

§ 1 Meddelande om frågestund

Förste vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 21 januari kl. 14.00.*

§ 2 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Förste vice talmannen anmälde att utdrag ur prot. 2020/21:12 för torsdagen den 14 januari i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från skatteutskottet.

§ 3 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

EU-dokument

COM(2020) 712 till justitieutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 11 mars.*

COM(2020) 824 till näringsutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 11 mars.*

COM(2020) 854 till finansutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 11 mars.*

§ 4 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Utrikesutskottets betänkande

2020/21:UU7 Yttrandefrihet

Trafikutskottets betänkanden

2020/21:TU2 Yrkestrafik och taxi

2020/21:TU3 Cykelfrågor

§ 5 Svar på interpellation 2020/21:221 om upprätthållande av kollektivtrafikservice

Anf. 1 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Patrik Jönsson har frågat mig hur jag och regeringen avser att agera för att bidra till att kommuner och regioner ska kunna upprätthålla sin goda samhällsservice rörande kollektivtrafiken.

Den pågående pandemin ställer krav på att kollektivtrafiken kan nyttjas på ett säkert sätt för att undvika smittspridning. Ansvar för att finansiera och upprätthålla den lokala och regionala kollektivtrafiken vilar emellertid på kommuner och regioner. Samtidigt har vi resenärer också att följa Folkhälsomyndighetens rekommendationer om att undvika onödiga resor samt att i största möjliga mån undvika att resa i rusningstid.

För att regioner och kommuner ska kunna upprätthålla kapaciteten i kollektivtrafiken har ett särskilt stöd på nu sammanlagt 5 miljarder kronor inrättats. Utöver detta har regeringen för 2020 tillfört 26 miljarder kronor till det generella statsbidraget till kommuner och regioner, varav 12,5 miljarder kronor föreslås som ett permanent tillskott. För 2021 har ytterligare 10 miljarder kronor tillförts.

Regeringen kommer att vara noga med att de skattemedel som i budgeten avsätts för minskade biljettintäkter under coronapandemin kommer ut i verksamheterna. Det är viktigt för att bidra till upprätthållande av trafik i en omfattning som kan motverka smittspridning ombord.

Anf. 2 PATRIK JÖNSSON (SD):

Fru talman! Jag vill tacka ministern för svaret.

Grunden för denna interpellation är att Sverigedemokraterna är oroliga över möjligheterna för kollektivtrafiken att upprätthålla tillräckligt god trafik under coronapandemin för att trängsel på tåg och bussar ska kunna undvikas. Syftet är såklart att minska smittspridningen i samhället.

Jag tror att jag och Tomas Eneroth är överens om att det intäktsbortfall som kommer att uppstå under innevarande år kommer att vida överstiga de 2 miljarder som regeringen har budgeterat för. I sitt svar till mig menar infrastrukturministern, om jag tolkar svaret korrekt, att lösningen är att kommunerna och regionerna ska plocka av de generella statsbidrag som har tillskjutits dem för att täcka kollektivtrafikens tappade intäkter. Vi ska då minnas att SJ som är ett statligt bolag inte kan ta del av de statsbidragen.

Jag sitter själv med i kollektivtrafiknämnden i Region Skåne, och de signaler jag har fått av andra politiker är att de kommer att se enbart kompensationen från regeringen på 3 miljarder i fjol och 2 miljarder i år som den faktiska kompensation som kollektivtrafiken får. Statsbidragen på 26 miljarder som gavs i fjol och de planerade 10 miljarderna för 2021 är pengar som intecknas för en mycket hårt ansatt skolverksamhet, sjukvård och äldreomsorg. De statsbidrag som infrastrukturministern talar om kommer med stor sannolikhet inte att hamna inom kollektivtrafiken. Pengarna behövs helt enkelt för ökade insatser inom vård, skola och omsorg. Nej, fru talman, kommuner och regioner kommer alltså inte att se de generella statsbidragen som en del av ett stöd till sin kollektivtrafik.

Jag har ännu inte kunnat ta del av den exakta siffran över hur mycket den svenska kollektivtrafiken tappade under 2020, men i oktober beräknade SKR att det för i fjol skulle sluta på cirka 7 ½ miljard. Detta kom-

penserde regeringen med knappt hälften, 3 miljarder. Det känns som en rimlig uppskattning att siffrorna för detta år blir liknande.

Vad väljer då regeringen att göra för att hjälpa till? Den har varit tydlig med sin uppmaning till de svenska kollektivtrafikaktörerna om att de ska fortsätta med sitt höga trafikutbud, vilket vi givetvis anser vara helt rätt. Jo, regeringen har hittills anslagit 2 miljarder för innevarande år. Det är med mycket stor säkerhet långt ifrån vad som verkligen kommer att behövas, fru talman. Sannolikt behöver detta stöd trefaldigas.

I Sverigedemokraternas budgetmotion för 2021 har vi valt att ge 6 miljarder i kompensation för i år. Vi har också valt att helt ta bort banavgifterna. Det skulle även gynna bolag som SJ och MTR, godsaktörer som Hector Rail och Green Cargo och andra.

Tyvärr verkar Tomas Eneroth stå fast vid att det inte ska betalas ut mer pengar för att kompensera för intäktsbortfallet inom kollektivtrafiken. Men jag skickar över bollen till ministern som gärna får svara på frågan: Kommer regeringen att vara fortsatt kallsinnig till ökat stöd för kollektivtrafiken för 2021?

Anf. 3 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Patrik Jönsson!

När det gäller grundfrågan har regeringen under hela pandemin varit pragmatisk och sagt att vi är beredda att diskutera de ekonomiska förutsättningarna, eftersom vi ska hjälpas åt under en pandemi. Det har vi visat genom att föregående år utöver de generella statsbidragen ge 3 miljarder i öronmärkta statsbidrag till just kollektivtrafiken. Nu ger vi också 2 miljarder. Och jag utesluter inte att det kan komma mer.

För att man ska få ta del av de 2 miljarderna har vi även sagt, inte minst mot bakgrund av agerandet i Skåne och Stockholm, att det är viktigt att man upprätthåller en volym i kollektivtrafiken. Patrik Jönsson sitter med i kollektivtrafiknämnden i Skåne. För den som följer debatten kan det vara intressant att veta att i just Skåne har den borgerliga majoriteten även långt före pandemin skurit ned på kollektivtrafiken.

Niclas Nilsson, som är gruppleddare för Sverigedemokraterna i Region Skåne, sa i november: Regeringen har skickat så mycket pengar till regionen att vi inte behöver höja skatten. Det säger något om inställningen; staten ska skjuta till, men lokalt och regionalt är Sverigedemokraterna uppenbarligen inte beredda att ta sitt ansvar.

Jag tror att medborgare tycker att det är ganska rimligt att de kommunala och regionala skattepengarna ska hanteras på bästa sätt och att de regionala företrädarna också under en pandemi ska ta ansvar för det som är deras ansvarsområde. Kollektivtrafiken är regionens ansvar och finansieras med skattemedel men också med biljettintäkter.

Att staten under en pandemi skjuter till resurser är unikt. Det har inte gjorts tidigare. Jag utesluter inte att vi framöver kan behöva fortsätta skjuta till resurser. Men då tycker jag att det är rimligt att staten är tydlig med att en motprestation är att, utöver att ta ansvar för sin egen verksamhet, upprätthålla volym och att inte fortsätta skära ned och riskera att skapa trängsel på bussar eller tåg i till exempel Skåne-regionen. För vilka är det som drabbas av det? Inte är det de som kan ta bilen till jobbet eller jobba hemifrån. Det är alla de som faktiskt är hänvisade till att åka med kollektivtrafiken. Vilka är det som drabbas indirekt? Det är Region Skåne, som får fler per-

Prot. 2020/21:66
19 januari

Svar på
interpellationer

soner som riskerar att bli smittade, till följd av att man inte har haft tillräcklig volym i kollektivtrafiken.

Det som Niclas Nilsson, gruppledare i Sverigedemokraterna, säger är alltså att man uppenbarligen inte är beredd att ta ansvar för verksamheter som man faktiskt är ansvarig för. Man pekar i stället med hela handen åt regeringen och säger att regeringen ska kompensera för detta.

Jag tycker att det är viktigt att man tar ansvar för sina politiska uppdrag. Patrik Jönsson sitter med i kollektivtrafiknämnden i Region Skåne. Då ankommer det på Patrik Jönsson att också där agera för att det finns mer resurser för att ta sitt ansvar för kollektivtrafiken.

Regeringen har som sagt gjort stora insatser. Jag tror att siffran för direkta utgifter under pandemin nu är uppe i 325 miljarder kronor. Det handlar bland annat om öronmärkta resurser, inte minst till kollektivtrafiken. Jag utesluter inte att vi även framöver kan behöva göra ytterligare insatser.

Att dra in banavgifterna i detta och att sänka Sveriges banavgifter, som i dag är Europas tredje lägsta, är något som långsiktigt verkligen riskerar att urholka resurserna till infrastrukturen.

Jag vill se fler järnvägssatsningar och mer pengar till infrastrukturen så att stambanor kan byggas i Skåne och så att vi kan fortsätta utveckla regiontrafiken och de infrastrukturinvesteringar som behövs där. Jag vet att Patrik Jönsson inte delar min uppfattning, men Sverige behöver fler satsningar på både kollektivtrafik och järnväg.

Anf. 4 PATRIK JÖNSSON (SD):

Fru talman! Sverigedemokraterna har samverkat med bland annat Tomas Eneroths parti för att se till att verkligen upprätthålla kollektivtrafiken i Region Skåne, vilket vi gör. Där kör vi i princip med full styrka, och det känns tryggt. Det är rätt signal att skicka till våra resenärer för att visa att vi tar deras oro på allvar och att vi gör vad vi kan för att minska smittspridningen.

Fru talman! Svensk Kollektivtrafik tror tydligen på tomten. De har skrivit en önskelista till honom, vilken återfinns på deras hemsida. På den har de bland annat skrivit ”reducerade och krediterade banavgifter” och ”full kompensation för förlorade biljettintäkter”. Med tomten menar de nog egentligen Stefan Löfven. Men den som de facto levererar deras julklapp är inte den röda tomten utan den blågula tomten Jimmie Åkesson. Deras önskningar uppfylls nämligen i vår budget.

En fråga som uppstår är: Vilka effekter riskerar vi att få om vi antar att det inte tillskjuts mer pengar till kollektivtrafiken? Ja, det är såklart frestande att göra nedskärningar av utbudet för att minska den ekonomiska skadan. Detta har redan skett i vissa regioner, om än i låg omfattning. Detta kan givetvis göras på olika sätt. I Skåne har ett företag tyvärr föreslagit att ge personalen tjänster om 80 procent, vilket vi kraftigt vänder oss emot.

Minskar man trafiken i rusningstid kommer det att skapa en oönskad trängsel, vilket i sin tur ökar risken för smittspridning. Minskar man utbudet i lågtrafik kommer servicen att minska, vilket i sin tur gör att pendlarna blir lidande och kan tvingas att köra bil eller i värsta fall inte resa alls. På längre sikt riskerar vi att se en flykt av människor som förkastar det kollektiva resandet och väljer att köra bil även efter coronapandemin.

En annan lösning som inte kan uteslutas är att kommuner och regioner väljer att dra ned på annan viktig verksamhet. Det vore förödande om en

region, i synnerhet med den vårdskuld som nu råder, gör valet att till exempel minska sin sjukvårdsbudget för att kunna täcka upp intäktsbortfallet inom kollektivtrafiken. Utöver detta kan man givetvis välja att höja kommunalskatten eller landstingsskatten, men det vore fel tidpunkt, om nu någon tidpunkt kan anses rätt för detta, då en stor grupp människor har permitterats, blivit arbetslösa eller fått gå ned i arbetstid. För dessa vore en höjd skatt direkt förödande.

Fru talman! Det här är ingen vanlig lågkonjunktur. Såväl regeringen som troligtvis samtliga partier står enade i frågan att för dem som måste åka kollektivt ska den möjligheten finnas. Kollektivtrafiken ska dessutom vara så god att ett rimligt avstånd ska kunna hållas till medresande. Det handlar inte om att bussen ska gå med sju eller tio minuters mellanrum, utan det handlar om att ha trafik i den omfattning att en resa kan genomföras utan påtaglig risk för att bli smittad av corona.

Jag anser inte att regeringen tar sitt ansvar i tillräckligt hög grad för att hjälpa kollektivtrafikbranschens olika aktörer ekonomiskt. Jag förväntar mig att Tomas Eneroth och regeringen öppnar börsen igen och blir mer frikostiga.

Anf. 5 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är viktigt att vi har en bra kollektivtrafik. Det är skälet till att kommuner och regioner som har ansvaret för kollektivtrafiken ska upprätthålla volymer. Detta ansvar har många regioner tagit på ett bra sätt. De har sett till att de som jobbar inom kollektivtrafiken kan färdas tryggt, och de har sett till att man upprätthåller volymerna så att resenärerna kan göra det.

I Skåne har man fört en omfattande diskussion mellan inte minst de fackliga företrädarna och operatörerna om hur förutsättningarna har varit för att man ska kunna arbeta och färdas tryggt. En grundfråga är vilket ansvar man tar regionalt för finansieringen av kollektivtrafiken.

Regeringen har valt att göra det unika tillskottet genom att staten hjälper kommuner och regioner med kollektivtrafiken. Utöver historiskt höga insatser i generella statsbidrag har vi gett öronmärkta statsbidrag på först 3 miljarder och sedan 2 miljarder. De sista 2 miljarderna ges med en motprestation som innebär att man ska upprätthålla volymen.

På förekommen anledning vill jag ställa en fråga till Patrik Jönsson. Tycker Patrik Jönsson och Sverigedemokraterna att det är bra att vi ställer krav på ett upprätthållande av volymen? Gör regeringen rätt bedömning här?

Jag vill återkomma till Sverigedemokraternas agerande i till exempel Skåne. Där säger Niclas Nilsson som sagt att regeringen har skickat så mycket pengar till regionen att regionen inte behöver höja skatten. Tycker inte Patrik Jönsson att det är rimligt att man åtminstone kan tänka sig att överväga skattejusteringar? Det sker ju i ett läge där vi nationellt får lägga 325 miljarder i extraordinära insatser och där man i regionerna möts av en utmaning man inte någonsin stött på.

Jag förstod på Patrik Jönsson som att det över huvud taget inte fanns i tankesfären att diskutera skattehöjningar. Jag tror att medborgarna ändå förväntar sig att man överväger olika sätt att säkra bra service, bra stöd, bra resurser till sjukvården, äldreomsorgen, skolan och också kollektivtrafiken. Det är skälet till att regeringen har valt att skjuta till resurser, även

till borgerligt styrda regioner där Sverigedemokraterna stöder dessa, för att medborgare i hela landet ska känna den trygghet som det innebär när man har resurser till sjukvården, äldreomsorgen och kollektivtrafiken.

Regeringens utgångspunkt är självklar. Kollektivtrafiken är viktig. Staten har gått in med resurser. Vi utesluter inte att vi även framöver kan behöva gå in med resurser för att också säkerställa god kvalitet i kollektivtrafiken och att de som arbetar där också kan färdas säkert och tryggt. Det är helt avgörande. Det har vi visat på ett alldeles utmärkt sätt, och vi har också fått riksdagens stöd för de insatser som vi nu gör på kommuner och regioner liksom naturligtvis också på kollektivtrafiken.

Anf. 6 PATRIK JÖNSSON (SD):

Fru talman! Det infrastrukturministern säger stämmer. Jag är inte en person som tycker att det vapen vi i första hand ska ta till är skattehöjning. Man ska vara restriktiv med det. Det påverkar trots allt mycket i samhället om man väljer att höja skatten. Där har vi helt olika synsätt. Socialdemokraterna har historiskt sett inte varit särskilt kända för att vara restriktiva med skattehöjningar.

Det stämmer att regeringen har tillskjutit en summa i statsbidrag, vilket säkert samtliga regeringar hade gjort, som till ganska stor del motsvarar det som har behövts. Jag tycker att det är positivt. Det får herr Eneroth såklart ta till sig. När man tillskjuter 26 miljarder i generella statsbidrag har man ändå varit tämligen generös.

Jag talar dock om stödet för 2021. Stödet till kollektivtrafiken var inte mer än knappt hälften av vad som efterfrågades och vad Svensk Kollektivtrafik begärde. Nu gäller frågan alltså 2021. Regeringen har valt att de facto tillskjuta 2 miljarder kronor, och det är uppenbarligen inte tillräckligt.

Som jag förstår det är Tomas Eneroth inte helt kallsinnig. Han tycks öppna för möjligheten att mer medel skulle kunna tillskjutas. Jag hoppas verkligen att så sker. Som jag sa tidigare kommer politikerna inte att tolka det generella statsbidraget som stöd till kollektivtrafiken.

Anf. 7 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Vad gäller det sistnämnda är det viktigt att lyssna in vad Patrik Jönsson säger, det vill säga att man inte avser att använda det generella statsbidraget för delar av sin egen verksamhet, det vill säga kollektivtrafiken. Slutsatsen av det är egentligen allvarlig. Poängen med generella statsbidrag är att de inte är öronmärkta. Med dem litar vi på att regionalt och kommunalt förtroendevalda har förmåga, kompetens, intresse och engagemang att kunna välja och prioritera viktiga insatser.

Kollektivtrafiken har visat sig vara en väldigt viktig insats för att medborgare ska kunna färdas tryggt, begränsa risken för smittspridning och därmed minska risken belastningen på sjukvården.

Med denna tolkning riskerar vi att få en utveckling med alltmer öronmärkta statsbidrag. Jag har själv varit kommun- och regionpolitiker innan jag kom in i riksdagen och tycker att man ska lita på kommun- och regionpolitiker. Jag gillar tanken på en påse pengar snarare än öronmärkta statsbidrag.

Det Patrik Jönsson anför tyder på att man i varje fall i Region Skåne kommer att behöva ha än mer öronmärkta resurser för att vi ska säkerställa

att pengarna verkligen fördelas så som vi i en socialdemokratiskt ledd regering tycker att de ska fördelas, det vill säga också till kollektivtrafiken. Det är kanske ett bra kvitto på att regeringen gör rätt prioritering, men jag tycker att det är bekymmersamt om man inte ser denna utmaning även i Region Skåne.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Prot. 2020/21:66
19 januari

Svar på
interpellationer

§ 6 Svar på interpellation 2020/21:280 om taxameterdispensen

Anf. 8 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Maria Stockhaus har frågat mig om jag är beredd att förlänga taxameterdispensen under 2021.

Först och främst vill jag understryka att taxitrafik är en viktig del av transportsystemet. Hittills har det funnits krav på att taxifordon ska ha taxameterutrustning installerad, samtidigt som det har funnits möjlighet att få dispens om det funnits synnerliga skäl för det.

Riksdagen beslutade 2014 att tillkännage för regeringen att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas. Det var ett av skälen till att regeringen utarbetade förslag till nya regler på taxiområdet. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag i juni 2018. Moderaterna var ett av de sju partier som röstade ja till regeringens förslag. Möjligheten till så kallad taxameterdispens avskaffades därför från den 1 januari 2021.

Det huvudsakliga syftet med att avskaffa taxameterdispensen är att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Det är en viktig del i arbetet med att skapa ordning och reda i taxi-branschen.

Mot bakgrund av coronapandemin och dess påverkan på branschen inkom förslag under våren 2020 på att återinföra möjligheten att meddela taxameterdispens eller så ser man till att dispensen skulle förlängas. Rege- ringen remitterade därför i september ett förslag om en tillfällig förläng- ning av dispensererna. Ingen av remissinstanserna var positiv till förslaget. Svenska Taxiförbundet framförde till exempel i sitt remissvar att en bibehållen möjlighet att få dispens från taxameterkravet skulle innebära att ett fåtal aktörer gynnas på bekostnad av den stora merparten taxiföretag.

Anf. 9 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet så mycket för svaret. Som infrastrukturministern påpekade har covid-19 slagit hårt mot transportbranschen i allmänhet och taxibranschen i synnerhet. Det gäller även hyrverksbranschen, som är en liten del av det som klumpas ihop under taxibranschen. Freys Hyrverk i Stockholm har till exempel förlorat 90 procent av sin omsättning under 2020. Det är exceptionella omständigheter som har drabbat branschen, och det kräver exceptionella åtgärder.

Tyvärr agerar regeringen sent och oftast inte tillräckligt. Det gäller flera andra områden inom transportområdet, till exempel YKB och förlängningen av det, som vi ska debattera i morgon, samt trafiktillstånden

för yrkestrafik, som orsakar problem när bolag är tvungna att ställa av sina fordon under lång tid för att minska sina kostnader.

Fru talman! Som infrastrukturministern påpekade stod vi moderater bakom de nya regleringarna av taxibranschen. De nya regleringarna delar upp taxibranschen i dels taxibilar med traditionell taxameter, dels taxi där man betalar ett fast pris och bokar sin resa via en godkänd beställningscentral. Syftet, som vi står bakom, är att få en taxibransch där aktörerna har likvärdiga villkor, där fusk kan stävjas och där resenärer kan känna sig trygga.

Den möjlighet till undantag från att ha taxameter som Transportstyrelsen tidigare kunde ge togs bort i samband med den nya lagstiftningen. Enligt lagstiftningen ska bilar som inte har taxameter ha något som kallas särskild utrustning för taxifordon. Det intressanta är att det inte finns någon sådan utrustning att köpa i dagsläget. De som tar fram taxametrar och annat hävdar att detta är för dyrt att ta fram och att de krav som Sverige ställer på tekniken i den här utrustningen är mycket högre än till exempel i Norge, där man har valt att använda en app som är betydligt billigare och enklare. Att ligga på för utvecklingen av den här andra utrustningen har under pandemin inte riktigt varit i fokus för taxibolag och hyrverk, med tanke på att man just nu kämpar för sin överlevnad.

När regeringen föreslog förlängningen skickades den ut på remiss. Så var det absolut. Men att det inte var någon som var positiv, som statsrådet säger i sitt interpellationssvar, stämmer inte. Transportföretagens remissvar var definitivt positivt till en förlängning. Läser man hela svaren från Svenska Hyrverksföreningen och Freys Hyrverk i Stockholm ser man att de väldigt tydligt skriver de att i första hand vill ha en egen lagstiftning för just hyrverksverksamhet i och med att det inte är samma sak som vanlig taxiverksamhet. Om det inte är möjligt vill de absolut ha en förlängning av dispensmöjligheten. Det som står i svaret om remissinstanserna och hur de agerat stämmer inte, eftersom det var flera som var positiva till en förlängning med tanke på omständigheterna.

Konsekvensen av detta blir att framför allt de som har hyrverksverksamhet, bland annat Freys Hyrverk, som har funnits ända sedan de körde med häst och vagn, men även företag som bara kör samhällstransporter mot fakturor och som också skulle falla in under den här andra typen av taxiverksamhet helt enkelt får lägga ned sin verksamhet nu. Det är inte ekonomiskt möjligt för dem att köpa taxametrar till sina bilar. Det finns ingen annan utrustning, och de får inte förlängt. Tycker statsrådet att det är rimligt att de här bolagen nu tvingas lägga ned sin verksamhet? Det är där vi står nu.

Anf. 10 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tycker att det är ett slarvigt påstående att regeringen agerar för lite och för sent. Redan den 17 mars, precis i inledningen av hela pandemin, kallade jag in samtliga branscher, inklusive flyget, sjöfarten, godstransporterna och persontransporterna, för att kunna få in synpunkter snabbt och bereda dem, så att vi i tur och ordning kunde leverera historiskt många förslag för att stödja transportbranschen, både med generella insatser och med specifika insatser.

Vid ett flertal tillfällen var jag i utskottet och informerade bland annat Maria Stockhaus och andra företrädare för Moderaterna. Jag såg inte att det kom några andra förslag därifrån, mer än möjligtvis avskaffande av flygskatten, vilket även en och annan bransch föreslog. Jag tror att de flesta i dag inser att ett avskaffande av flygskatten när det inte går några flyg kanske inte hade varit den lämpligaste åtgärden att lägga resurser på.

När det gäller taxibranschen röstade Maria Stockhaus tillsammans med 270 andra ledamöter i Sveriges riksdag för den proposition som vi nu talar om. Under två års dispens tid har man sedan haft möjlighet att förbereda sig för införandet av den nya taxameterlagstiftningen. Mot bakgrund av pandemin ville jag ändå pröva möjligheten att se om vi behöver ge dispens. Därför remitterade vi det här förslaget på regeringens initiativ, men det kom som sagt en bedövande kritik mot det.

Svenska Taxiförbundet skriver i sitt remissvar: ”Merparten av taxiföretagen har kostnader för taxameterutrustning, medan ett fåtal hittills har kunnat få undantag och därmed minskade kostnader, vilket är en konkurrensfördel vid offentliga upphandlingar. Om möjlighet till dispens från taxameterkravet återinförs, om än med en restriktiv tillämpning, gynnas därmed ett fåtal aktörer på bekostnad av den stora merpart taxiföretag som är ålagda att uppfylla taxameterkravet och som därmed har denna kostnad.”

Mot bakgrund av vad Svenska Taxiförbundet skriver vill jag ställa frågan till Maria Stockhaus som företrädare för Moderaterna, ett parti som ändå klassiskt sett har tyckt att det ska vara bra och sjysta konkurrensvillkor på svensk arbetsmarknad och inte minst inom näringslivet: Delar Maria Stockhaus Svenska Taxiförbundets uppfattning, eller är det okej att ha en ordning där de som inte valt att investera i taxameterutrustning får konkurrensfördelar vid till exempel offentlig upphandling eftersom de har lägre kostnader?

Som branschorganisationen samlat säger: ”Om möjlighet till dispens från taxameterkravet återinförs ... gynnas ... ett fåtal aktörer på bekostnad av den stora merpart taxiföretag som är ålagda att uppfylla taxameterkravet och som därmed har denna kostnad.” Vi har en taxibransch som har stora ekonomiska bekymmer. Taxiåkare över hela landet pressas hårt ekonomiskt men har tagit ansvaret och installerat taxameterutrustning. Man har tagit den kostnaden för att man vill medverka till ordning och reda och minskade möjligheter till skattefusk. Den som sköter sig ska också ha en fördel och förtur vid till exempel offentliga upphandlingar. Nu vill uppenbarligen ändå Maria Stockhaus öppna denna möjlighet. Jag är lite nyfiken på att höra hur Moderaterna resonerar i det här fallet.

Anf. 11 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! I kris prövas ledarskap. För oss är det uppenbart att regeringen har fallerat på många olika sätt när det gäller hanteringen av krisen.

Att ha möten och lyssna på vad branschen tycker och vilka problem de har är en sak, att komma till skott och fatta beslut är en helt annan sak. Det är framför allt där som regeringen har varit senfärdig. Den har gjort det krångligt och svårt att söka, och dessutom tar det lång tid att få ta del av bidragen.

Det är många branscher som har problem. Det går inte att ersätta alla till 100 procent. Det är viktigt att man säkerställer att de branscher vi har i

Sverige och de verksamheter som finns överlever krisen. Hyrverksbranschen ser i dagsläget inte att den kan överleva på grund av att det inte går att fortsätta att ha dispens under ett år till så att den får ett år till på sig att återhämta sig och se till att det kommer fram en utrustning.

Den måste kunna erbjudas ett alternativ. Det är en verksamhet som inte är reguljär taxiverksamhet. Det gäller också en del företag som bara sköter vissa samhällstransporter och inte bedriver någon taxiverksamhet vid sidan om. Enligt lagstiftningen ska det vara sjysta villkor och finnas möjlighet att kontrollera och undvika skattefusk i taxibranschen. Det står vi självklart bakom. Men vi tycker inte att det är rimligt med tanke på omständigheterna att bolag ska behöva gå under på grund av att man inte förlänger dispenser. Det gäller även de andra delarna med YKB och trafiktillstånden som också ställer till problem.

Det är inte rimligt att man hamnar i en sådan situation. Det gäller speciellt med tanke på att det i dagsläget inte finns utrustning för de företagen att köpa som inte är taxameter. Antingen får man säkerställa att hyrverken får en egen lagstiftning, vilket de efterlyste i sina remissvar om förlängningen, eller så ser man till att de får förlängt under ett år till för att hitta en lösning när det gäller annan utrustning. Man behöver också se över de tekniska kraven på utrustningen så att det landar på en rimlig nivå och att man använder modern teknik. Det går till exempel att titta på Norge där man har appar.

Min fråga till infrastrukturministern är åter: Är det rimligt att hela hyrverksbranschen nu går under på grund av att man inte förlänger dispensen för den under ett år?

Anf. 12 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Maria Stockhaus! Jag noterar att jag inte fick svar på frågan om hur Maria Stockhaus och Moderaterna ställer sig till Svenska Taxiförbundets svar om osjysta konkurrensvillkor och hur det skulle drabba de taxiföretag som har skött sig. Det är faktiskt också taxibolag som går under.

Pandemin har dragit undan benen på väldigt mycket näringsverksamhet i Sverige. Vi har gjort historiskt stora insatser – jag tror att det är 325 miljarder – för att hitta olika former av stöd, generella och specifika, för att säkerställa att många ska kunna klara den belastning det innebär.

Det är klart att det slår hårt även i taxibranschen. Att då behålla en konkurrensfördel för den som inte gjort investeringar får man ändå med förlov sagt se som att det kan innebära en snedvriden konkurrensmöjlighet. Dispensen har ändå funnits under två års tid. Det har funnits förutsättningar att kunna ställa om.

När det sedan gäller den allmänpolitiska reflektionen säger Maria Stockhaus att det inte räcker att bara lyssna in synpunkter utan att man också måste lägga fram förslag. Jag vill påminna Maria Stockhaus om att vi väl aldrig har haft så många förslag i Sveriges riksdag som vi har beslutat om som under den här tiden, och ibland efter extremt kort tid.

Det gäller kreditgarantierna till flyget. Propositionen lades fram, och mindre än ett dygn senare beslutades det om den av Sveriges riksdag. Riksdagen har ställt upp på ett fantastiskt bra sätt. Vi har fattat väldigt många beslut för att klara en omställning. Det har varit i form av historiskt många extraändringsbudgetar inte minst på transportområdet. Det har gällt allmän

trafikplikt, stöd till flygplatser och beredskapsflygplatser, kollektivtrafikstöd och sjöfartsstödet.

Listan är lång på alla de insatser som har gjorts under den här tiden. I många fall har det också gjorts i samklang och i samarbete med oppositionen. Vid väldigt många av de tillfällen jag har varit i trafikutskottet har inte Moderaterna stått med en lista med fler förslag. Det jag kan påminna mig om gällde flygskatten. De allra flesta bedömare tror att det inte hade varit ett verkningfullt styrmedel i ett läge där det inte går några flyg.

Jag går tillbaka till grundfrågan. Vi prövade möjligheten att se om det fanns engagemang och intresse för en förlängd taxameterdispens. Det var en väldigt tydlig översvallande majoritet av remissvaren som sa: Nej, det går inte. Svenska Taxiförbundets remissvar tycker jag på ett tydligt sätt belyser varför.

Nu får Maria Stockhaus en gång till på sig att svara på frågan om Moderaternas inställning till det som Svenska Taxiförbundet framför om att det riskerar att snedvrider konkurrensen och ge en konkurrensfördel vid upphandling för de företag som inte valt att under denna tvåårsdispens införskaffa en taxameterutrustning. De skulle därmed få möjlighet att konkurrera till exempel vid offentlig upphandling med lägre kostnader än dem som har skött sig. Hur ser Moderaterna på det dilemmat?

Anf. 13 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Det finns en praktisk fråga om hur utskotten fungerar. Sådant som berör ekonomi och budget hanteras i finansutskottet. De förslag som vi har haft från den moderata trafikkommittén har vi spelat in till våra kollegor i finansutskottet. Det är också där som Moderaterna har drivit regeringen framför sig inte minst när det gäller stöd till företag, där regeringen har varit väldigt senfärdig.

Jag noterar att infrastrukturministern inte med ett ord nämner hyrverk, vilket är en speciell bransch. Den är inte jättestor i Sverige. Men den finns i Sverige, och den finns framför allt i de stora städerna. Det är en väletablerad verksamhet. Att anklaga den för att inte sköta sig är slarvigt.

Hela den nya lagstiftningen om taxi handlar väldigt mycket om att komma åt och kunna kontrollera att det inte sker fusk i de nya fenomenen som Volt, Uber och sådant som har kommit fram. Hyrverken är företag som har funnits i Sverige under lång tid. De sköter sig, betalar sina skatter och har anställda med kollektivavtal.

De hamnar nu i kläm. Det verkar inte som att man läste hela deras remissvar. De var väldigt tydliga med att det behövs särskild lagstiftning för hyrverken i och med att det är en speciell typ av verksamhet som nu riskerar att försvinna helt och hållet i Sverige i och med att dispensmöjligheten inte förlängs.

De bedriver en annan typ av verksamhet än taxi. Det är en separat bransch. Jag återkommer till frågan att man behöver se över lagstiftningen om hyrverken så att de får en chans att överleva och att man behöver säkerställa att de får dispens från kravet på taxameter under 2021 så att vi inte förlorar denna anrika bransch i Sverige som fyller en viktig funktion.

Anf. 14 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag konstaterar först att jag inte heller denna gång fick svar från Maria Stockhaus om hur hon ser på Svenska Taxiförbundets remiss-

Prot. 2020/21:66
19 januari

Svar på
interpellationer

svar om konkurrensen i taxibranschen och de taxiägare som sköter sig. Det andra är att Maria Stockhaus hör till de 271 ledamöter som ställde sig bakom ett förslag som låg på riksdagens bord. Det sa: Om två år kommer vi att införa krav på taxameter.

Det innebär att hela branschen och alla aktörer under två års tid har vetat att de har haft den tiden på sig att ställa om och kunna klara en omställning inför de nya regler som vi gör för att man ska förhindra skattefusk. Det handlar om att man ska se till att vi har en bra ekonomisk kontroll på verksamheten i en bransch som ofta har varit drabbad av en del oseriösa entreprenörer. Dit hör naturligtvis inte Freys Hyrverk. Det är ett renommerat, väldigt etablerat och bra företag. Men samtliga företag inom hela denna sektor har haft över två år på sig att kunna anpassa sig.

Vad riksdagen gjorde då, och vad Maria Stockhaus i det sammanhanget röstade för, var att ge ett tydligt besked till en bransch som under lång tid hade klagat på att det var oklara regler om vad som gällde för taxameter. Det fanns återkommande rapporter om att man i brist på den regleringen riskerade att ha en del som hade skatteundandrag och därmed fick konkurrensfördelar.

Nu skapar vi ordning och reda. Vi fick ett tydligt regelverk. Det hinner knappt träda i kraft förrän Moderaterna är där och återigen föreslår att man kanske ändå inte ska tillämpa det man själv har röstat för. Jag tycker ändå att det är lite anmärkningsvärt.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellation 2020/21:287 om skydd i fordonsregistret för känsliga yrkesgrupper

Anf. 15 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig om jag avser att införa begränsningar i fordonsregistret så att uppgifter om personer inom känsliga yrkesgrupper inte är öppna för allmänheten.

Den sekretessprövning som jag hänvisade till i svaret på Thomas Morells riksdagsfråga från den 26 november 2020 är delvis automatiserad. När en förfrågan lämnas in till Transportstyrelsen kontrolleras det först om det finns en sekretessmarkering för uppgifterna i vägtrafikregistret. Om det inte finns någon sådan lämnas uppgifterna ut. Det är denna process som möjliggör att de flesta snabbt kan få uppgifter från just vägtrafikregistret. Det är i grunden bra.

Vissa uppgifter ska dock inte lämnas ut. Jag vill här understryka vikten av att samhället erbjuder ett skydd mot hot och våld för dem som är i behov av det. Transportstyrelsen har rutiner för att i vägtrafikregistret sekretessmarkera uppgifter som inte bör lämnas ut, bland annat om uppgifterna tillhör någon med skyddad identitet. Om uppgifter med sekretessmarkering begärs ut tar en manuell sekretessprövning vid inför eventuellt utlämnande av uppgifterna.

Den ordning som råder möjliggör med andra ord att enskildas personuppgifter kan skyddas om så behövs.

Anf. 16 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Tomas Eneroth! Skyddade uppgifter är viktiga för de yrkesgrupper som det kan finnas ett intresse av att påverka eller hota på något sätt.

Långt tillbaka i tiden hade jag en svåger som var pilot i flygvapnet. Familjerelationen omfattades och omgärdades av åtgärder, och det innefattade även mig själv. Det kunde handla om hot från främmande makt. På den tiden var det inte lika enkelt som nu att skaffa uppgifter om människor som har känsliga uppdrag i Sverige, utan det handlade mer om hands-on – man kom och tittade och kartlade hur familjesituationen och sådant såg ut. Ni kommer säkerligen ihåg tiden när polska klockförsäljare for omkring bland försvarsanställda.

Den tiden har passerat. Nu är det mycket enklare; nu kan man gå in i en dator och hitta uppgifter om personer i känsliga positioner. Där har vi försvarsanställda, poliser, domare, åklagare och en rad olika yrken som någon kan ha intresse av att kunna påverka. Det kan rent av handla om att kunna slå ut en individ som kan vara av intresse för en organisation, främmande makt eller vad det nu kan vara.

Vi har ett öppet register, och vi har ett öppet förhållande i Sverige. Offentlighetsprincipen ska gälla. Det är i grunden bra. Men samtidigt får man inte släppa ut uppgifter som kan skada landets intressen, och det är väldigt enkelt att få ut dessa uppgifter.

Om man gör en vanlig slagning i telefon eller dator på ett registreringsnummer kommer det upp om fordonet är ägt av en privatperson. Då blockeras informationen. Men då kan man skicka ett sms eller ett mejl, och så får man ut uppgifterna. Jag gjorde det provet själv efter att ha ställt frågan till statsrådet första gången. Det tog mindre än 40 sekunder, och sedan hade jag alla uppgifter jag behövde tillgängliga och kunde skriva ut dem. Sedan kan jag ju ta kontakt med den individen om jag har ont uppsåt och hota eller på annat sätt påverka honom eller henne.

Jag pratar mycket med förare som kör djurtransporter. Både jordbrukare och de som utför transporter åt jordbrukarna utsätts ofta för hot. Jag känner en åkare som jag vet lyssnar till denna debatt. Han upplever det här som väldigt besvärligt, för han vidtar de åtgärder han kan för att skydda sin personal. Det finns militanta grupper, eller vad man nu ska kalla dem, som försöker stoppa transporter. De hotar förarna, de hotar lantbrukarna och så vidare. Men han kommer inte längre, för alla uppgifter finns tillgängliga för dem som vill komma åt hans chaufför genom att enkelt titta efter vad det är för registreringsnummer på hans privatbil. På så sätt kan man få alla uppgifter om var någonstans han bor, och man kan därmed slutföra ett hot mot föraren.

Det finns skäl att skydda individer från offentlighetsprincipen så att den som har ont uppsåt inte kommer åt uppgifterna så lätt. Jag fick inget tydligt svar på frågan som jag ställde tidigare till statsrådet, och jag har inte heller fått ett tydligt svar i interpellationssvaret.

Jag är lite osäker på om statsrådet förstår vidden av det öppna registret, där man kan komma åt uppgifter om viktiga personer i samhället.

Anf. 17 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Thomas Morell, för en fråga som är viktig på många sätt! Jag förstår verkligen vidden av den effekt det skulle få i samhället om

Prot. 2020/21:66

19 januari

Svar på

interpellationer

man i stor utsträckning försvårade tillgängligheten till offentliga register, offentliga uppgifter och offentliga handlingar.

Jag tycker att grunden i Sveriges demokrati är att vi har en fantastisk offentlighetsprincip. Vi har möjlighet för människor att ta del av och granska hur myndigheter, politiker och andra agerar. I grunden har det tjänat demokratin väl att vi inte är ett samhälle som hemlighåller uppgifter. Det får dock aldrig stå i konflikt med rätten och skyldigheten för samhället att skydda personer som är utsatta. Det är helt avgörande.

Med all respekt: Jag tror att Thomas Morell i det här fallet siktar lite fel. Vägtrafikregistret har att utgå från den sekretessprövning som görs. Om man vill ha en skyddad personuppgift eller en skyddad identitet och ser behovet av detta är det till Skatteverket eller till polisen man ska vända sig – till polisen när det gäller fingerade personuppgifter.

Man kan då få en sekretessmarkering som Skatteverket prövar. Det kan gälla att man har utsatts för hot eller på annat sätt behöver skydd. Då är det en tydlig varningssignal att man får en sekretessmarkering. Som framgår i svaret har Transportstyrelsen i ett sådant sammanhang en manuell rutin, vilket innebär att den automatiserade modell som i dag finns frångås.

Skälet till att Thomas Morell inom loppet av 40 sekunder fick ett svar är just att det är en automatiserad rutin. Jag tror att flera av oss vet – när vi ska köpa bilar eller på annat sätt är nyfikna – att det är en ganska smidig service i dag när vi kan slå i registret och få reda på uppgifter om ägarförhållanden eller bilens historik. Det är en bra konsumentupplysning.

Men så fort det är en individ som ska skyddas ska de också skyddas. Det görs med sekretessmarkering och med skyddad folkbokföring, vilket man definitivt kan få om man är utsatt för hot. Det är en folkbokföring som innebär att man kan få skydd om man till exempel flyttar från kommunen så att ingen kan söka upp en.

Man kan också i särskilda fall, om man riskerar att bli utsatt för allvarlig brottslighet mot sitt liv, mot sin hälsa eller mot sin frihet eller frid, till och med få fingerade personuppgifter.

Det här kan min kollega justitieminister Morgan Johansson säkert väldigt mycket bättre än jag, men det är så grunderna för sekretessskyddet ser ut. Det är detta Transportstyrelsen har att utgå ifrån när man sedan gör en prövning. Jag föreställer mig att det är samma utgångspunkt när det gäller det vi har fört en diskussion om tidigare – Eniro, Google eller adressuppgifter generellt.

Självklart ska det finnas ett skydd för individer som är utsatta för brott, men det görs inte direkt i vägtrafikregistret. Skyddet görs genom en sekretessmarkering och en sekretessprövning, och det har sedan vägtrafikregistret att utgå ifrån.

Jag tycker ändå att det är viktigt att slå fast att det har tjänat Sverige väl att vi har uppgifter som i grunden är offentliga och lättillgängliga och som underlättar möjligheten till transparens och insyn och i grunden faktiskt också demokratin.

Anf. 18 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Tomas Eneroth! Det är bra med öppenhet i samhället, att man ska komma åt uppgifter och så vidare. Men det finns en gräns för när man ska släppa ut uppgifterna.

Brå gjorde en utredning för några år sedan, och där ser man vilka yrkesgrupper det är som är utsatta för hot. Det har tillkommit några sedan utredningen gjordes; den är ganska gammal. Dessa yrkesgrupper har blivit väldigt hårt utsatta de senaste åren.

Det handlar om politiker, anställda inom rättsväsendet, 121 myndigheter, och anställda inom andra, 71 stycken, relevanta myndigheter. Det gäller vissa yrken, 10–20 yrkesgrupper, inom kommuner och landsting och journalister och opinionsbildare. Jag har lagt till jordbrukare och djurtransportörer, som också är utsatta. Bland riksdagspolitiker är det 59 procent som på något sätt är utsatta för hot. Det gäller också livsmedelsinspektörer, poliser, journalister, socialsekreterare och anställda inom kriminalvården.

SVT:s genomgång den 24 september 2020 visar att mellan 30 och 60 procent av medarbetarna i olika yrkesgrupper som möter medborgare på de mest utsatta myndigheterna har drabbats. Där har vi polis, åklagare, domare och så vidare. Det kan handla om sabotage mot bilar, mordhot eller utpekande på sociala medier. 20 procent funderar på att sluta, alltså byta yrke, på grund av detta.

Där har vi baksidan av att registren är öppna. Den som har ett ont uppsåt och vill komma åt, påverka och hota har ju alla uppgifter tillgängliga. När det gäller samhällsviktiga funktioner som politiker, poliser, åklagare och domare bör dessa människor kunna få ett skydd där man så att säga släpper på offentlighetsprincipen. Det finns ingen anledning för någon annan än myndigheter att komma åt de här uppgifterna.

Jag talar av egen erfarenhet. Jag var utsatt för hot när jag jobbade inom polisen. Det värsta i den händelsen var att man hade kartlagt min fru, för hon jobbade också inom polisen. Man visste exakt vilka arbetstider hon hade och att hon befann sig på jobbet just när man ringde och uttalade hotet. Jag ringde då ned till vakthavande befäl på stationen och sa: Släpp inte ut henne därifrån! Sedan startade jag en process, och så fick man tag på tre stycken som hade riktat detta hot mot oss. Men det otäckaste var att man så fullständigt hade kartlagt var vi bodde och hur Anki jobbade. När vi till exempel var ute och handlade ställde jag mig under lång tid efteråt med ryggen mot en vägg för att ha koll på vad som hände runt omkring oss.

Detta påverkar djupt. Ni kommer säkerligen ihåg den åklagare nere i Västra Götaland som fick sin dörr sprängd av ett mc-gäng. Man kommer åt människor enkelt. Med en knapptryckning på en dator eller en telefon får man precis platsen där de bor.

Det bör övervägas – och det måste regeringen göra – att enklare kunna skydda de människor som har till uppgift att skydda vår demokrati. Det är nämligen oftast de människorna som är utsatta för detta.

Anf. 19 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Thomas Morell, för engagemanget!

Återigen tycker jag att det är helt avgörande att man skyddar individer som är utsatta för brott. Poängen i den här interpellationsdebatten är att just när det gäller vägtrafikregistret går vägen genom att ansöka hos Skatteverket eller hos polisen. Får man en sekretessmarkering där har Transportstyrelsen att faktiskt tillämpa den och därmed försvåra detta.

Tro mig: Jag är djupt engagerad i dessa frågor. Inte minst har jag sett hur kvinnojourer fått arbeta med kvinnor som blir systematiskt misshandlade och förföljda av män och har svårt att kunna få ett ordentligt skydd. Även när offentliga register går in och skyddar personer, även när man ger fingerade personuppgifter och på det sättet försöker att till varje pris skydda kvinnan från en man som jagar henne, hennes anhöriga och barnen, finns det dessvärre kunduppgifter, kontouppgifter eller aningslösa människor som sprider uppgifter som kan resultera i att mannen ändå kan få tag på och återigen kanske misshandla eller våldta en kvinna som sökt skydd.

Det är otroligt viktigt att personer som är utsatta för hot och brott har detta skydd. Det har också stärkts, inte minst under den här regeringsperioden. Men det är även en diskussion som jag hoppas och tror att Thomas Morell också tar med andra delar av regeringen, för i den här interpellationsdebatten handlar det om vägtrafikregistret. Vi kan inte ha separata ordningar där vi gör en särskild prövning av sekretessen i vägtrafikregistret, utan det handlar om att förhålla sig till den sekretessprövning som Skatteverket eller polisen gör.

I grunden är det positivt att vi har en öppenhet, en tillgänglighet och till och med automatiserade möjligheter att ur vägtrafikregistret snabbt få reda på exempelvis vem som äger den där bilen eller vad den har för beskaffenhet. Det tjänar Sverige väl. Men självklart måste också samhällets skydd finnas på plats om en person riskerar att utsättas för brott, hat eller hot. Det gäller skyddet i de offentliga uppgifterna, men det är också ett bekymmer när kortuppgifter, bankuppgifter eller företagsuppgifter kan användas för att spåra exempelvis – jag väljer att ta det som exempel – kvinnor som utsätts för förföljelse eller systematisk misshandel av män som inte kan acceptera att kvinnor gör egna vägval och vill klara sig själva och slippa ifrån män som kanske har plågat dem. Så nog finns det starka skäl för att värna integriteten.

Det gäller däremot inte yrkesgrupper generellt. Det är individer som skyddas. Vi talar inte, som jag har förstått det, i Sverige i dag om alla lastbilschaufförer eller alla poliser. Här finns en särskild ordning där man gör en prövning. Sedan är detta, precis som Thomas Morell säger, väldigt mycket mer förekommande i en del yrkesgrupper.

Jag är den förste att känna stark sympati för den som utsätts för hat och hot. Vare sig man drabbas när man kör en djurtransport eller under annan yrkesutövning ska det finnas goda möjligheter att ansöka om skyddsinsatser eller sekretessbelagda uppgifter, samtidigt som samhället naturligtvis med alla andra medel ska se till att skydda dem som utför viktiga samhällsgärningar eller av andra skäl ska skyddas från brott.

Om den målsättningen har vi ingen annan uppfattning. Jag tycker att det är viktigt att samhället agerar starkt. Men när det gäller vägtrafikregistret har Transportstyrelsen att förhålla sig till de regler som finns kring sekretessprövning. Som jag har förstått det är det ändå en ordning som fungerar väl.

Anf. 20 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Det är inte riktigt så enkelt. Jag har ju egen erfarenhet. När det här hände – det är visserligen snart 20 år sedan – var det inte så enkelt att få

sina uppgifter skyddade. Vi lyckades till slut i alla fall få hemligt nummer till telefonen, men i övrigt gick det inte.

Bilregistret är det absolut enklaste sättet att ta reda på var en människa bor. Kan man bara identifiera den individ som sitter i bilen behöver man sedan bara slå på registreringsnumret, och så har man platsen direkt. Den kommer inom 40 sekunder – och då kan syftet alltså vara att hota, påverka, skrämma, misshandla eller vad det nu är.

Yrkesgrupperna på den rättsvårdande sidan och inom Försvarmakten är oerhört viktiga för skyddet av vår demokrati. Ingen ska så enkelt som genom en knapptryckning på en dator inom loppet av 40 sekunder kunna komma åt en individ som man sedan kan göra en åtgärd emot. Vår demokrati och vårt skydd i samhället måste vara viktigare än så.

Jag har skrivit till Transportstyrelsen för att få mina uppgifter skyddade. Jag fick svar i dag, klockan 8.59, att det inte var möjligt. Där är vi alltså. Vi kan inte skydda våra viktiga personer i samhället – poliser, åklagare, domare och så vidare. Det är inte så enkelt, som statsrådet vill göra gällande, att man med bara en knapptryckning kan få sina uppgifter skyddade. Jag har provat. Det har inte fungerat.

Anf. 21 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Thomas Morell, för engagemanget!

Vi har ändå ägnat en del tid åt det här nu. Det är klart att Thomas Morell inte får ett svar från Transportstyrelsen eftersom det är Skatteverket och polisen som har att pröva huruvida uppgifter om personlig identitet ska beläggas med sekretess. Transportstyrelsen har att verkställa om Skatteverket gör en sekretessmarkering – så har jag förstått regelverket. Transportstyrelsen gör ingen egen prövning. Sekretess, skyddad identitet och fingerade personuppgifter är det – som jag sagt i svaret och upprepat vid ett par tillfällen – Skatteverket eller polisen som prövar. Sedan har andra myndigheter, däribland Transportstyrelsen, uppgiften att förhålla sig till detta. Det är den vägen vi ska gå.

Sedan är det återigen i grunden bra för svensk demokrati att vi har offentlig tillgång till en väldig massa uppgifter. Det har tjänat demokratin väl. Men när det gäller att skydda personer som utsätts för brott ska samhället kunna reagera starkt. Vare sig det handlar om yrkesgrupper som utför samhällsviktig verksamhet – försvarsverksamhet är kanske det mest aktuella – eller om kvinnor som av andra privatpersoner utsätts för hat, hot och våld måste skyddet av personuppgifter, identitet och folkbokföringsadress finnas där.

Det måste naturligtvis också till andra insatser, inte minst mot dem som begår brotten. En av de kanske viktigaste insatserna är att se till att de som systematiskt hotar antingen kvinnor eller rättsväsendet och representanter för polisen faktiskt också får sitt straff. Straffen har också höjts, inte minst när det gäller hot mot blåljuspersonal, för inte så länge sedan. Detsamma gäller en hel del andra hot och annat våld i samhället. Det accepterar vi inte i Sverige.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Prot. 2020/21:66
19 januari

Svar på
interpellationer

§ 8 Svar på interpellation 2020/21:276 om den illegala importen av hundar

Anf. 22 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Magnus Oscarsson har frågat mig vilka initiativ på rättsområdet jag är beredd att ta för att försvåra för de kriminella att smuggla in hundar till Sverige och för att motverka köparens benägenhet att införskaffa hundar som kan misstänkas ha införts illegalt i landet samt vilka övriga åtgärder jag är beredd att vidta för att stävja den illegala importen av hundar till Sverige.

Först av allt vill jag tydliggöra att det är olagligt att smuggla in hundar till Sverige och att det är straffbart att köpa en smuggelhund.

Det är inte helt lätt att komma åt problemet med illegal införsel av hundar eftersom det finns människor som är beredda att gå mycket långt för att tillhandahålla djur och vilseleda potentiella köpare. Det förekommer inte sällan att djur förses med falsk identitet och falska hälsointyg i syfte att ge sken av att man har följt gällande regelverk för införsel av hundar.

I botten på problematiken ligger att det finns en högre efterfrågan på vissa hundar än vad den legala marknaden förmår att möta i alla lägen. Utan köpare och en marknad för illegalt införda hundar finns det ingen lönsamhet och inga incitament för personer att smuggla hundar.

Mot den bakgrunden är det allra mest effektiva vapnet mot illegal införsel att den som vill köpa en hund har tålamod nog att vänta på att köpa en hund som man är helt säker på har fötts och vuxit upp under goda förhållanden.

Att alla har en god kunskap om de djurskydds- och hälsomässiga problem och risker som är förknippade med illegal införsel av hundar och om de metoder som används för att lura konsumenterna är ett mycket viktigt led i att motverka handeln med illegalt införda hundar.

Alla de myndigheter som har beröringspunkter med problematiken kring illegal införsel av hundar – Statens jordbruksverk, Statens veterinärmedicinska anstalt, SVA, och Tullverket – arbetar med att sprida kunskap och information på olika sätt och i olika kanaler för att motverka sådan handel. Det finns till exempel bra och konkreta råd på myndigheternas hemsidor om vad man ska tänka på i samband med ett hundköp.

För att förstärka det myndighetsgemensamma samarbetet på det här området startade Jordbruksverket 2020 ett samverkansforum där SVA, Tullverket, Folkhälsomyndigheten, länsstyrelserna, de regionala smittskyddsläkarna och Arbetsmiljöverket är representerade.

Det är också viktigt och värdefullt att många – organisationer, företag och enskilda – är engagerade i denna fråga och jobbar på det sätt de kan för en mer säker handel med hundar. Vi behöver alla hjälpas åt för att motverka denna olagliga, oetiska och riskfyllda handel.

Anf. 23 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Fru talman! Under den pågående pandemin har fler, kanske till följd av hemmavistelse och en längtan efter sällskap, övervägt att skaffa en hund. Det i sig är väldigt bra, men den ökade efterfrågan har gjort att väntetiderna är långa för att få tag på en hundvalp från någon av de uppfödare som är registrerade hos Svenska Kennelklubben. Väntetiden kan vara upp till ett år.

Till följd av detta har den illegala införseln av hundar ökat enormt. Den organiserade hundsmugglingen sker under samvetslösa förhållanden. De kriminella ser att det finns stora pengar att tjäna. En insmugglad valp kan säljas för mellan 20 000 och 60 000 kronor. Men de valpar som säljs är ofta traumatiserade på grund av svåra uppväxtförhållanden samt resor under hemska förhållanden till slutdestinationen.

Hundarna föds upp i valpfabriker där tikar tvångsparas för maximal och frekvent valpning. Valparna skiljs mycket tidigt från sina mammor med påföljande beteendestörningar. Sjukdomar och parasiter förekommer, och rabies är inte ovanligt.

De illegalt insmugglade valparna säljs i regel med hjälp av sociala medier vars plattformar används för att annonsera och upprätta kontakt med personer som söker en hund. De sociala medierna är enkla att använda anonymt utan spårbarhet.

Smugglingen sker med små risker då eventuella straff är låga. För de smugglande är kopplingar till annan kriminell verksamhet inte långt borta. En straffrättsligt hårdare bedömning av brottet skulle med största sannolikhet minska antalet smugglingar av hundar. Om det dessutom blev straffbart att köpa insmugglade hundar skulle tröskeln för att köpa en insmugglad hund höjas avsevärt.

Med anledning av detta vill jag fråga statsrådet Jennie Nilsson: Vilka initiativ på rättsområdet är statsrådet beredd att ta för att försvåra för de kriminella att smugla in hundar till Sverige?

Anf. 24 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, Magnus Oscarsson, för frågan!

Det här är en viktig fråga inte minst givet den utveckling som vi har sett på området. Magnus Oscarsson nämnde i sin frågeställning att när man tittar på statistik över hur många hundar som beslagtas ser man en kraftig uppgång under 2020 fram till november – det är den senaste statistik vi har. Det kan säkert hänga ihop med coronapandemin och folks önskan att skaffa sig ett husdjur – och nya möjligheter att jobba hemifrån och lösa en situation som man kanske inte hade tidigare.

Jag är helt enig med Magnus Oscarsson om att det i grunden är något positivt att fler människor känner att de kan och vill ha ett husdjur. Det betyder självklart inte att det är okej, bara för att väntetiden är lång när efterfrågan ökar på att köpa ett djur, att i stället vända sig till en olaglig kanal och köpa en hund som är insmugglad till Sverige.

När det gäller det som Magnus Oscarsson redogjorde för kring det som skulle vara en önskvärd utveckling på det här området kan jag bara konstatera att det redan är straffbart att köpa en smuggelhund. Jag bedömer också att straffskalorna på det här området är ganska höga, inte minst om man jämför med annan brottslighet på området. Det är straffbart både att smugla och att köpa en hund med böter eller fängelse upp till två år eller fängelse i mellan sex månader och sex år om brottet bedöms som grovt.

Väldigt många gånger finns det anledning att bedöma de här brotten som grova av flera skäl – dels för att de är en del av organiserad brottslighet, dels för att djuren transporteras på ett sådant sätt att det medför stort lidande för dem och det alltså är djurplågeri. Det innebär att man också kan addera den typen av straff och påföljder i en eventuell domstols-

process. Dessutom är det risk för att man för in smittor i Sverige som kan vara skadliga för folkhälsan.

Det finns alltså en rad olika omständigheter som gör att även om det här redan är brottsligt, och även om jag tycker att påföljderna i sig kanske är hårda, finns det stor anledning att ta samlade grepp för att se till att arbeta mer systematiskt med att få bort det här fenomenet – både få ned det i volym och få bort det.

Det finns framför allt tre sätt som jag tror är viktiga för att lyckas med detta. Ett är att man samverkar mellan alla myndigheter som har ansvar på det här området i Sverige. Jordbruksverket sätter upp regler för hur det ska se ut, och Tullverket har ansvar för att kontrollera och så vidare. Också andra myndigheter har beröringspunkter när det gäller detta, och därför har man inrättat ett samverkansforum för att poola sina resurser och bli duktiga på det här området – man har Jordbruksverket, SVA, Tullverket, Folkhälsomyndigheten, länsstyrelserna, det regionala smittskyddet och Arbetsmiljöverket. Det är alltså väldigt brett.

I det här arbetet jobbar man mycket med att framför allt sprida information, för det absolut snabbaste och effektivaste sättet att komma till rätta med ett sådant här problem är att få köparen att inte välja att köpa en in-smugglad hund. Jag tror att här finns ganska mycket att hämta, för jag tror att de flesta människor, i alla fall de som vi talade om initialt som har upptäckt att det här skulle kunna vara en trevlig möjlighet givet ett nytt sammanhang, inte är intresserade av att medverka till en kriminell handling som dessutom innebär stort lidande för djuren. Samtalskampanjer i sociala medier och på andra sätt är en viktig del i detta, men det är också viktigt att arbeta inom EU.

Här har Sverige varit väldigt aktiva tillsammans med ett antal länder – Belgien, Danmark, Nederländerna och Tyskland. Man har tagit initiativ till djurplattformen, som bland annat jobbar med denna fråga. Jag kan återkomma i mitt nästa anförande till vad jag tycker att man behöver lyfta där.

Anf. 25 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Fru talman! Tack, ministern, för ditt svar! Denna brottslighet är väldigt stor, och kriminella ligor drar in enorma belopp. Det tullen får tag på i dag i Sverige är bara toppen av ett isberg. Vi har sett fruktansvärda tv-inslag och dokumentärer om hur hundar smugglas hit till Sverige. Det sker ofta med bilar. Vid ett tillfälle hittades 39 medtagna hundvalpar under ett bilsäte. Ni kan bara tänka er den förfärliga stanken i den bilen.

Smugglaren lurar köparen. Hundarna är ofta sjuka och i dåligt skick, och det är ett stort djurplågeri. Åklagarmyndigheten lägger tyvärr ned ärenden då detta inte prioriteras. Vad som händer i dag om hundar upptäcks av tullen är att Jordbruksverket kontaktas. Påföljden är oftast att smugglarna ska vända hem med hundarna till det land de kommer ifrån. Det är därför jag tar upp frågan.

Tror ministern att smugglarna gör det? Jag tror inte det. Det visar sig också att vad smugglarna gör är att de tar med sig hundarna inte till Rumänien och till Serbien utan kanske till Danmark. De försöker på ett annat ställe och hoppas på att där ha mer tur med att få in bilen, som är fullastad med hundvalpar.

Denna typ av brottslighet måste få ett slut. Jag tycker att det är jättebra att ministern tar upp olika saker. Men jag tror att det är viktigt – frågan har

nu varit uppe både medialt och på andra sätt – att det faktiskt blir en rättsprocess så att smugglarna lagförs.

Jag noterade att ministern i sitt svar sa följande:

”För att förstärka det myndighetsgemensamma samarbetet på det här området startade Jordbruksverket 2020 ett samverkansforum, där SVA, Tullverket, Folkhälsomyndigheten, länsstyrelserna, de regionala smittskyddsläkarna och Arbetsmiljöverket är representerade.”

Vad innebär det i praktiken? Det skulle vara jätteintressant att veta och att få ett svar från ministern. Kan vi nu räkna med kraftfulla insatser mot smugglarna? Det hoppas vi på att vi får se.

Anf. 26 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Vi kan börja med det samverkansforum som är inrättat. Syftet där är att man ska poola sina resurser och att man ska jobba effektivt och riktat med information och kampanjer. Jag tror ändå att de flesta människor som köper en hund inte vill medverka till detta och att de skulle välja ett annat alternativ om de förstod vad det är man är med och bidrar till genom att välja detta alternativ.

Sedan finns det absolut fall som skulle uppstå ändå. Den som vill begå en illegal handling försöker oftast att kringgå systemen. Förutom att jobba med information och informationskampanjer måste vi alltså jobba för att få en effektiv kontroll. Det handlar om anmälningar och om att vara tydlig med var man kan lämna tips och så vidare. Och vi måste jobba på EU-nivå. Det arbete som vi bedriver där gör vi givetvis som nation. Men det är också en del i det samverkansforum som har inrättats att varje myndighet ska jobba med sin motsvarande myndighet inom ramen för detta. Det handlar inte minst om att upprätta bra kontaktnät kopplat till detta.

Sverige har varit väldigt pådrivande i arbetet med att lyfta djurskyddsfrågorna på EU-nivå, och vi har hittat ett antal länder, som jag nämnde tidigare, som är like-minded. En av de saker som vi har fått till är en EU-plattform för djurskydd, där man arbetar med dessa frågor. En av arbetsgrupperna där, som man i sin tur har tillsatt, arbetar just med handel med sällskapsdjur för att säkerställa att det finns bra rutiner och regler för att fånga upp det på EU-nivå. Det är nämligen aldrig en nations problem när detta händer. Man åker genom många EU-länder. Och ett säljarland och ett köparland måste vara involverade i detta för att det ska bli ett problem, helt enkelt.

Man har också adresserat e-handelsplattformarna i arbetet på EU-nivå, och man jobbar aktivt gentemot dem. De finns oftast på globala arenor. Där handlar det väldigt mycket om dialog och information. E-handelsplattformarna ger uttryck för att de är ointresserade av att delta i illegal verksamhet på detta område. De vill sprida kunskap och information som gör det tydligt för köparen vad det är som gäller, vart man vänder sig och hur det ska se ut på området.

Det handlar också om att säkerställa att hundarna är id-märkta. De ska ha veterinärintyg eller EU-pass, och det ska finnas dokumentation om giltig vaccination mot rabies. Det ska vara säkerställt och tydligt. Det är regler som redan gäller inom ramen för EU. I Sverige har vi utöver det en regel om att alla hundar ska märkas och registreras i det centrala hundregistret. Det är något som många hundköpare faktiskt inte vet om. Där behövs det också mer information och kunskap.

Prot. 2020/21:66
19 januari

Svar på
interpellationer

Det handlar alltså om flera olika saker. Det handlar om att säkerställa att man har bra regler, rutiner och riktlinjer. Det handlar om att säkerställa att de kan kontrolleras och efterlevas. Där ser jag den stora utmaningen. Och det handlar om att nå ut med information om vilka regler och riktlinjer som gäller till den som framför allt är köpare och konsument här.

Det pågår ett arbete inom ramen för detta på alla tre områden, men jag utesluter inte att vi kommer att behöva ta steg vidare kopplat till det här. Jag uppfattar att det finns en stor samsyn, både politiskt och mellan myndigheter, kring att detta är något som vi absolut inte vill se. Det göder nämligen organiserad brottslighet. Och får man in hundar jämte systemet innebär det en risk för smittspridning, inte minst av rabies, som är en sjukdom som vi inte har i Sverige och heller inte vill ha.

Anf. 27 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Fru talman! Tack, ministern, för svar och en intressant debatt! Jag lyfter denna fråga eftersom den har blivit stor. Talar man med de som arbetar med detta – tullen och andra – märker man att detta är toppen av ett isberg. De upplever att det är en tandlöshet. Det är därför vi tycker att det är viktigt att försöka lyfta detta. Jag hör också att ministern vill ta steg vidare. Det skulle vara jätteintressant om ministern ville berätta vad det innebär.

Risken för smittor är överhängande. Det kan i sin tur få mycket allvarliga konsekvenser, precis som ministern var inne på. Hundar som är insmugglade kan bära på rabies, som Sverige blev helt fritt från 1886. Det vore ett stort folkhälsoproblem om det kom in.

Det smugglarna gör är fruktansvärt, men även köparna har ett stort ansvar. Att köpa en insmugglad hund måste få rättsliga konsekvenser. I dag finns det ett stort bekymmer: Om en veterinär misstänker att en hund är insmugglad, om papperet eller chippet för hunden inte stämmer, får veterinären inte anmäla hundägaren – på grund av personuppgiftslagen. Det menar jag är fel. Man måste kunna se över det när det handlar om insmugglade hundar.

England har nyligen infört en lag som kallas Lucy's Law. Den innebär i korthet att hundar och katter yngre än sex månader inte får säljas av andra än uppfödaren. Detta kanske kan stävja försäljningen av unga hundar från andra än uppfödaren. Det är ett förslag som jag tycker att regeringen borde ta efter. Det kanske är ett av stegen vidare, som ministern talade om.

Anf. 28 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag är absolut beredd att ta till mig och titta vidare på olika sätt att stävja detta. Jag tror att det finns en stor samsyn om att detta är något som inte ska förekomma, av alla de skäl som både jag och Magnus Oscarsson har upprepat flera gånger i denna debatt.

Jag har också noterat det som Magnus Oscarsson nämnde i sitt slutanförande: att det från veterinärhåll har lyfts att de skulle vilja kunna anmäla när de misstänker att en hund är insmugglad. Det kan de inte göra i dag. Skälet är, precis som Magnus Oscarsson säger, att det är emot GDPR-lagstiftningen och den sekretess som finns där. Där har vi fått rättsfall som är prövade av enskilda individer som har vänt sig emot att veterinärer just har gjort det, och därför är det inte en möjlig väg framåt.

Å ena sidan utesluter jag inte att man tittar på hur man hanterar det i ett vidare perspektiv. Å andra sidan skulle det krävas lång utredning och

förändrad lagstiftning för att man skulle kunna få ett sådant undantag på plats. För mig är det därför viktigt att man också jobbar parallellt med de verktyg som vi redan har.

Magnus Oscarsson lyfte att han tycker att det är tandlöst att för få anmäls och döms för den här typen av brott. Min bild är att det inte saknas vare sig lagstiftning eller rättslig grund för att sätta dit smugglare eller för att sätta dit den som faktiskt köper en hund. Det är alltså möjligt att få fängelse i upp till sex år för att ha köpt en smugglad hund. Det är ett högt straffvärde givet andra brottsrubriceringar.

Jag tror att det väldigt mycket handlar om att se till att frågan har tillräckligt hög status och är tillräckligt högt uppe på dagordningen och att människor inser den totala vidden av problem som de här brotten faktiskt innebär.

Av det skälet tackar jag särskilt Magnus Oscarsson och den tv- och mediebevakning som varit på det här området under hösten. Detta bidrar sammantaget till att vi kanske får bättre tillämpning av den lagstiftning som faktiskt redan finns på plats.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Prot. 2020/21:66
19 januari

Svar på
interpellationer

§ 9 Bordläggning och beslut om förkortad motionstid

Följande dokument anmälades och bordlades:

Propositioner

2020/21:81 Ytterligare kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om elektronisk identifiering

2020/21:83 Extra ändringsbudget för 2021 – Förstärkta stöd till företag, nedsättning av arbetsgivaravgifter för unga och andra åtgärder med anledning av coronaviruset

Kammaren biföll regeringens förslag att motionstiden för proposition 2020/21:83 skulle förkortas till tre dagar.

Motioner

med anledning av prop. 2020/21:55 Språkplikt – deltagande i vuxenutbildning i svenska för invandrare (sfi) för rätt till försörjningsstöd

2020/21:3807 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M)

2020/21:3811 av Maj Karlsson m.fl. (V)

med anledning av prop. 2020/21:57 Lag om estetiska kirurgiska ingrepp och estetiska injektionsbehandlingar

2020/21:3806 av Lina Nordquist m.fl. (L)

2020/21:3822 av Clara Aranda m.fl. (SD)

2020/21:3829 av Sofia Nilsson m.fl. (C)

med anledning av prop. 2020/21:66 Nya bestämmelser om hållbarhetsrelaterade upplysningar för vissa aktörer på finansmarknadsområdet

2020/21:3808 av Oscar Sjöstedt m.fl. (SD)

2020/21:3821 av Jakob Forssmed m.fl. (KD)

2020/21:3825 av Elisabeth Svantesson m.fl. (M)

med anledning av prop. 2020/21:68 Förstärkt och förenklad miljöstyrning
i bonus–malus-systemet

2020/21:3809 av Eric Westroth m.fl. (SD)

2020/21:3826 av Niklas Wykman m.fl. (M)

med anledning av prop. 2020/21:72 Sveriges tillträde till Europarådets
konvention om it-relaterad brottslighet

2020/21:3818 av Adam Marttinen m.fl. (SD)

2020/21:3823 av Johan Forssell m.fl. (M)

2020/21:3827 av Andreas Carlson m.fl. (KD)

2020/21:3831 av Helena Vilhelmsson och Hannes Hervieu (båda C)

med anledning av skr. 2020/21:61 Riksrevisionens rapport om styrning av
ämneslärarutbildningen vid Högskolan i Gävle, Linnéuniversitetet och
Stockholms universitet

2020/21:3819 av Kristina Axén Olin m.fl. (M)

med anledning av skr. 2020/21:63 Redovisning av åtgärder i enlighet med
målsättningarna i det nationella brottsförebyggande programmet Till-
sammans mot brott

2020/21:3812 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V)

2020/21:3817 av Adam Marttinen m.fl. (SD)

2020/21:3824 av Johan Forssell m.fl. (M)

2020/21:3828 av Andreas Carlson m.fl. (KD)

2020/21:3830 av Helena Vilhelmsson och Hannes Hervieu (båda C)

med anledning av skr. 2020/21:70 Integritetsskydd vid signalspaning i för-
svarsunderrättelseverksamhet

2020/21:3815 av Pål Jonson m.fl. (M, KD)

Trafikuskottets betänkande

2020/21:TU5 Förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis

§ 10 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 15 januari

2020/21:299 Handläggningstiderna för miljötillstånd

av Johan Hultberg (M)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2020/21:300 Förutsättningarna för ny kärnkraft

av Mattias Bäckström Johansson (SD)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:301 Konsekvensanalyser i utlänningspolitiken

av Jonas Andersson i Skellefteå (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:302 Efterlevnaden av svavelförordningen

av *Johan Hultberg* (M)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2020/21:303 Statsbidrag till studieförbunden

av *John Weinerhall* (M)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:304 Ordningen i svenska domstolssalar

av *Boriana Åberg* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:305 Patent och immaterialrättsskydd på vaccin mot covid-19

av *Lorena Delgado Varas* (V)

till statsrådet Anna Hallberg (S)

2020/21:306 Svenska investeringar och klimatet

av *Lorena Delgado Varas* (V)

till statsrådet Anna Hallberg (S)

2020/21:307 Arbetsförmedlingens anslag

av *Mats Green* (M)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:308 Covid-19-smitta på våra tunga anstalter

av *Lotta Olsson* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

den 16 januari

2020/21:309 Efterkontroll i utlandet av krigsmateriel

av *Björn Söder* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:310 Åtgärder för arbetsmiljön inom vård- och omsorgssektorn

av *Saila Quicklund* (M)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:311 Ungdomsarbetslösheten

av *Ann-Sofie Lifvenhage* (M)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:312 Regeringens åtgärder mot arbetslösheten

av *Mats Green* (M)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:313 Regeringens agerande gentemot restaurangnäringen

av *Tobias Andersson* (SD)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:314 Pandemilagens konsekvenser för det svenska näringslivet

av *Tobias Andersson* (SD)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

den 17 januari

2020/21:315 Förklaringar till Sveriges arbetslöshet i hög- och lågkonjunktur

av *Jan Ericson* (M)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:316 Åtgärder för att minska arbetslösheten
av *Edward Riedl* (M)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:317 Arbetslösheten i Sverige i förhållande till övriga EU
av *Sofia Westergren* (M)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:318 Arbetslöshetens inverkan på välfärden
av *Elisabeth Svantesson* (M)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:319 Antalet arbetslösa i Sverige
av *Mattias Karlsson* i Luleå (M)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:320 Restriktioner i restaurangbranschen
av *Alexandra Anstrell* (M)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

§ 11 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 15 januari

2020/21:1261 Effektiviserad massvaccinering
av *Markus Wiechel* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1262 Djurskydd på gårdar och slakterier
av *Yasmine Eriksson* (SD)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:1263 Företagare som utnyttjas av den organiserade brottsligheten under pandemin

av *Jonas Andersson* i Linköping (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1264 Etiska handelsrestriktioner mot Kina
av *Markus Wiechel* (SD)

till statsrådet Anna Hallberg (S)

2020/21:1265 1177 Vårdguiden
av *Mattias Vepsä* (S)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1266 Länsstyrelsernas ökade tillsynsuppgifter
av *Staffan Eklöf* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1267 Regeringens ståndpunkt om det andra amorteringskravet

av *Dennis Dioukarev* (SD)

till statsrådet Per Bolund (MP)

2020/21:1268 Frihandelsavtal med Taiwan
av *Markus Wiechel* (SD)

till statsrådet Anna Hallberg (S)

2020/21:1269 Samhalls uppdrag
av *Saila Quicklund* (M)
till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:1270 Åtgärder för att minska ungdomsarbetslösheten
av *Ann-Sofie Lifvenhage* (M)
till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:1271 Vacciner mot covid-19 till fattiga länder och folk
av *Amineh Kakabaveh* (-)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1272 Användandet av neodym och dysprosium
av *Sofia Westergren* (M)
till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2020/21:1273 Den rekordhöga arbetslösheten
av *Sofia Westergren* (M)
till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:1274 Fördömanden av uppvigling
av *Björn Söder* (SD)
till statsminister Stefan Löfven (S)

2020/21:1275 Utvisning av säkerhetsskäl
av *Linda Westerlund Snecker* (V)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1276 Utebliven coronaersättning
av *Ann-Sofie Lifvenhage* (M)
till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

2020/21:1277 Sveriges vargstam
av *Sten Bergheden* (M)
till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:1278 Covid-19-smitta från asymtomatiska personer
av *Marléne Lund Kopparklint* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1279 Den dåliga halkbekämpningen
av *Sten Bergheden* (M)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:1280 Brottsmarkering vid sexualbrott
av *Marléne Lund Kopparklint* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1281 Djurskyddsperspektivet i konsumentköplagen
av *Marléne Lund Kopparklint* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1282 Självstyre för Nineveslätten i Irak
av *Robert Hannah* (L)
till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:1283 CAI och de mänskliga rättigheterna
av *Maria Nilsson* (L)
till statsrådet Anna Hallberg (S)

den 16 januari

2020/21:1284 Vaccinationer på apotek
av *Jörgen Berglund* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1285 Inskränkningar i näringsverksamheten
av *Jan R Andersson* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1286 SAS och inhyrning av piloter från Irland
av *Jörgen Berglund* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:1287 Incitament för filmproduktion i Sverige
av *Pyry Niemi* (S)
till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

2020/21:1288 Arbetsmiljön inom vård och omsorg
av *Saila Quicklund* (M)
till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:1289 EU:s investeringsavtal med Folkrepubliken Kina
av *Tobias Andersson* (SD)
till statsrådet Anna Hallberg (S)

2020/21:1290 Norden som integrerad region
av *Angelika Bengtsson* (SD)
till statsrådet Anna Hallberg (S)

2020/21:1291 Svenska ambassadens arbete i Nordkorea
av *Björn Söder* (SD)
till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:1292 Antalet aborter i världen
av *Björn Söder* (SD)
till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2020/21:1293 Sveriges bistånd till FN och andra multilaterala organisationer
av *Markus Wiechel* (SD)
till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2020/21:1294 Svenska påtryckningar mot Finlands covid-19-strategi
av *Björn Söder* (SD)
till socialminister Lena Hallengren (S)

den 17 januari

2020/21:1295 Avsaknaden av nya mål för förenklingspolitiken
av *Tobias Andersson* (SD)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:1296 Massbehandling mot löss hos nötkreatur i utegångsdrift
av *Staffan Eklöf* (SD)
till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:1297 Rysslands utträde ur Open Skies
av *Markus Wiechel* (SD)
till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2020/21:1298 Regeringens intresse för landsbygdens utveckling
av *Helena Lindahl* (C)
till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:1299 Konsumentköplagen vid handel med djur
av *Sofia Westergren* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1300 Konsumentköplagen vid handel med djur
av *Sofia Westergren* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1301 Konsumentköplagen vid handel med djur
av *Sofia Westergren* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1302 Stöd till besöksnäringen
av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:1303 Efterlevnad av regeringens uppmaningar med anledning av covid-19

av *Björn Söder* (SD)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2020/21:1304 Brott mot arbetsmiljölagen i skolan under pandemin
av *Markus Wiechel* (SD)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:1305 Arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör

av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:1306 Diskrimineringen av samkönade par som skaffar barn
av *Robert Hannah* (L)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1307 Konsekvenser för rennäringen av fler vargar
av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:1308 Konsekvenser av vargföryngringar i renskötselområden

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:1309 Förbud mot att anställa dömda pedofiler
av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1310 Stödåtgärder till drabbade företag
av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:1311 Ansvarsfördelningen framåt utifrån Coronakommisionens kritik

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1312 Stärkt vittnesskydd och rättssäkerhet i fall med gängkriminella

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1313 Bemanning, kompetens och arbetsförhållanden under coronakrisen

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1314 Ungerns diskriminering av hbtq-personer

av *Robert Hannah* (L)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:1315 Hinder för att anställa läkare och tillgång till medicinsk utrustning

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)
till socialminister *Lena Hallengren* (S)

2020/21:1316 Förslag om företagsstöd

av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)
till näringsminister *Ibrahim Baylan* (S)

2020/21:1317 Internationella adoptioner för samkönade par

av *Robert Hannah* (L)
till statsrådet *Åsa Lindhagen* (MP)

2020/21:1318 Kontinuerliga kontroller i brottsregistret

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)
till statsrådet *Mikael Damberg* (S)

den 18 januari

2020/21:1319 Potentiella brottsverktyg inom slutna ungdomsvård

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)
till socialminister *Lena Hallengren* (S)

§ 12 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 15 januari

2020/21:958 Gängkriminalitet

av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)
till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

2020/21:975 Stödperson till barn vid vårdnadstvister

av *Mikael Eskilandersson* (SD)
till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

2020/21:1006 Tiggande EU-medborgare

av *Adam Marttinen* (SD)
till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

2020/21:989 Det grundlagsskyddade egendomsskyddet

av *Kjell Jansson* (M)
till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

2020/21:990 Förändringar i hatbrottslagstiftningen

av *Adam Marttinen* (SD)
till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

2020/21:998 Personer som bedöms som säkerhetsrisker

av *Lars Beckman* (M)
till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

2020/21:1031 Häktade som kan kommunicera med varandra trots restriktioner

av *Ellen Juntti* (M)
till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

2020/21:1033 Sms-utskick om covid-19

av *Alexandra Anstrell* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1034 Relevant information i sms-utskicket

av *Boriana Åberg* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1058 Brottsofferperspektivet

av *Hans Rothenberg* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1088 Nytt fängelse i Åmål

av *Camilla Brodin* (KD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1017 Gränskontroll av resande från grannländer med anledning av covid-19

av *Anders Hansson* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1018 IS-anslutna i Syrien och Irak

av *Adam Marttinen* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1126 Polisens bistånd till IS-återvändare

av *Johan Forssell* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1141 Återvändande IS-terrorister

av *Markus Wiechel* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1030 Återaktualisering av lagförslag om kvotering i bolagsstyrelser

av *Mikael Eskilandersson* (SD)

till statsrådet Åsa Lindhagen (MP)

2020/21:1013 Hälsofrämjande arrangemang i coronatider

av *Johan Andersson* (S)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1062 Förenklad hantering av vapenlicenser

av *Jan R Andersson* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1077 Ny terroristbrottslag

av *Mikael Damsgaard* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1076 Brott mot äldre

av *Mikael Damsgaard* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1111 Gallringstid för omfrågeuppgifter

av *Dennis Dioukarev* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1124 Konsumentköplagen och handeln med hästar

av *Sofia Westergren* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1131 Amnesti för vapen och explosiva varor

av *Johan Pehrson* (L)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

Prot. 2020/21:66

19 januari

2020/21:1104 Höjt försörjningskrav vid arbetskraftsinvandring
av *Maria Malmer Stenergard* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1147 Polisens utredning av bostadsinbrott

av *Björn Söder* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1049 Rekrytering av unga kriminella

av *Hans Rothenberg* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1149 Verkställighet av utvisningar

av *Björn Söder* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1153 Hinder för utvisning

av *Ellen Juntti* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1159 Utvisning och covidtester

av *Maria Malmer Stenergard* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1116 Trygghetsskapande åtgärder för tjänstepersoner och deras närstående

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1090 Konsumentkreditlagen

av *Dennis Dioukarev* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1094 Ränteskillnadsersättningen i en internationell jämförelse

av *Dennis Dioukarev* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1075 Brott mot småföretag

av *Alexander Christiansson* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1084 Nationell säkerhetsstrategi

av *Hans Wallmark* (M)

till statsminister Stefan Löfven (S)

2020/21:1091 Förstärkt brandskydd för äldre

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1092 Brandskyddsåtgärder för äldre oavsett vilken kommun man bor i

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1089 Migrationspolitikens konsekvenser för pensionerna

av *Dennis Dioukarev* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1174 Covidtest för inresande från Storbritannien

av *Boriana Åberg* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1182 Kontroll av smittskyddsåtgärder

av *Boriana Åberg* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1151 Upphandling av nya andningsmasker
av *Alexandra Anstrell* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1155 Sexuell exploatering av barn på nätet
av *Ann-Sofie Alm* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1158 Väggran av covidtest

av *Maria Malmer Stenergård* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1179 Verkställande av utvisningar under pandemin

av *Markus Wiechel* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1167 Vrakplundring i Östersjön

av *Aron Emilsson* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1192 Förtroendet för MSB:s generaldirektör

av *Björn Söder* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1191 Acceptansen av ministrarnas agerande

av *Markus Wiechel* (SD)

till statsminister Stefan Löfven (S)

Prot. 2020/21:66
19 januari

§ 13 Kammaren åtskildes kl. 14.22.

Sammanträdet leddes av förste vice talmannen.

Vid protokollet

EMMA PAAKKINEN

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Meddelande om frågestund	1
§ 2 Anmälan om subsidiaritetsprövning	1
§ 3 Ärenden för hänvisning till utskott	1
§ 4 Ärenden för bordläggning	1
§ 5 Svar på interpellation 2020/21:221 om upprätthållande av kollektivtrafikservice	2
Anf. 1 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	2
Anf. 2 PATRIK JÖNSSON (SD)	2
Anf. 3 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	3
Anf. 4 PATRIK JÖNSSON (SD)	4
Anf. 5 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	5
Anf. 6 PATRIK JÖNSSON (SD)	6
Anf. 7 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	6
§ 6 Svar på interpellation 2020/21:280 om taxameterdispensen	7
Anf. 8 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	7
Anf. 9 MARIA STOCKHAUS (M)	7
Anf. 10 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	8
Anf. 11 MARIA STOCKHAUS (M)	9
Anf. 12 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	10
Anf. 13 MARIA STOCKHAUS (M)	11
Anf. 14 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	11
§ 7 Svar på interpellation 2020/21:287 om skydd i fordonsregistret för känsliga yrkesgrupper	12
Anf. 15 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	12
Anf. 16 THOMAS MORELL (SD)	13
Anf. 17 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	13
Anf. 18 THOMAS MORELL (SD)	14
Anf. 19 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	15
Anf. 20 THOMAS MORELL (SD)	16
Anf. 21 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	17
§ 8 Svar på interpellation 2020/21:276 om den illegala importen av hundar	18
Anf. 22 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	18
Anf. 23 MAGNUS OSCARSSON (KD)	18
Anf. 24 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	19
Anf. 25 MAGNUS OSCARSSON (KD)	20
Anf. 26 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	21
Anf. 27 MAGNUS OSCARSSON (KD)	22
Anf. 28 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	22
§ 9 Bordläggning och beslut om förkortad motionstid	23
§ 10 Anmälan om interpellationer	24
§ 11 Anmälan om frågor för skriftliga svar	26
§ 12 Anmälan om skriftliga svar på frågor	30
§ 13 Kammaren åtskildes kl. 14.22.	33