens sak.

Det man kan förvänta sig är att olika ministrar pratar med varandra och också ser till att samordna arbetet i detta. Jag tycker inte att det räcker att säga att frågan ligger under olika fack. Någon måste ju ta ansvar inom regeringen, antingen infrastrukturministern eller någon annan, och ta ledningen i den här frågan. Frågan är vem det ska vara. Man kan inte bara sitta på läktaren och vänta.

Herr talman! Ministern har helt rätt i och jag vet att det är svårt att bevisa den här verksamheten. Det är svårt att både upptäcka den och i slutändan lagföra den. Det är ett par mål som pågår just nu, och det visar problematiken i detta.

Det är just därför vi behöver en hel del politiska förslag. Jag kommer att återkomma till detta, för ministerns eget parti var med och röstade emot några av de förändringar som bland andra vi moderater föreslog för inte så många månader sedan för att komma till rätta med detta.

Jag har av den statistik som finns att ta del av från den myndighet som ligger under ministern fått fram att det finns ungefär 7 000 registrerade fordon med dubbelkommando i Sverige. Om jag förstår det hela rätt använder man de här bilarna antingen till laglig bilskoleverksamhet eller till myndighetens egen uppkörningsverksamhet. Det är vad jag kan se de primära användningsområdena för dessa fordon. Om man räknar ihop dessa kanske man kan få ihop 4 000–5 000 fordon som nyttjas på det sättet, snällt räknat. Då finns det ju en hel del fordon med dubbelkommando som används till någonting annat än laglig körskoleverksamhet och myndighetens egen verksamhet.

Man kan se i statistiken att i till exempel Malmö finns det en privatperson som har fyra bilar med dubbelkommando, herr talman. Det kanske är någon entusiast i Malmö som samlar på bilar med dubbelkommando. Det skulle kunna vara så, men man kan också anta att det kan vara på ett annat sätt.

Vore jag minister och fick de här rapporterna skulle jag ta tag i detta och ta reda på om detta verkligen stämmer, om det kan vara på det sättet. Jag skulle intensifiera arbetet, precis det, herr talman, som jag efterfrågade av ministern. Jag gissar nämligen att ministern får precis samma mejl och telefonsamtal som jag får av dem som sköter sig, de som har lagliga trafikskolor, betalar sina skatter och sina avgifter och som nu konkurreras ut av dem som inte gör det.

Då är frågan vad ministern tänker göra, för det här duger inte.

Anf. 12 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Som jag sa tidigare pågår ett arbete där Transportstyrelsen i samråd med branschen ser över regelverket, gör det enklare att följa de regler som finns och underlättar tillvaron för de körskolor som vi vill ha och som spelar en oerhört viktig roll i att utbilda säkra bil- och mc-förare i det här landet.

Det kommer också att genomföras en utvärdering under nästa år av de nya regelverk som trädde i kraft 2012. Samtidigt är det naturligtvis så att polisen alltid har uppgiften att beivra brott och lagföra brottslingar. Det gäller den här brottsliga verksamheten precis som all annan brottslig verksamhet.

Om det finns regelförändringar som kan vidtas som inte får andra negativa effekter för antingen privata handledare, för sådana vill vi nämligen också ha i det här systemet, eller för den befintliga körskoleverksamheten ska vi naturligtvis titta även på sådana regelförändringar. Men det här är i grunden ett problem som handlar om att vi har personer i Sverige som är beredda att bryta mot lagstiftning, skattemoral och annat och bedriva denna olagliga verksamhet, på samma sätt som vi har personer som bedriver olaglig verksamhet på andra områden. Det är i grunden en polisiär uppgift att beivra brott.

Jag är beredd att se över behovet av eventuella regelförändringar. Men det är viktigt att framhålla att det här inte i första hand är en trafikfråga utan en fråga om kriminell verksamhet.

Anf. 13 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Låt mig börja med det som jag inte hann säga i mitt förra inlägg. Ministern ville ha tips på vad man kan göra, och självfallet ska jag komma med det.

I våras föreslog vi moderater att man skulle minska antalet privata handledartillstånd från dagens 15. Jag håller med ministern om att man självfallet ska kunna handleda och övningsköra privat med sina barn eller andra närstående – det är jättebra att det är på det sättet. Även om antalet privata handledartillstånd minskas från dagens 15 går det faktiskt att ha ett dispensystem. Om det nu är någon som har 15 närstående som man behöver handleda kan man ansöka om detta. Då får myndigheterna också lite

mer kontroll på detta, för vilken normal privatperson handleder 15 personer samtidigt? Vi behöver inte ha så generösa regler. Låt oss genomföra denna ganska enkla åtgärd, lågt hängande frukt, till att börja med.

Sedan håller jag med ministern om att det är polisen som ska beivra brott. Men låt oss då lyssna på vad polisen, åklagarna, de lagliga trafikskolorna och Sveriges Trafikskolors Riksförbund säger, för de har en hel del förslag för att komma till rätta med detta så att det blir lättare att upptäcka och lagföra. Vi behöver inte uppfinna hjulet själva. Det finns förslag som vi faktiskt kan ta tag i.

Vi måste komma till rätta med det här fusket. Det handlar, som jag sa, om både trafiksäkerhet och lagliga företags rätt att veta att vi politiker står upp för och ser till att de konkurrerar på rätt och rimliga villkor och att de inte får konkurrens från dem som inte sköter sig.

Min fråga, herr talman, handlade om ifall ministern är beredd att intensifiera arbetet eller om hon är nöjd med den gång som är. Min sista fråga till ministern är om hon kan tänka sig att faktiskt ta ledning i detta. Kan ministern, även om det ligger på olika ministrars ansvarsområden, tänka sig att ta tag i detta?

Anf. 14 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Den frågan har jag redan svarat på i båda mina tidigare inlägg, men jag gör det gärna igen. Jag är inte nöjd med den situation som råder. Hur vanligt förekommande olaglig verksamhet där icke godkända "trafikskolor" bedriver undervisning är vet vi inte, men vi vet att det förekommer och i alltför stor omfattning. Detta vill vi stävja av konkurrensskäl men också av trafiksäkerhetsskäl.

Jag är beredd att titta på om fler regelförändringar behöver göras, men det måste i så fall ske på ett sådant sätt att vi inte försvårar för privata handledare att övningsköra med sina ungdomar. Men det är inte säkert att de måste vara närstående. Det är ju inte säkert att ens egna föräldrar har körkort, exempelvis, så det kan finnas väldigt goda skäl för att en person är handledare för fler elever. De regelförändringar som i så fall ska göras måste säkerställa att den önskvärda verksamheten inte försvåras. Det gäller både för de godkända privatskolorna och för den privata handledarverksamheten.

Men båda frågorna är besvarade. Nej, jag är inte nöjd. Och ja, jag är beredd att se över om det finns regelförändringar som behöver göras.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 19 Svar på interpellationerna 2015/16:742 och 743 om vägunderhållets påverkan på nollvisionen

Anf. 15 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Edward Riedl har frågat mig om det är mitt ställningstagande att regeringens besparing om 500 miljoner kronor på vägunderhållet är förenlig med nollvisionen samt om den är förenlig med regeringens mål om EU:s lägsta arbetslöshet 2020. Eftersom de båda interpellationerna i huvudsak berör samma fråga besvarar jag dem i ett sammanhang.

Regeringens övergripande mål för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Regeringen har höga ambitioner när det gäller att säkerställa kvaliteten på befintlig transportinfrastruktur och utveckla transportsystemet i stort, vilket är en förutsättning för jobb och en hållbar utveckling i hela Sverige. Regeringen har därför bland annat genomfört kraftiga förstärkningar av järnvägsunderhållet. Det handlar om 620 miljoner kronor under 2015 och 1 240 miljoner kronor per år under perioden 2016–2018. Regeringen har även i budgetpropositionen för 2016 aviserat ytterligare satsningar på såväl järnvägs- som vägunderhåll i landsbygd med totalt 800 miljoner kronor under perioden 2016–2019.

Nollvisionen innebär att transportsystemet successivt ska anpassas så att ingen omkommer eller skadas allvarligt i trafiken. Regeringen är angelägen om att arbetet för att på sikt uppnå nollvisionen fortsätter och aviserade i budgetpropositionen för 2016 ett intensifierat arbete för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Exempel på framgångsrika åtgärder är mittseparering av vägsträckor, användning av trafik säkerhetskameror och justerade hastighetsgränser, det vill säga framför allt olika investeringsåtgärder i vägnätet.

Regeringen följde under den gångna hösten och vintern noga utgiftsutvecklingen, vilket visade på att utgifterna för framför allt migration beräknades stiga kraftigt 2016 jämfört med när budgetpropositionen togs fram. För att undvika att slå i utgiftstaket och för att värna välfärdens verksamheter aviserade regeringen i slutet av 2015 ett antal åtgärder med utgiftsbegränsande effekt. Regeringen är enligt budgetlagen skyldig att vidta åtgärder för att undvika ett överskridande av taket. En av åtgärderna innebär att anslaget till vidmakthållande av väg minskas med 500 miljoner kronor under 2016.

Trafikverket har meddelat mig att vägunderhållet kommer att genomföras så att inga omedelbara konsekvenser avseende framkomlighet och säkerhet uppstår för trafikanter och näringsliv trots neddragningen av anslaget. Neddragningen innebär dock bland annat omprioriteringar och att delar av planerade åtgärder kommer att behöva senareläggas. Jag vill dock framhålla att neddragningen är tillfällig och att avsatta medel för vägunderhåll under 2016 efter neddragningen ändå uppgår till 12,3 miljarder kronor.

Anf. 16 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag vill tacka ministern för svaret.

Jag frågade ministern om hon tror att regeringens neddragning på vägunderhåll med 500 miljoner kronor påverkar nollvisionen. Under alliansregeringens år minskade antalet döda i vägtrafiken från 445 personer 2006 till 275 personer 2014. Jag är väldigt stolt över de satsningar och åtgärder som genomfördes och framför allt över de effekter som uppnåddes under Alliansens åtta regeringsår. Det innebär att färre människor förlorade sina liv ute på våra vägar. Fler kom hem till sina familjer. Färre familjer behövde sörja en saknad.

Vi har i Sverige en bred politisk uppslutning kring nollvisionen och arbetet med denna. Det är bra, eftersom stödet brukar vara stort oavsett färg på regering. Under de åtta år som detta åstadkoms handlade mycket om mitträcken, förlåtande vägkanter och annat som gjorde att vi lyckades minska antalet omkomna. Det är också viktigt att vägunderhållet framöver är bra för att fortsätta minska antalet döda i trafiken.

Herr talman! Ministern väljer helt enkelt att inte svara på min fråga om huruvida den nuvarande regeringens besparingar på vägunderhållet påverkar nollvisionen. Om detta sa hon ingenting. Jag tror att svaret uteblir eftersom det bara finns ett svar: Självfallet påverkar det nollvisionen negativt om man satsar mindre pengar på vägunderhåll.

När den nya regeringen tillträdde deklarerade man stort och stolt att man skulle nystarta arbetet med nollvisionen. Det var kraftfulla ord, inte minst med tanke på de stora satsningar Alliansen gjorde och de goda resultat som uppnåddes med nästan en halvering av antalet döda i trafiken i Sverige.

Jag tyckte att det lät magstarkt när man i det läget sa att man skulle nystarta arbetet med nollvisionen, för det lät som om ingenting hade hänt. Jag försökte ändå att se det positiva i det hela. Jag tänkte att denna regering kanske skulle komma att satsa ännu mer än vi gjorde under alliansregeringens år. Jag tänkte att det skulle komma stora summor pengar till trafiksäkerhetsarbetet.

Men som vanligt från den här regeringen var det bara tomma ord. I stället för att satsa pengar valde regeringen att genomföra besparingar på vägnätet. Det var ingen nystart med nollvisionen utan helt enkelt en indragning av vägunderhållet med 500 miljoner kronor.

Herr talman! Min fråga är obesvarad av ministern. Tror hon inte att detta påverkar nollvisionen negativt?

Anf. 17 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! I mitt skriftliga svar, som jag läste upp här i talarstolen alldeles nyss, framgår svaret på just den frågan. Jag valde dock att inte tala om vad jag tror utan hänvisade till Trafikverkets bedömning. Trafikverket gör bedömningen att den tillfälliga neddragningen på 500 miljoner under 2016 inte påverkar säkerhet och konkurrenskraft. Man gör omprioriteringar och skjuter vissa åtgärder på framtiden, men man har fortfarande mer än 12 miljarder till sitt förfogande för just vägunderhåll.

Samtidigt har regeringen satsat stora resurser på att förbättra järnvägsunderhållet, eftersom det är på järnvägen de riktigt stora och allvarliga bristerna finns. Där har vi ökat anslaget med 20 procent jämfört med alliansregeringen. Av det skälet blir det lite magstarkt att säga att regeringen inte tar ansvar för underhållet. Det är en tillfällig neddragning som är relativt blygsam i förhållande till det totala anslaget.

Självklart kommer regeringen att fortsätta arbetet med trafiksäkerhet, inte bara genom att skjuta till mer pengar. Vi får stor och positiv uppmärksamhet runt om i världen för vårt arbete med nollvisionen, som antogs redan 1997. Med jämna mellanrum måste man se hur långt vi nått och identifiera nästa steg. Vi har tagit de lågt hängande frukterna. Vilka problem kvarstår? Finns det nya trafikantgrupper? Vad gäller utvecklingen av fordon har det naturligtvis hänt en hel del sedan 1997. Ställer detta nya krav

på trafiksäkerheten? På vilket sätt behöver vi hantera ökningen av den tunga trafiken?

Det handlar inte enbart om att skjuta till nya pengar. Det handlar även om att se till att samverka mellan olika parter fungerar bra, att identifiera vilka risker som finns och att använda resurserna på det mest effektiva sättet. Därför har regeringen tagit initiativ till en nystart för trafiksäkerhetsarbetet och kommer inom kort att presentera resultatet av det initiativet.

Det är en viktig fråga för de personer som drabbas, men det är också en viktig samhällsekonomisk fråga. Trafikolyckor är oerhört kostsamma. De orsakar både förtida död och – vilket vi inte pratar lika ofta om – allvarliga skador som förstör livet för människor och deras familjer. Självklart innebär detta också en kostnad för samhället.

Detta är alltså även fortsättningsvis en viktig fråga, vilket är skälet till att regeringen har tagit ett nytt grepp om trafiksäkerhetsfrågorna.

Anf. 18 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Låt oss först konstatera att det Trafikverket sa var att besparingen på 500 miljoner kronor fick konsekvenser. Man måste helt enkelt senarelägga projekt.

Matematik på socialdemokratiska är inte alltid så enkelt. Jag har själv svårt att hänga med i svängarna när socialdemokrater pratar om satsningar och det ska räknas upp pengar. En sak har jag dock lärt mig efter mina år i politiken: När socialdemokrater säger att de ska satsa gäller det att vara beredd med miniräknaren! Plötsligt står man nämligen där med mindre pengar än vad som fanns från början och undrar vilken satsning det var. När någon säger att den ska satsa på ett område kunde man ju lätt tro att det i stället skulle bli mer pengar.

Ministern lovade att nystarta arbetet med nollvisionen. Vissa av de delar ministern tar upp tycker jag är bra. Självfallet ska en del nytt in i detta, men det innebär inte att vi inte ska fortsätta med gott vägunderhåll och de insatser som redan påbörjats. De sakerna är ju basen i detta. Det andra är bra, men det vi pratar om är basen.

Jag har funderat på vad ministern sa i början. Man ska alltså satsa 800 miljoner kronor. Nu gäller det att hänga med – det är alltid svårt med siffror, så jag ska försöka att göra det så enkelt som möjligt. 800 miljoner kronor skulle tillföras till väg och järnväg. Då kunde man tro att detta innebär mer pengar. Detta ska ske på tre år, vilket innebär 267 miljoner per år för väg och järnväg – ministern nämner järnväg även om debatten handlar om väg.

I slutändan blev det alltså 100 miljoner kronor mer till väg detta år av de 800 miljoner som ministern pratade om. Men så blev det inte heller, eftersom regeringen valde att spara 500 miljoner kronor. Då är vi nere på minus 400 miljoner detta innevarande år. Det här är matematik på socialdemokratiska när den är som bäst. Man ska satsa på detta område, man ska nystarta och det ska hända grejer! Jag älskar att se när socialdemokrater står i tv och berättar storstilat om allt detta. Men när man sedan sätter sig med miniräknaren, herr talman, ser man att det blev minus 400 miljoner.

Prot. 2015/16:128

25 augusti

Svar på
interpellationer

Ja, säger ministern, men det här gäller under perioden, och vi ska tillföra, återställa och så vidare. För min del fortsätter jag att hålla på med min miniräknare och kommer fram till att det som bäst blir 200 miljoner kronor mindre under perioden till vägunderhåll i Sverige. Det är inte någon storstilad satsning.

Det är därför jag tar den här debatten, herr talman. För mig är nollvisionen viktig. Det handlar, som ministern själv säger, faktiskt om människor. Människor ska inte behöva mista livet eller skadas svårt i trafiken, och vi måste tillföra pengar till detta. Jag blir oroad när satsningar i slutändan blir till besparingar. Det blir jag jättebekymrad över. Som bäst blir det 200 miljoner kronor mindre under planperioden.

Herr talman! Jag är ingen expert på matematik på socialdemokratiska, men med min egen miniräknare försökte jag som sagt hänga med. Ministern får gärna rätta och korrigera mig om det är någonting jag har missat. Men faktum är att det i slutändan blev mindre pengar till denna storstilade satsning. Det är ingen nystart av nollvisionen.

Anf. 19 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Som Edward Riedl kanske känner till har jag en bakgrund som kommunpolitiker i Göteborg. Om det är så att den socialdemokratiska regeringen just nu ägnar sig åt kreativ matematik har vi vår läromästare i den tidigare finansministern. Han kunde satsa stort på kommunerna, men så blev det ändå minskade statsbidrag i slutändan. Om detta kan vi säkert diskutera en hel del, om vi skulle vilja.

Nu handlar det dock om pengar till vägunderhåll. När regeringen lade fram budgetpropositionen för 2016 i september 2015 låg grundpengen till vägunderhåll fast, och vi tillförde 100 miljoner per år utöver den ramen specifikt riktat mot vägunderhåll på landsbygden, eftersom vi såg att vi behövde göra insatser där.

Därefter hade vi under hösten 2015 en väldigt starkt ökad flyktinginvandring till Sverige, vilket jag tror att Edward Riedl uppmärksammade. Man skulle kunna välja att möta den ökade kostnaden med neddragningar av kommunbidragen eller neddragningar i transfereringssystemen för människor som är sjuka och arbetslösa. Den socialdemokratiska regeringen valde att inte göra detta. Vi valde i stället att fortsätta att satsa på kommunerna, eftersom vi vet att det är kommunerna som ska se till att de människor som har kommit till vårt land får en så bra start som möjligt. Man ska kunna erbjuda skolgång, landstingen ska kunna erbjuda sjukvård och så vidare. Kostnaderna för till exempel Migrationsverket ökade, men den här regeringen valde att inte låta sjuka, arbetslösa eller andra som nyttjar vår välfärd betala den extra kostnaden.

En konsekvens av detta blev att vi gjorde en besparing på vägunderhållet. Jag tycker att det hade varit jättebra om vi hade kunnat ha kvar de pengarna, men jag måste samtidigt ärligt säga att jag tycker att en tillfällig neddragning av vägunderhållet under ett år var bättre än de andra alternativ som jag här räknade upp. Jag vet dock att vi har lite olika uppfattningar om det partierna emellan.

Nu har vi klarat av den akuta fasen i flyktingmottagandet och går in i en ny fas där det handlar om att öka insatserna för etablering. Vi kommer att lägga fram en ny budget för nästa år inom några veckor. Där har vi, som Edward Riedl kanske hörde i går, bättre ekonomiska förutsättningar

än vad vi hade befarat. Självklart görs det en samlad bedömning av var skattebetalarnas pengar gör allra mest nytta i den situation som vi just nu befinner oss i. Vägunderhållet kommer att ligga på den gamla nivån 2017, och det innebär att det var en tillfällig besparing för 2016. De 100 miljoner som specialdestinerades till väg på landsbygd ligger faktiskt kvar. Men totalt sett är det en besparing på 500 miljoner under det här året.

Jag påminner igen om att det inte är så att vi inte genomför vägunderhåll i år, vilket man lätt kan få uppfattningen är fallet om man lyssnar till Edward Riedl. Det återstår mer än 12 miljarder kronor till det området under 2016, att jämföra med en tillfällig besparing på 500 miljoner.

Anf. 20 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Låt mig först säga att min ambition inte alls var att förleda någon att tro att man inte satsar några pengar på vägunderhåll. Men regeringen sa att arbetet med nollvisionen skulle nystartas. Det var magstarkt, med tanke på att Alliansen på åtta år nästan halverade antalet trafikdöda. Men jag tänkte att det kommer stora satsningar.

Det ministern sa då var att det skulle tillföras 800 miljoner kronor till väg och järnväg. Som sagt är det fråga om matematik på socialdemokratiska. Jag tog fram miniräknaren och började titta var vi hamnade i slutändan. Det var en satsning på tre år, så det blev bara 267 miljoner till väg och järnväg. För väg blev det 100 miljoner kvar per år. Sedan sparade ministern 500 miljoner, och därmed konstaterar jag att det inte blev så mycket med den här storstilade satsningen. Det blev alltså långt mindre pengar hur man än väljer att räkna. Det blir 400 miljoner mindre i år. Under perioden blir det 200 miljoner kronor mindre till vägunderhåll.

Jag sa inte att ministern tog bort vägunderhållet, herr talman, men jag konstaterade att den satsning det pratades om blir en besparing hur man än väljer att räkna. Det är det jag vänder mig emot. Nollvisionen är viktig, och jag vet att både jag och ministern står bakom detta. Men man måste tillföra pengar. Man måste ha resurser för att fortsätta arbetet, och vägunderhållet har betydelse för möjligheten att uppnå det vi vill när det gäller nollvisionen.

Min fråga var om det här påverkar nollvisionen. Ministern hänvisar till Trafikverket, och jag kan konstatera att det Trafikverket säger är att det fick konsekvenser när pengar sparades. Man fick helt enkelt skjuta upp projekt.

Anf. 21 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Låt mig först konstatera att vi inte har rört de 1,24 miljarderna eller de 100 miljonerna till ökat järnvägsunderhåll. Om vi nu ska ha miniräknaren framme är det bra att ha den hela vägen i mål.

Det är helt riktigt att 500 miljoner försvann från anslaget till vägunderhåll under 2016. Det har skett för att vi ska klara god hushållning och klara oss under utgiftstaket utan att behöva påverka bidragen till kommuner, till välfärdsverksamhet och till människor som av olika skäl behöver stöd, samtidigt som vi klarar den anspänning som migrationen inneburit.

Nu har vi ett nytt läge, och vi kommer snart att presentera en ny budget. Jag vill vara noga med att säga att vi inte har aviserat någon stor ekonomisk satsning på trafiksäkerhet. Vi har sagt att vi vill nystarta arbetet, som vi tycker har gått i stå lite grann. Vi tycker att det var ett tag sedan man uppmärksammade nollvisionen också i det politiska samtalet. Sedan man tog bort sektorsansvaret tycker vi att det har varit lite otydligt om det är någon som har det övergripande ansvaret. Det har skett en utveckling när det gäller trafikflöden och så vidare, och jag tror att man behöver titta på det här på ett nytt sätt.

Vi har plockat de lågt hängande frukterna. Det kommer självklart att bli svårare och svårare att nå visionen. När man börjar på en låg nivå är det alltid lättare att nå stora resultat snabbt.

Detta är ett fortsatt viktigt fokusområde för den här regeringen. Men några stora ekonomiska satsningar har faktiskt inte utlovats, och det borde Edward Riedl ha uppmärksammat. Däremot har vi utlovat och levererat stora satsningar på järnvägsunderhållet, och det kommer vi att fortsätta att göra.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 20 Svar på interpellation 2015/16:734 om handelsavtalet CETA

Anf. 22 Statsrådet ANN LINDE (S):

Herr talman! Jens Holm har frågat mig vilka åtgärder jag i ljuset av CETA-avtalet avser att vidta för att medlemsländer, EU och andra aktörer alltid ska kunna gå före på miljöområdet, folkhälsoområdet och andra viktiga politikområden.

Låt mig inleda med att konstatera att CETA-avtalet är ett bra avtal. Det är ett brett och djupgående handelsavtal som beaktar moderna handelsmönster. Ca 99 procent av tullarna mellan EU och Kanada kommer att avvecklas.

När det gäller den offentliga upphandlingen har parterna öppnat upp för större möjligheter att delta i varandras upphandlingar, vilket kommer att förbättra för svenska företag som vill lägga bud i kanadensiska upphandlingar. Avtalet kommer inte att påverka möjligheten att ställa krav rörande miljömässiga och sociala hänsyn vid upphandlingar. Redan i dagsläget får diskriminerande krav gentemot utländska anbudsgivare inte uppställas i enlighet med Sveriges internationella åtaganden.

Kommerskollegium har gjort en fördjupad konsekvensanalys av avtalet och drar i analysen slutsatsen att ingenting i avtalet inverkar på gällande möjligheter att nationellt vidta åtgärder och gå före på bland annat miljö- och folkhälsoområdet inom ramen för EU-rätten och våra internationella åtaganden, exempelvis WTO-rätten. All import från Kanada måste även fortsatt uppfylla EU:s regler och våra nationella bestämmelser, till exempel tekniska regler och produktstandarder, sanitära eller fytosanitära bestämmelser om livsmedelssäkerhet och växtskydd, hälso- och säkerhetsnormer, miljöskydd och konsumentskydd. En analys av avtalets eventuella effekter på miljön, människors och djurs hälsa samt demokratiskt beslutsfattande ingår som en del av regeringens slutliga analys av avtalet.

Det bör noteras att frågan om klassificering av bränsle som utvinns från kanadensisk oljesand inte är kopplad till CETA. Det är en fråga som Kanada har drivit under många år oberoende av förhandlingarna om ett handelsavtal. Det finns inget i CETA som tvingar EU att agera på området.

Anf. 23 JENS HOLM (V):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka handelsministern för svaret på min interpellation.

Vi befinner ju oss i ett läge där världen kanske mer än någonsin behöver föregångare, progressiva länder som går före. Det gäller inte minst på miljöområdet. Vi har haft en varm och fin sommar, men det blir lite smolk i bägaren när man tänker på att juli var den varmaste månaden någonsin. Under senare år har det slagits varmerekord gång efter annan. Det är helt och hållet konstaterat att vi har en klimatförändring direkt kopplad till människans utsläpp. Därför behövs föregångare som agerar snabbare och gör mer på miljö- och klimatområdet.

Precis som ministern tycker jag att handel är någonting bra, men handeln får inte bli ett självändamål. Den får inte överordnas exempelvis progressiv miljöpolitik eller folkhälsopolitik. Det är också viktigt att i debatten komma ihåg att vi redan nu handlar mycket med Nordamerika, och det ska vi fortsätta att göra. De tullar och tariffer som kan stå i vägen för fortsatt handel ska vi förstås försöka ta bort.

Det Ann Linde dock inte säger är att CETA-avtalet med Kanada och det så kallade TTIP-avtalet med USA också är investeringsavtal. Detta är inga enkla handelsavtal, utan det handlar om omfattande avtal som täcker de flesta områden. CETA och TTIP ska vara EU:s mest omfattande avtal som man någonsin har förhandlat om.

När jag säger investeringsavtal vill jag dröja kvar vid detta, för det är kanske den mest kontroversiella delen i CETA-avtalet. Ett investeringsavtal syftar till att ge investeraren, alltså företaget, någon form av garantier. I detta fall handlar det om garantier mot att bli orättvist eller oskäligt behandlad eller att exproprieras, det vill säga att vinster eller pengar ska tas ifrån företaget.

Detta kan låta rimligt, men i praktiken är det svårt att definiera gränslandet mellan när ett land lagstiftar progressivt och när ett företag anser sig ha rätt att gå till doms. Vi ska komma ihåg att företagen redan i dag har möjlighet att använda det ordinarie rättssystemet. Men med CETA, och även med TTIP-avtalet med USA, blir det ett separat och extraordinärt rättssystem där företag – märk väl, bara företag – ska kunna stämma stater om de upplever sig orättvist behandlade.

Detta finns redan i flera andra avtal. Exempelvis har Naftaavtalet mellan USA, Mexiko och Kanada sådana investeringsgarantier. Kanada som land har en mängd gånger blivit stämt av storföretag, inte minst på miljöområdet. Även vårt svenska Vattenfall har stämt Tyskland med hänvisning till ett investeringsavtal på grund av Tysklands enligt min mening långtgående och bra miljöpolitik.

Jag vill fråga handelsministern: Varför ska vi ha ett extraordinärt rättssystem för storbolagen? Fungerar det inte ganska bra som det gör nu? Finns det inte en risk att CETA-avtalet kan lägga en hämsko på progressiv miljöpolitik och annan politik?

Anf. 24 Statsrådet ANN LINDE (S):

Herr talman! Jens Holm tog upp både miljöfrågorna och investeringsfrågorna. Eftersom vi har möjlighet till flera inlägg börjar jag med investeringsavtalen och återkommer till Jens Holms andra frågor i kommande anföranden.

Först och främst vill jag slå fast att investeringsskyddsavtal verkligen inte är något nytt. Sverige har redan i dag 65 bilaterala investeringsskyddsavtal, och vi har haft sådana ända sedan 1950-talet. Det är alltså inget nytt som inrättas, utan det har funnits hela tiden.

Det som är bra med CETA är att man nu moderniserar det. Där man har sett problem gör man nu begränsningar av möjligheten att använda avtalen för oskäliga stämningar.

Det finns för övrigt inga masstämmingar av kanadensiska bolag. Jag har siffrorna här och kan gärna visa dem för Jens Holm senare. Det är heller inte bara storbolag som använder denna möjlighet. Många gånger är det små och medelstora bolag som använder den rätt som finns i investeringsavtalen.

Investeringskyddet ger rätt till ersättning vid exempelvis expropriation. Där finns även krav på att behandla investerarna rättvist och skäligt liksom en mekanism för att lösa de tvister investerarna kan ha med värdlandet.

Varför är detta viktigt? Jo, vi vill öka investeringarna och ge dem som investerar ett långsiktigt skydd mot diskriminering och rätt till kompensation vid expropriation.

Hur kommer då detta att påverka Sverige? CETA:s investeringskyddsregler ger inte företag något skydd som inte redan finns i Sverige i dag. Detta bekräftar Kommerskollegium i sin analys.

Ett exempel är särskilt intressant, nämligen när Barsebäck stängdes. Då bestämde faktiskt riksdagen att man skulle ge ersättning till ägarbolaget. Det var ett delvis tyskt bolag. Jens Holm tog upp Vattenfall som exempel, och det är samma sak fast omvänt.

Det är också tydligt i avtalet att alla stater kommer att ha rätt att reglera och lagstifta för att uppnå legitima allmänintressen, för till exempel miljö och hälsa. Det blir ingen skillnad med detta investeringsskyddsavtal.

Man har dessutom gjort ett förtydligande, som en nyhet, mot hur det var förut. En investerare kan inte förvänta sig att en lagstiftning ska vara oförändrad. Detta gäller även om lagändringen skulle ha en negativ påverkan på investerarnas vinstförväntningar.

Jag tycker att det är konstigt att Jens Holm och andra som tycker som han inte ser att detta är något som faktiskt begränsar möjligheterna att stämna för stämmandets skull. Det går bara när det verkligen är berättigat. Jag tycker att man borde vara mer positiv i stället för negativ till detta.

Anf. 25 JENS HOLM (V):

Herr talman! Jag ställer mig i min tur lika frågande till socialdemokraten Ann Linde. Jag förstår inte hur man kan representera ett parti som är progressivt och som har hög svansföring i frågor som rör miljö, folkhälsa, arbetarnas rättigheter och så vidare och tycka att ett sådant här omfattande investerings- och handelsavtal bara är bra.

Låt mig bemöta några av de saker som handelsministern tar upp. Hon lutar sig i hög grad mot den rapport jag visar här. Det är en snabbrapport som vår myndighet för handelsfrågor, Kommerskollegium, har skrivit samman nu i sommar. Man hade en månad på sig att göra detta, och man vände sig till fyra remissinstanser.

En av dem var Naturvårdsverket, som skrev tillbaka i en inlaga på fem sidor. Det var bara en massa nya frågor. Naturvårdsverket frågar till exempel om det inte kan vara så att man i och med CETA-avtalet kommer att tolka EU:s miljöregler som dolda handelshinder. De frågar också om det inte finns en risk för att föregångsländer blir stämnda av multinationella företag och om det inte finns en risk för en nedkylningseffekt på lagstiftningsarbetet som skulle kunna påverka miljöarbetet negativt. Det är tre konkreta frågor som Kommerskollegium inte svarar på i sin rapport, och jag tycker att det är fullt legitima frågor som tas upp.

Ann Linde säger att investeringsskydd inte är något nytt. Det är det inte, men det vi nu ser runt om i världen är att storbolagen alltmer använder investeringsskyddet för att stämna stater. Märk väl: Det är bara bolagen som kan stämna stater. Staterna kan inte stämna bolagen tillbaka.

Jag skulle vilja fråga handelsminister Ann Linde: Vad är det för fel på våra svenska domstolar? Vad är det för fel på de kanadensiska domstolarna eller på EU-domstolen? Det är ganska väl fungerande rättsstater där man kan hantera dessa frågor. I fallet Vattenfall, till exempel, undrar jag varför man inte drev processen i Tyskland när det handlade om kompensation för avvecklingen av kärnkraften. Jag tänker också på när Tyskland införde nya och hårdare krav på utsläpp från Vattenfalls kolkraftverk i Moorburg i Hamburg. Om man vill ha kompensation för det, varför driver man då inte detta i Tyskland? Varför ska man gå till en helt sluten tvistlösningsmekanism i Washington och lägga fram ett bud där man kräver 40 miljarder kronor?

Jag tycker ärligt talat att det är ett oskick, och jag förstår det inte. Jag vill ha ett svar från Ann Linde: Vad är det för fel på det ordinarie rättsväsendet? Varför ska vi skapa ett parallellt väsen för storföretagen?

Jag skulle också vilja ställa en annan fråga till Ann Linde. I CETA och även i avtalet med USA, TTIP, finns det förslag på ett så kallat regulatoriskt samarbete. Man ska sätta upp ett forum där bland andra representanter från företag ska sitta med och kunna tycka till om framtida lagförslag.

Här tycker jag precis som Kemikalieinspektionen skriver i sin inlaga till rapporten från Kommerskollegium: Finns det inte en risk för att miljöarbetet och kemikaliearbetet kommer att fördröjas när alla nya lagförslag måste passera ett sådant här forum? Skulle Ann Linde här och nu kunna bekräfta att storbolagen kommer att ha en plats i det så kallade Regulatory Cooperation Forum? Om man inför en sådan här överrock på lagstiftningen är jag rädd för att man får en risk för paralyzing by analyzing, som man brukar säga i USA och Kanada. Delar inte Ann Linde min uppfattning att det finns en risk för att det progressiva arbetet kommer att tryckas ned?

Anf. 26 Statsrådet ANN LINDE (S):

Herr talman! Jens Holm undrar hur vi socialdemokrater kan tycka att det är bra med handelsavtal. Det är ju hjärtat i vår politik! Det handlar om att skapa fler jobb och att få bort folk från arbetslösheten. Det är inte många saker vi kan göra som betyder mer om vi inte bara vill ha av staten betalda

jobb. Det handlar om att öka handeln så att företagen kan anställa människor. Därmed ökar vi antalet jobb och får in mer skatteintäkter som vi kan använda till välfärd och så vidare. Jag tycker att det är obegripligt att man inte förstår att detta är något slags hjärtefråga för socialdemokrater och har så varit i decennier – nästan ända sedan vi bildades.

För regeringen är det samtidigt självklart att stå upp för arbetstagarnas rättigheter, för miljön, för hälsan och för det demokratiska utrymmet. Som jag sa tidigare tycker vi att detta avtal förbättrar, och inte försämrar, dessa möjligheter. När det gäller till exempel den konkreta frågan om nedkylningseffekter gör man en ganska grundläggande genomgång. Det handlar inte bara om dessa sidor i Kommerskollegiums nuvarande skrivelse, utan de har tidigare gjort en stor utredning om just investeringsskyddet som det hänvisas till i denna utredning. Där säger de att det råder så stor samstämmighet mellan skyddet i svensk lagstiftning och i CETA att det finns liten anledning att tro att CETA skulle leda till en så kallad nedkylningseffekt, det vill säga att man i Sverige väljer att inte anta en viss lag bara för att man är rädd för att den skulle strida mot CETA.

Jag känner till Vänsterns sätt att hela tiden tala om storbolag. Men de senast avgjorda tvister som vi har tittat på när det gäller investeringskyddsavtal gäller till exempel tidningskiosker i Rumänien, en glasfabrik i Venezuela och kaffe- och nötodlingar i Zimbabwe som inte har fått betalt för sina produkter. De har då vänt sig till en skiljenämnd. När man startade skiljenämnderna var avsikten att få till ett relativt enkelt sätt i stället för att tvingas till dyra, kostsamma och besvärliga processer i domstolarna.

Den som är mest känd för sådana här skiljedomar är Stockholms Handelskammare. Det finns till och med inskrivet i flera avtal att det är just Stockholms Handelskammare som ska utse skiljedomstol. Vi har alltså en lång tradition på området, och vi är bra på detta. Det är ett system som fungerar, och som har fungerat i årtionden, men som nu genom CETA och TTIP sätter lite fler begränsningar för när företagen kan använda det. Det gäller även tidningskioskägaren i Rumänien.

Anf. 27 JENS HOLM (V):

Herr talman! Jag skulle vilja fråga socialdemokraten Ann Linde om hon verkligen tycker att det är rimligt att USA och Barack Obama ska bli stämnda på motsvarande 100 miljarder svenska kronor för att man av miljökäl stoppar bygget av en oljeledning – Keystone XL? Tycker inte Ann Linde att en delstat i Kanada ska kunna få förbjuda frackning, det vill säga att man spränger upp gas från berggrunden, vilket har en fruktansvärt stor miljöpåverkan? Tycker inte socialdemokraten Ann Linde att Vattenfall ska gå till det tyska rättsväsendet och driva sin fråga där om man anser sig illa behandlad?

Jag noterar att FN:s handelsorgan Unctad har gjort en genomgång av antalet dispyter mellan investerare och stat. Man kan se att antalet stämningar från storbolagen ökar. Vi kan också se att bolagen har vunnit eller att det har skett en förlikning i 60 procent av fallen under den senaste tiden. Staterna vinner inte i merparten av fallen.

Det finns mängder med osäkerheter i CETA-avtalet. Jag har inte hunnit ta upp försiktighetsprincipen. Du kanske kan bekräfta detta här och nu, Ann Linde: Försiktighetsprincipen så som vi är vana vid att se på den i

Sverige, som även är grunden för europeisk lagstiftning, inte minst miljölagstiftning, finns inte ens inskriven i CETA-avtalet. Man uppfinner en ny försiktighetsprincip som man tycker passar bättre. Vad händer när de olika principerna står mot varandra? Det är inte vi som kommer att avgöra det, utan det kommer att avgöras i en separat domstol där det bara är storbolagen som får stämma.

Det är jättebra med internationell handel; vi ska verkligen ha mer av det. Men när man går så långt att man ger storbolagen ett särskilt investerarskydd tycker i alla fall jag att det har gått för långt.

Anf. 28 Statsrådet ANN LINDE (S):

Herr talman! Jag vill avsluta med att sätta in CETA i ett större sammanhang.

Regeringen vet att utveckling och trygghet går hand i hand. I flera länder runt om i världen ställs människor på bar backe. De blir av med sina jobb på grund av den globala konkurrensen och riktar därför frustrationen mot frihandel. Men grundproblemet är bristande trygghet, inte handel och utveckling.

Det går bra för Sverige. Vi har låg arbetslöshet, och antalet sysselsatta har ökat med 120 000 sedan 2014. Ungdomsarbetslösheten är den lägsta på 13 år. Men det är fortfarande många som behöver få ett jobb att gå till. Vi vill ju ha Europas lägsta arbetslöshet. Och för att nya arbetstillfällen ska skapas behövs handel. Det är därför vi driver handelsfrågorna så hårt.

Regeringen driver naturligtvis samtidigt en politik för ökad trygghet och social rättvisa. Det är nämligen bara när människor känner sig trygga som de vågar gå från gamla, omoderna jobb till nya. Det är självklart för oss att stå upp för arbetstagares rättigheter, miljö, människors hälsa och det demokratiska utrymmet.

Jag försöker driva handelspolitiken på ett sådant sätt att trygghet och utveckling ska gå hand i hand. Man måste ta ansvar för den globala konkurrensens effekter. Det tycker jag är socialdemokratisk politik, och det kommer vi att fortsätta med.

Som en sista kommentar till raddan av frågor när det gäller försiktighetsprincipen vill jag säga att den inte nämns explicit eftersom den redan står med i EU:s centrala lagstiftningsakt på livsmedelsområdet. Den anses därmed ingå i avtalet. Det gjordes i en överprövning i WTO. Försiktighetsprincipen finns alltså där.

Jag vill tacka Jens Holm. Det är jätteroligt med mer diskussion om frihandel. Jag hoppas få återkomma och diskutera mer med Jens Holm.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 21 Svar på interpellation 2015/16:707

Andre vice talmannen meddelade att utrikesminister Margot Wallström var förhindrad att vid dagens sammanträde besvara interpellation 2015/16:707 av Christina Höj Larsen om eventuellt avtal mellan EU och Libyen.

§ 22 **Bordläggning och beslut om förlängd motionstid**

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Propositioner

2015/16:197 Stärkt konsumentskydd på bolånemarknaden

2015/16:199 Vildsvin och viltskador

Kammaren biföll talmannens förslag att motionstiden för ovanstående propositioner skulle förlängas till och med *onsdagen den 28 september*.

EU-dokument

KOM(2016) 431 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ytterligare makroekonomiskt stöd till Hashemitiska konungariket Jordanien

KOM(2016) 434 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EG) nr 1030/2002 om en enhetlig utformning av uppehållstillstånd för medborgare i tredjeland

KOM(2016) 271 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska unionens asylbyrå och om upphävande av förordning (EU) nr 439/2010

KOM(2016) 411 Förslag till rådets förordning om behörighet, erkännande och verkställighet av avgöranden i äktenskapsfrågor och frågor om föräldraansvar, och om internationella bortföranden av barn (omarbetning)

KOM(2016) 442 Förslag till rådets beslut om inrättande av ett flerårigt ramprogram för Europeiska unionens byrå för grundläggande rättigheter 2018–2022

KOM(2016) 452 Förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv 2011/16/EU med avseende på skattemyndigheters tillgång till information om penningtvätt

KOM(2016) 461 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) nr 345/2013 om europeiska riskkapitalfonder och förordning (EU) nr 346/2013 om europeiska fonder för socialt företagande

KOM(2016) 450 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv (EU) 2015/849 om åtgärder för att förhindra att det finansiella systemet används för penningtvätt eller finansiering av terrorism och om ändring av direktiv 2009/101/EG

KOM(2016) 447 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 230/2014 av den 11 mars 2014 om upprättande av ett instrument som bidrar till stabilitet och fred

KOM(2016) 482 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om bindande årliga minskningar av medlemsstaternas växthusgasutsläpp 2021–2030 för att skapa en motståndskraftig energiunion och fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning nr 525/2013 om en mekanism för att övervaka och rapportera utsläpp av växthusgaser och för att rapportera annan information som är relevant för klimatförändringen

KOM(2016) 479 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inbegripande av utsläpp och upptag av växthusgaser från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk i ramen för klimat- och energipolitiken fram till 2030 och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning nr 525/2013 om en mekanism för att övervaka och rapportera utsläpp av växthusgaser och för att rapportera annan information som är relevant för klimatförändringen

KOM(2016) 272 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Eurodac för jämförelse av fingeravtryck för en effektiv tillämpning av [förordning (EU) nr 604/2013 om kriterier och mekanismer för att avgöra vilken medlemsstat som är ansvarig för att pröva en ansökan om internationellt skydd som en tredjelandsmedborgare eller en statslös person har lämnat in i någon medlemsstat], för identifiering av tredjelandsmedborgare eller statslösa personer som vistas olagligt, och för när medlemsstaternas brottsbekämpande myndigheter och Europol begär jämförelser med Eurodacuppgifter för brottsbekämpande ändamål (omarbetning)

KOM(2016) 270 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om kriterier och mekanismer för att avgöra vilken medlemsstat som är ansvarig för att pröva en ansökan om internationellt skydd som en tredjelandsmedborgare eller en statslös person har lämnat in i någon medlemsstat (omarbetning)

KOM(2016) 528 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Europeiska arbetsmiljöbyrån (EU-Osha) och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2062/94

KOM(2016) 531 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Europeiska fonden för förbättring av levnads- och arbetsvillkor (Eurofound) och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1365/75

KOM(2016) 532 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av ett europeiskt centrum för utveckling av yrkesutbildning (Cedefop) och om upphävande av förordning (EEG) nr 337/75

§ 23 Kammaren åtskildes kl. 13.22.

Förhandlingarna leddes av andre vice talmannen.

Vid protokollet

CHARLOTTE RYDELL

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1	Avsägelse	1
§ 2	Val	1
§ 3	Justering av protokoll	2
§ 4	Anmälan om interpellationer	2
§ 5	Anmälan om skriftliga frågor och svar	2
§ 6	Anmälan om förändring i regeringens sammansättning	2
§ 7	Anmälan om återtagande av plats i riksdagen	3
§ 8	Anmälan om ersättare	3
§ 9	Anmälan om kompletteringsval	3
§ 10	Meddelande om namnändring	3
§ 11	Anmälan om ordförande i EU-nämnden	3
§ 12	Anmälan om subsidiaritetsprövning	4
§ 13	Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	4
§ 14	Anmälan om faktagpromemorior	6
§ 15	Anmälan om granskningsrapporter	7
§ 16	Ärenden för hänvisning till utskott	7
§ 17	Svar på interpellation 2015/16:738 om transportinfrastrukturen i Norrland	7
	Anf. 1 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	7
	Anf. 2 EDWARD RIEDL (M)	8
	Anf. 3 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	9
	Anf. 4 EDWARD RIEDL (M)	9
	Anf. 5 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	10
	Anf. 6 EDWARD RIEDL (M)	11
	Anf. 7 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	11
§ 18	Svar på interpellation 2015/16:740 om olagliga körskolor	11
	Anf. 8 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	11
	Anf. 9 EDWARD RIEDL (M)	12
	Anf. 10 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	13
	Anf. 11 EDWARD RIEDL (M)	14
	Anf. 12 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	15
	Anf. 13 EDWARD RIEDL (M)	15
	Anf. 14 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	16
§ 19	Svar på interpellationerna 2015/16:742 och 743 om vägunderhållets påverkan på nollvisionen	16
	Anf. 15 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	16
	Anf. 16 EDWARD RIEDL (M)	17
	Anf. 17 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	18
	Anf. 18 EDWARD RIEDL (M)	19
	Anf. 19 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	20
	Anf. 20 EDWARD RIEDL (M)	21
	Anf. 21 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	21
§ 20	Svar på interpellation 2015/16:734 om handelsavtalet CETA	22
	Anf. 22 Statsrådet ANN LINDE (S)	22
	Anf. 23 JENS HOLM (V)	23

Anf. 24 Statsrådet ANN LINDE (S).....	24	Prot. 2015/16:128
Anf. 25 JENS HOLM (V)	24	25 augusti
Anf. 26 Statsrådet ANN LINDE (S).....	25	-----
Anf. 27 JENS HOLM (V)	26	
Anf. 28 Statsrådet ANN LINDE (S).....	27	
§ 21 Svar på interpellation 2015/16:707	27	
§ 22 Bordläggning och beslut om förlängd motionstid	28	
§ 23 Kammaren åtskildes kl. 13.22.....	29	