

Tisdagen den 20 mars

Kl. 13.00–14.36

---

### § 1 Justering av protokoll

Protokollen för den 27 och 28 februari justerades.

### § 2 Anmälan om ny riksdagsledamot

Följande berättelse hade kommit in från Valprovsningsnämnden:

#### *Berättelse om granskning av bevis för riksdagsledamot*

Till Valprovsningsnämnden har från Valmyndigheten inkommit bevis om att Gabriel Wikström (S) utsetts till ny ledamot av riksdagen fr.o.m. den 20 mars 2018 sedan Lars Eriksson (S) avsagt sig uppdraget.

Valprovsningsnämnden har denna dag granskat beviset för den nya ledamoten och därvid funnit att det blivit utfärdat i enlighet med 14 kap. 28 § vallagen (2005:837).

Stockholm den 19 mars 2018

*Svante O. Johansson*

ersättare för ordföranden

*/Mattias Andersson*

sekreterare

### § 3 Anmälan om kompletteringsval

Tredje vice talmannen meddelade att Socialdemokraternas riksdagsgrupp anmält Karl Långberg som suppleant i utrikesutskottet.

Tredje vice talmannen förklarade vald till

*suppleant i utrikesutskottet*

Karl Långberg (S)

#### § 4 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

*Interpellation 2017/18:433*

Till riksdagen

Interpellation 2017/18:433 *Icke-medicinsk omskärelse*  
av Richard Jomshof (SD)

Interpellationen 2017/18:433 *Icke-medicinsk omskärelse* av Richard  
Jomshof (SD) besvaras tisdagen den 17 april 2018.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 15 mars 2018

Socialdepartementet

Annika Strandhäll (S)

Enligt uppdrag

*Marianne Jenryd*

Expeditionschef

#### § 5 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Motioner

2017/18:3995 och 4000 till kulturutskottet

2017/18:3996 till socialförsäkringsutskottet

2017/18:3997 till skatteutskottet

#### § 6 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Justitieutskottets betänkanden

2017/18:JuU16 Kriminalvårdsfrågor

2017/18:JuU28 Ökat konsulärt skydd för unionsmedborgare och deras fa-  
miljemedlemmar

Socialutskottets betänkanden

2017/18:SoU19 Statlig ersättning till personer som har fått ändrad köns-  
tillhörighet fastställd i vissa fall

2017/18:SoU7 Riksrevisionens rapport om överutnyttjande av tandvårds-  
stödet till följd av överbehandling

2017/18:SoU13 Socialtjänstfrågor

2017/18:SoU14 Äldrefrågor

Finansutskottets betänkande

2017/18:FiU22 Finansiell stabilitet och finansmarknadsfrågor

Utrikesutskottets betänkande  
2017/18:UU19 Avtal om ekonomi och handel (CETA) samt strategiskt partnerskapsavtal mellan EU och dess medlemsstater och Kanada

Försvarsutskottets betänkande  
2017/18:FöU8 Vissa frågor om Försvarsmaktens personal

**§ 7 Svar på interpellation 2017/18:415 om statliga veterinärers försäljning av djurfoder**

*Svar på  
interpellationer*

Anf. 1 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):  
Fru talman! Lars Beckman har frågat mig

- om jag anser att det är en statlig angelägenhet att sälja djurfoder
- varför jag inte vill vidta några åtgärder för att se till att distriktsveterinärerna bedriver verksamheten i enlighet med gällande bestämmelser
- om jag anser att distriktsveterinärernas försäljning av vanligt djurfoder inte snedvrider konkurrensen på ett otillbörligt sätt
- vilka åtgärder jag avser att vidta för att konkurrensen för de privata försäljarna av djurfoder inte ska snedvridas.

Jag noterar att i princip samma frågor nyligen har ställts till mig av Lars Beckman och hans partikollegor Margareta Cederfelt och Betty Malmberg, men jag kan givetvis svara på dem också här i kammaren.

Låt mig inleda med att säga att djurvälstånd är en prioriterad fråga för mig och regeringen. Djur som är i behov av vård ska få vård, oavsett var i landet de befinner sig och oavsett vid vilken tidpunkt behovet uppstår. Regeringens bedömning är, liksom alliansregeringens bedömning var, att en lösning med enbart privatpraktiserande veterinärer inte kan tillgodose de höga ambitioner som staten har vad gäller djurhälsa och djurskydd.

Regeringen anser att distriktsveterinärerna är ett nödvändigt komplement till de privata aktörernas verksamhet. För att kunna driva en statlig veterinärorganisation på ett effektivt sätt behöver distriktsveterinärerna också kunna utöva verksamhet på marknadsmässiga villkor. Därför får distriktsveterinärerna ägna sig åt all typ av djurhälsovård och djursjukvård av lantbrukets djur. De får också bedriva veterinärservice gällande häst och sällskapsdjur på en fastställd primärvårdsnivå. Verksamheten är avgiftsfinansierad. Den del som handlar om att utföra vissa samhällsnyttiga tjänster delfinansieras via statsanslag, och denna del särredovisas.

Vad gäller Riksrevisionens synpunkter om distriktsveterinärernas upphandling och försäljning av djurfoder ber jag att få hänvisa till mina tidigare svar på de tre riksdagsfrågor i ämnet som Lars Beckman, Margareta Cederfelt och Betty Malmberg nyligen ställt till mig.

Avslutningsvis vill jag understryka vikten av en väl fungerande veterinärorganisation. Min förhoppning är att distriktsveterinärerna ses som ett bra komplement till privata aktörer utan att snedvrída konkurrensen.

Anf. 2 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

I går hade regeringen presskonferens, och statsministern sa så här: När storstadsbor ska åka ut på landsbygden och koppla av måste det fungera även där.

Fru talman! Jag tycker att det är viktigt att det finns god samhällsservice i hela Sverige, inte bara för storstadsbor utan naturligtvis i första hand för oss som bor utanför storstäderna. Då är det viktigt att det finns goda villkor för småföretagande. Det är viktigt att det finns många privata småföretag runt om i Sverige.

Det är mot den bakgrunden som jag har ställt denna interpellation. Jag tycker inte att det är tillfredsställande att vi har konkurrens generellt från statliga Jordbruksverket mot privata företag och särskilt inte att man säljer djurfoder.

Jag har ställt en rak och enkel fråga till statsrådet: Vad anser statsrådet om att Jordbruksverket inte följer lagen? Då hänvisar statsrådet bland annat till ett svar som är skrivet till Betty Malmberg. Eftersom statsrådet inte läste upp det eller refererade det är det oklart för tv-tittarna vad statsrådet anser, så jag läser upp det.

”Det är Jordbruksverket som ansvarar för att hantera Riksrevisionens rapport. Av Jordbruksverkets svar på rapporten framgår att Jordbruksverket inte delar Riksrevisionens uppfattning rörande befogenhet att sälja djurfoder.”

Det är alltså vad Jordbruksverket anser. Min fråga var vad statsrådet Sven-Erik Bucht anser.

Anser statsrådet och regeringen att det är en angelägenhet för staten att sälja hund- och kattmat?

Ser statsrådet några svårigheter med att Jordbruksverket konkurrerar ut privata företagare?

Anser statsrådet att det ska finnas privata veterinärer runt om i Sverige?

Är det viktigt med småföretagsamhet runt om i Sverige som gör att man kan få god samhällsservice oavsett om man bor i Ockelbo, på Södermalm i Stockholm eller i Karesuando i Norrbotten?

Det är naturligtvis så att när Jordbruksverket går in och gör marknadsstörningar får det konsekvenser för privata företag. Jag kan förstå de många småföretagare som är djupt upprörda. De har läst Riksrevisionens rapport, där Riksrevisionen är väldigt tydlig med att man anser att Jordbruksverket helt enkelt bryter mot lagen. Riksrevisionen anser att Jordbruksverket bryter mot lagen. Man skriver i rapporten: ”Riksrevisionen bedömer att det inte finns någon uttrycklig befogenhet för Statens jordbruksverk att sälja djurfoder.” Det är tydligt. Det är svart på vitt. Det går inte att missförstå. Riksrevisionen bedömer att det inte finns någon uttrycklig befogenhet för Statens jordbruksverk att sälja djurfoder.

Min fråga till statsrådet var alltså inte vad Jordbruksverket anser om Riksrevisionens rapport utan vad statsrådet anser om den rapporten – och om statsrådet ser några problem med att ett statligt verk konkurrerar ut privata företagare. Men det får vi väl svar på i nästa inlägg.

Anf. 3 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Jag skulle vilja sätta saker i perspektiv.

Det har skett en enorm expansion av den veterinära marknaden i Sverige de senaste tio åren. Det beror inte enbart på att antalet hundar och katter har ökat. Djursjukvården erbjuder i dag en mycket hög grad av tillgänglighet, avancerad vård och behandling. Den medicinsk-tekniska utvecklingen har gått framåt i rasande takt även på det veterinära området.

Sedan drygt fem år tillbaka dominerar två jättar veterinärvården för sällskapsdjur. Två jättar. Detta vid sidan av enskilda djursjukvårdsföretag – och distriktsveterinärerna.

distriktsveterinärernas andel av veterinärmarknaden har minskat och uppgår till mindre än 10 procent. Det som ledamoten Lars Beckman tar upp här är djurfoderförsäljning. Den andel som distriktsveterinärerna har av den totala försäljningen av djurfoder motsvarar 0,6 procent. Den motsvarar 0,6 procent. Fru talman! Ledamoten Beckman förstorar upp detta till en oerhört stor fråga.

När det sedan gäller Riksrevisionens kritik är detta något som Jordbruksverket hanterar. Det har jag sagt i de svar jag har lämnat tidigare, och det står jag fast vid. Detta är inte något jag som statsråd ska gå in och hantera.

Jag vill också, fru talman, påminna om att det foder som distriktsveterinärerna säljer, som utgör 0,6 procent av den totala marknaden, väldigt ofta är kopplat till den sjukdomsdiagnos som fastställs vid besöken. Jag lovar ledamoten Lars Beckman, vilket jag ska återkomma till i nästa anförande, att de privata veterinärerna och djurfoderförsäljarna långt ifrån alltid finns där ute i verkligheten.

Anf. 4 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Statsrådet hade en och en halv minut kvar, men du får väl ta den tiden.

Jag tycker att statsrådet negligerar Riksrevisionen och inte tar dess kritik på allvar. Så här säger Riksrevisionens företrädare: ”Att vi över huvud taget skriver en rapport om en verksamhet visar hur allvarligt vi ser på det.” Detta ska ställas i kontrast till landsbygdsministerns försök att nu helt enkelt förminska frågan.

Jag kom i kontakt med den statliga konkurrensen på detta område redan 2004. Då fanns det en fantastiskt fin verksamhet i Sandviken som hette Gästrike Djurklinik. Ägaren där kontaktade mig i min egenskap av företrädare för en näringslivsorganisation. Han hade läst om hur staten skulle öppna en djurklinik en bit från honom och om den investering på 4–5 miljoner som staten gjorde.

Han var djupt orolig för konsekvenserna av den statliga osunda konkurrens som skulle uppstå gentemot hans fina företag med 30 anställda. Han var orolig för att han skulle tappa kunder, för att folk skulle välja bort honom och för vad det skulle betyda för Sandviken, som, om det företaget skulle försvinna, skulle bli utan veterinär.

Detta var 2004. Jag kommer ihåg hur jag tog dit en socialdemokratisk och en folkpartistisk riksdagsledamot, som fick träffa ägaren. Ägaren förklarade varför det var så allvarligt när staten gick in och konkurrerade ut

privata företag. Tyvärr fick Lennart Eriksson rätt, och företaget gick i konkurs, bland annat på grund av den djurklinik som Jordbruksverket öppnat några mil därifrån.

Man kan raljera över att det bara är 0,6 procent som köper djurfoder av staten i dag, men på marginalen är detta naturligtvis, med tanke på de 60 000 miljoner i skattehöjningar som den här regeringen har infört för privata företag, en jätteallvarlig marknadsstörning. Konsekvensen, fru talman, för dem som bodde i Sandviken var att de blev av med sin fantastiska djurklinik. Jag är bekymrad över att denna utveckling fortsätter.

Redan i dag konkurrerar ju privata veterinärer med till exempel internet. Jag var i Åmot i går; det ligger i Ockelbo kommun. Där berättade Tempoföreståndaren att hon själv köper djurfoder på internet. Det är jättesmidigt att få det hemkört. Det är klart att varje liten del som någon förlorar och någon annan vinner innebär en marknadsstörning. Det är därför detta är så allvarligt.

Jag tycker att det är bra att Riksrevisionen har granskat den här verksamheten och att man har talat om att det är en verksamhet som Jordbruksverket helt enkelt inte har rätt att bedriva. Jag hade önskat att statsrådet och regeringen också hade värnat hela Sverige och sagt nej – vi i staten ska naturligtvis inte konkurrera med privata företag och konkurrera ut dem. Det är nämligen små, privata företag som bygger servicen och välfärden på landsbygden. Då ska naturligtvis inte staten konkurrera ut privata företag, fru talman.

#### Anf. 5 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Jag kan bara konstatera att ledamoten Lars Beckman är betydligt mer engagerad för foderförsäljare än för djurs hälsa. Ledamoten Beckman gråter krokodiltårar för dem som har 99,4 procent av marknaden.

Distriktsveterinärernas verksamhet är en angelägen fråga. De fyller ett mycket viktigt behov runt om i landet, inte minst på landsbygden. De erbjuder djurhälsovård och djursjukvård i områden där det inte finns marknadsmässiga förutsättningar. För dem som bor i glesbygd är till exempel den jourverksamhet som distriktsveterinärer bedriver helt ovärderlig.

De privata veterinärerna har inte visat något intresse för jourverksamhet. Under åren 2010–2015 har Jordbruksverket gjort 150 upphandlingar av jourverksamhet. Endast en privat veterinär har svarat. I samtliga fall är det distriktsveterinärerna som har fått ta hand om jourverksamheten.

Fru talman! I Norrbotten, som jag kommer från, finns det ganska gott om privata veterinärkliniker längs kusten och på de större orterna, där det finns mycket sällskapsdjur. Åker man däremot inåt i länet är de privata veterinärklinikerna mycket sällsynta. Där finns i stort sett bara Distriktsveterinärerna och även en väl fungerande jourorganisation, som också tar hand om juren längs kusten och i de större städerna, där de privata inte vill ha den. Detta handlar också om att kunna ha kris- och jourberedskap.

Vi kan ta det här exemplet från vardagen. En julaftonsmorgon har hästen kolik. Det är inte någon privatveterinär som kommer dit, utan det är distriktsveterinären som kommer för att ge den livsviktiga behandlingen. Distriktsveterinären har också med sig ett foder som är lämpligt att sätta in när en sådan här sjukdomsdiagnos fastställts. Den privata foderförsäljaren har inte öppet på julafton, juldagen eller annandagen, utan först däref-  
ter.

De insatser som distriktsveterinärer gör runt om i landet, framför allt i glesbygd men även i kustområdena och de större städerna, är ovärderliga. Det gäller inte bara hästar. Ta en ko som har kalvförlamning en lördagsmorgon. Vem kommer? Jo, distriktsveterinären.

Min fråga till Lars Beckman är, fru talman: Har han varit med om sådana här händelser? Jag har varit med om det själv, och jag har fått till mig många berättelser om detta.

Anf. 6 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Vi kan konstatera att statsrådet pratar om det mesta utom om Riksrevisionens kritik. Jag påminner igen om att anledningen till att Riksrevisionen inledde en granskning av försäljningen av djurfoder var att man ansåg att det var en allvarlig marknadsstörning och att Jordbruksverket saknade mandat att sälja djurfoder.

Låt oss hålla oss till Norrland. Låt oss lyssna på vad Gertrud Burman, privatpraktiserande veterinär i Skellefteå, tycker. Hon säger ungefär så här: Privata veterinärer har stått ut med konkurrens från de statliga distriktsveterinärerna i decennier. Nu går de statliga veterinärerna ett steg längre och inleder ett samarbete med Folksam. Med rabatterade priser vinner de ytterligare marknadsandelar på bekostnad av de privata veterinärerna. Jag är så upprörd. Får statliga verk bete sig hur de vill?

Det är väl uppenbart att statsrådet här legitimerar att privata företag slås ut – att staten konkurrerar ut privata företag. Det handlar alltså inte om att det ska finnas tillgång till veterinär i landsbygd, för det är vi överens om. Men det vi inte är överens om är rollfördelningen, till exempel om det är lämpligt att staten ska behandla smådjur när det finns privata veterinärer. Naturligtvis ska jordbruket ha en fungerande tillgång till veterinärer.

Nu har statsrådet en sista chans att svara på frågan: Tar statsrådet Riksrevisionens kritik på allvar, och vad anser statsrådet om att Distriktsveterinärerna enligt Riksrevisionens rapport säljer djurfoder fastän de inte har tillstånd att göra det?

Anf. 7 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! De privata veterinärföretagen är viktiga för Sverige. De har betydelse, och de har över 90 procent av marknaden. Distriktsveterinärerna har knappt 10 procent av marknaden. Men Distriktsveterinärerna tar i stort sett 100 procent av jourverksamheten. Det är helt ovärderligt för alla djurägare runt om i landet, oavsett om det gäller produktionsdjur eller sällskapsdjur.

Jag konstaterar också att när det gäller foder är det bara 0,6 procent av marknaden som Distriktsveterinärerna har i dag, och det gäller ofta foder som är kopplat till en sjukdomsdiagnos.

Att Riksrevisionen har uppfattningen att det inte finns en ”uttrycklig” befogenhet – ledamoten Beckman, observera att det står ”uttrycklig” befogenhet – kan nog tolkas på olika sätt. Jordbruksverket delar inte Riksrevisionens uppfattning, och Jordbruksverket planerar nu också att göra en upphandling av djurfoder 2018.

Att Lars Beckman och hans moderata partikollegor är mer intresserade av foderförsäljning än av djurs hälsa är ändå ganska anmärkningsvärt. Den här regeringen prioriterar djurs hälsa. Vi kommer att stå upp för det. Vi kommer att stå upp för att vi har en distriktsveterinärorganisation och

också garantera en jourverksamhet som fungerar och kan tillhandahålla foder som är kopplat till en sjukvårdsdiagnos.

Överläggningen var härmed avslutad.

### **§ 8 Svar på interpellation 2017/18:427 om svensk försvarsnära industri**

Anf. 8 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Penilla Gunther har frågat mig vad jag ser för risk att verksamhet av strategiskt intresse för Sverige och det svenska försvaret kan påverkas av ett eventuellt uppköp av GKN Aerospace. Hon frågar mig också om jag och regeringen avser att agera på något sätt för att säkerställa att viktiga industriella förmågor inom flyg och rymd finns kvar i Sverige.

GKN Aerospace är i dag del av den internationella industrikoncernen GKN med huvudsäte i Storbritannien. Hur företagets fortsatta utveckling ser ut kan jag inte förutsäga eller styra. Försvarets materielverk har lagt beställningar till i Sverige verksam industri som säkerställer den fortsatta driften av bland annat JAS 39 C/D-systemet. Förhandlingar pågår också mellan Försvarets materielverk och industrin avseende kommande underhåll och vidmakthållande av flygmotorer för JAS 39 E.

Regeringens ambition är att verksamhet som är nödvändig för det militära försvaret ska genomföras med erforderlig försörjningstrygghet. Jag har inga skäl att tro att statens intressen inte kan tillgodoses framgent med den kompetens och det kunnande som finns i Sverige på området.

Anf. 9 PENILLA GUNTHER (KD):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Jag kan konstatera att bakgrunden till min interpellation, alltså det bud som Melrose har lagt på GKN-koncernen, har fått väldigt stor uppmärksamhet i Storbritannien. Det kan man se som naturligt, för det är en av Storbritanniens största verkstadsindustrier och står för väldigt många arbetstillfällen. Men Melrose är ett investmentbolag vars verksamhet kännetecknas av att man köper, strukturerar om och på några års sikt säljer bolag. Man har inte tidigare haft någon verksamhet inom området flyg, försvar eller rymd. Därför är det kanske inte så troligt att Melrose skulle lägga in något långsiktigt engagemang här.

Hur en verksamhet av nationellt intresse kan påverkas av ett kortsiktigt ägande har vi sett i andra industrier. Men just när det gäller försvarsfrågor, rikets säkerhet och tillgång till inhemsk produktion verkar det i det här fallet som om den brittiska regeringen har engagerat sig lite mer. Även om man har små formella grunder att stoppa en affär har man ändå engagerat sig i frågan.

Ur ett försvarsperspektiv kan vi säga att GKN bedriver en viktig verksamhet i Storbritannien. Man levererar delar till såväl stridsflygplan som transportflygplan. Företaget står där för många arbetstillfällen, långsiktiga investeringar och forskningssatsningar. Men det gör företaget också i Sverige.



I Trollhättan, som jag kommer ifrån, är GKN Aerospace en väldigt viktig del av det lokala och regionala näringslivet, med närmare 2 000 anställda. Det är Sveriges största civila flygindustri och framstående inom det som man kallar additiv tillverkning, 3D-printing i metall, och en hel del annat.

På försvarsområdet kallas det, har jag förstått, produktstöd när man till exempel garanterar flygtid för Gripenflygplanets motorer. I rymdverksamheten har man sedan länge arbetat med den europeiska bärraketerna Arianes motorer.

Vad som händer när ett investmentbolag gör sonderingar av terrängen kunde man läsa om i Financial Times den 15 mars. Den globala flygplans-tillverkaren Airbus gick då ut och varnade för att man inte kunde göra några nya affärer med ett så osäkert ägande som Melrose.

GKN:s verksamhet i Trollhättan, liksom på många andra orter, är global. 90 procent av verksamheten är exportindustri. Skulle den försvinna eller minska i omfång får det effekter på resten av samhället på olika sätt. Därför ställde jag min första fråga till statsrådet: Har man koll på läget, och gör man någon bedömning av hur detta skulle kunna påverka verksamheten i Sverige?

Anf. 10 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! När det gäller de grundläggande säkerhetsintressena har vi stridsflygssystemet och undervattenssystemet. Där har vi beställningar som ligger i förhållande till Saab. Vi har också verksamhet i Karlskrona som har tagits över av Saab från Thyssen Krupp en gång i tiden. Detta är utpekats som särskilda intressen i riksdagsbeslut just för att vi ska kunna ha kompetensutveckling, tillverkning, produktutveckling och samarbete med andra länder utifrån det som krävs för att utveckla dessa produkter så att de passar svenska förhållanden och en svensk profil. På det sättet anser jag att regeringen på ett tydligt sätt har värnat just undervattenssystemet och stridsflygssystemet.

GKN har under många år varit leverantör av olika tjänster. Den upphandling som sker görs via Försvarets materielverk. Nu diskuteras den här typen av ägarbyten. Jag får väl säga att det brittiska företaget som har haft detta har varit en god leverantör. Jag vill inte spekulera om hur det blir i en eventuell framtid, men staten har inget ägande i försvarsrelaterad industri i dag, och vi har inte heller möjlighet att ingripa vid ägarbyten. Jag vet inte vilken metod vi skulle använda för att på något sätt ta oss in i den förhandlingsituationen från statens sida.

Försvarsmaktens operativa förmåga byggs upp av krigsförband bestående huvudsakligen av personal och materiel. För att man ska få tillförsel av materiel måste försörjningen tryggas. Detta hanteras i dag i stor utsträckning av ansvarig myndighet genom affärsmässiga kontrakt. Här måste myndigheten följa gällande lagstiftning, bland annat på upphandlingsområdet, och det är inte heller någonting som regeringen kan lägga sig i.

Jag anser vidare att behovet och försörjningen av relevanta materielsystem och militära förmågor innebär att ansvariga myndigheter och industri i avtal över tid måste värna om detta liksom att den operativa förmågan levereras i tid, blir kostnadseffektiv och uppfyller ställda krav. Det är den ordning vi har att arbeta med när det gäller statens beställningar för att

säkerställa kapaciteter inom Försvarsmakten. Jag har uppfattat att det också i riksdagen har funnits en hyfsat bred uppslutning bakom den typen av regelverk. Vi måste behandla leverantörer likvärdigt och på ett icke diskriminerande sätt.

Vi får se till att de avtal som vi har med olika företag fullföljs och att det som står i avtalen upprätthålls. Det är av intresse för statsmakten men också för de levererande företagen, för det handlar om deras långsiktiga trovärdighet.

Jag har svårt att spekulera om effekterna av denna typ av ägarbyten. Farhågor kan man naturligtvis ha, och de ska tas på allvar. Ägarbyten kan ju skapa en hel del oro och frågetecken. Men samtidigt har inte staten möjlighet att ingripa vid ägarbyten. Det är en realitet som vi måste se. Vi kan varken i riksdagen eller från regeringens sida reglera detta.

Anf. 11 PENILLA GUNTHER (KD):

Fru talman! Försvarsministern är säkert medveten om att den nya version av Gripen – Gripen E – som snart ska ut på flygförbanden har en ny motor. GKN Aerospace *kanske* kan sköta det produktstödet – vi vet inte det. Vad jag förstår, av de kontakter jag har haft, har regeringen nämligen inte kommit med något förslag på det eller bestämt någonting om det.

Då är frågan: Hur sker dessa produktstöd på ett långsiktigt och kostnadseffektivt sätt? Ska det göras i Trollhättan av just GKN eller av något annat företag i Sverige? Eller ska det ske i USA? Vem ska hantera det? Detta är en fråga om just hur svensk verksamhet påverkas inte bara av förändringar globalt utan också av hur vi i Sverige själva agerar för att skapa långsiktiga förutsättningar för industrin.

Ett nytt ägarskap i sig behöver inte innebära några nackdelar. Det är naturligtvis helt och hållet beroende på, som statsrådet var inne på, upphandlingar och annat. Men självklart är själva industrin nyfiken och undrar hur man ser på detta långsiktigt. Detta med produktstöd och så vidare verkar ju vara en process som har pågått i många år.

Jag kommer från en ganska drabbad ort, där många arbetstillfällen har gått förlorade under de senaste decennierna. Det är klart att man är orolig för att tappa denna verksamhet – ur ett lokalt och ett regionalt perspektiv. Det skulle ju innebära brister, så att säga, i kunnande för Sverige och naturligtvis stora brister i kunnande inom denna bransch överlag. Men det handlar också om det svenska försvarets förmåga inom flygområdet liksom om den civila industrin och om konkurrenskraften.

Vi kan naturligtvis också nämna rymdverksamheten. Det är ytterligare någonting som jag har ställt frågor om i kammaren. Vi har inte en rymdstrategi på plats. Från början verkade man utlova en strategi, men det bidde en tumme. Det skulle komma en skrivelse, och den har inte heller kommit. Av den anledningen ställde jag min andra fråga i interpellationen: Avser ministern och regeringen att agera på något sätt för att säkerställa att viktiga industriella förmågor inom flyg och rymd finns kvar i Sverige?

Detta är ju lika viktigt som det vi pratar om på ett annat område: life science. Produktutvecklingstiden är ungefär densamma. Vi pratar om 15 år, kanske 20 år ibland, av utveckling när det gäller inte minst flygmotorer. Hur ska man kunna jobba långsiktigt i den branschen om det inte finns en tydlig strategi för just industrin?

Vi vet också att den svenska regeringen är ute på olika främjanderesor och så vidare. Det är klart att det har betydelse vilka företag som får vara med där. På torsdag har vi en debatt om handel och export här. Det är ytterligare någonting som man kan fundera över: om vi har svenska företag som kan exportera på den här fronten.

Prot. 2017/18:87

20 mars

-----

Svar på  
interpellationer

Anf. 12 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Förhandlingar pågår mellan Försvarets materielverk och industrin just när det gäller underhåll och vidmakthållande av flygmotorer för JAS 39 E. Det är en process där industrin är inblandad. Här handlar det om att parterna måste komma överens på olika sätt. Detta görs enligt den ordning som riksdagen har fastställt och som regeringen fullföljer.

Jag har inte tänkt ge mig in i någon situation av ministerstyre här. Jag vet inte vad det är som i så fall efterfrågas, vad exakt det är vi ska göra från regeringens sida i denna förhandling utan att ta över myndigheternas roll och skapa en situation där staten plötsligt hamnar i ett ekonomiskt ansvarstagande. Jag tror nog att det klokaste är att hålla sig till det regelverk som finns och att Försvarets materielverk tillsammans med industrin ser hur de ska klara kommande underhåll och vidmakthållande av flygmotorer för just JAS 39 E.

Jag är medveten om att denna process har pågått under en mycket lång tid. Jag har försökt hålla mig informerad om den, och jag har följt den. Jag har svarat på interpellationer om detta tidigare. Men det gäller att agera som regering inom de ramar och regelverk som finns, så att man inte kliver över de linjerna.

Staten kommer att se till att vi har adekvat underhåll och vidmakthållande av flygmotorer. Men det pågår en förhandlingsprocess, och den måste ha sin gång. Industrin är en del i det givande och tagande som en sådan förhandlingsprocess innebär. Just GKN har under många år varit en bra leverantör också på flygsidan för statens räkning, så det borde gå att hitta en lösning. Men det måste ske den ordinarie vägen, enligt de rutiner som gäller.

Anf. 13 PENILLA GUNTHER (KD):

Fru talman! Jag får tacka för ministerns svar. Jag förstår naturligtvis mycket väl att det finns regelverk, speciellt på det här området. Men för den civila delen av flyg- och rymdverksamhet är det en lång produktutvecklingstid, och det är klart att detta kräver någon form av aning och strategier från regeringens sida.

Vi har en exportstrategi i dag, med ett antal punkter som säkert tjänar sitt syfte. Det här är dock speciellt, just för att det berör både det militära och det civila. Jag känner därför att det viktiga här är att regeringen får fram och sätter de långsiktiga spelreglerna på pränt. Statsrådet var ju inne på och var väl medveten om den långa process som har försiggått.

Det är många och långa processer inom ett antal industrier. Jag som jobbar med näringsfrågor överlag kan konstatera att nästan oavsett vilken industri och bransch jag vänder mig till upplever man många och långa beslutsprocesser.

Det här är ett komplext område, men jag skulle ändå gärna vilja få höra från försvarsministern hur man kan korta de här processerna inför framtiden.

Anf. 14 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Det grundläggande beslutet när det gäller Sveriges stridsflygskompetens i Sverige, det som över huvud taget ger möjlighet att föra den här typen av förhandlingar om underhåll och vidmakthållande av flygmotorer som nu sker, är att vi har gjort en beställning av nästa generation JAS Gripen – JAS 39 E Gripen – och att vi i riksdagen har uttalat mycket tydligt att detta är ett väsentligt säkerhetsintresse.

Detta är en markering mot EU:s regelverk, där vi utnyttjar den möjlighet som finns att markera egna säkerhetsintressen. Det har vi också gjort när det gäller undervattenssystemen, där vi har lagt ut en beställning på varvet i Karlskrona.

Detta är det grundläggande och det som över huvud taget gör det möjligt att föra den här diskussionen eller förhandlingen som nu pågår med industrin om kommande underhåll och vidmakthållande av flygmotorer för just JAS 39 E. Annars hade vi över huvud taget inte varit i den situationen.

Det är svårt för mig att kommentera längden på den här typen av förhandlingar. Det här är ju olika parter som har lite olika roller och olika intressen, och det är de som i slutändan måste lösa det här.

Jag är, som jag sa tidigare, inte beredd att försätta vare sig mig eller regeringen i ett läge där vi tänjer på regelverken. Detta måste ha sin gång, och det måste få fungera utifrån det som riksdagen har fastställt, annars blir det i förlängningen en fråga för konstitutionsutskottet. Jag tänker alltså inte låta mig lockas in i den typen av diskussioner.

Jag hoppas fortfarande att man har förmåga att komma överens om just det här med underhållet och vidmakthållandet av flygmotorer och att det ska kunna bli ett avtal så att man också klarar framtiden. Men det är någonting som återstår att se. Det pågår en process och en dialog.

Tack för interpellationen!

Överläggningen var härmed avslutad.

## **§ 9 Svar på interpellation 2017/18:413 om samhällsekonomiska konsekvenser av trafikstörningar**

Anf. 15 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Lars Beckman har ställt tre frågor till mig om samhällsekonomiska kalkyler rörande trafikstörningar i Sverige.

För att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet är det viktigt att vi utifrån aktuella faktaunderlag gör rätt bedömningar och investerar medlen där de gör mest nytta. För att stärka befintliga system och investera i ny infrastruktur satsar regeringen över 100 miljarder kronor mer under kommande planperiod, 2018–2029, än vad som gjordes under den nu gällande planperioden. Utmaningen ligger i att prioritera rätt åtgärder och få ut så mycket nytta som

möjligt av de medel vi investerar. I det arbetet utgör samhällsekonomiska analyser ett av flera viktiga underlag.

Trafikverket har redan i sin instruktion i uppdrag att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet. Trafikverket redovisar dessutom regelbundet en plan för detta arbete. Trafikverket utvecklar således metodiken på området löpande.

Den senaste planen redovisades i mars 2017, och där prioriterar Trafikverket utvecklingen av saknade effektsamband och beräkningsmetoder. Man lyfter fram att det finns ett stort behov av fördjupad kunskap om värdering av olika typer av trafikstörningar, förseningar och trängselsituationer samt värdering av restidsosäkerhet för såväl person- som gods-transporter. Jag bedömer därför att Trafikverket kommer att utveckla och förbättra analyserna på det sätt som Lars Beckman efterfrågar.

Det finns dock anledning att återkomma till formerna för en redovisning av de samhällsekonomiska kostnaderna för trafikstörningar när metodiken är på plats. När vi nu gör en kraftfull satsning på förstärkt infrastruktur utgör samhällsekonomiska beräkningar och analyser viktiga underlag för prioriteringen av åtgärder såväl när det gäller utvecklingen som vidmakthållandet av transportsystemet. I det sammanhanget bör vi överväga att även utveckla metoderna för hur vi beräknar de långsiktiga effekterna av att underlåta att göra investeringar i det som bygger Sverige starkt för framtiden.

Anf. 16 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Det gläder mig att vi verkar vara överens om att vi behöver bättre beslutsunderlag här i riksdagen och även i regeringen.

Den här interpellationen skrev jag när jag pratat med Trafikverket. Jag ville helt enkelt veta vad stoppen på E4 mellan Gävle och Söderhamn och mellan Hudiksvall och Sundsvall kostat. Det är ingen statshemlighet att det är stora problem just på en två-plus-ett-väg som heter E4 och som går mellan Gävle och Söderhamn. Trafiken stoppas om och om igen, och de som drabbas av detta är naturligtvis privatbilister, pendlare och den tunga godstrafik som går efter vägen. Då vore det rimligt att kunna ta reda på vad stoppet har kostat så att man kan väga det mot vad det kostar att åtgärda problemet.

Jag tror att vi behöver mycket bättre beslutsunderlag, precis som jag skriver i interpellationen, och jag vet att statsrådet är engagerad i däckfrågan. När det inträffar allvarliga händelser är det klart att det är viktigt att veta om privatbilisten körde med dubbfria däck, kanske till och med på grund av att det är dubbdäcksförbud i Stockholm, eller om denne körde med trafiksäkra dubbdäck.

Det är sådana saker som vi måste få fram. När det gäller till exempel däckfrågan var det ovärderligt med undersökningen som visade att det är 43 procent större risk att omkomma om du kör med dubbfria däck jämfört med dubbdäck. Sådana undersökningar är bra att ha för oss beslutsfattare när vi sedan väger politik och åtgärder mot varandra.

Prot. 2017/18:87

20 mars

-----

Svar på  
interpellationer

Därför är det bekymmersamt att den här statistiken inte fanns. Det förvånade mig. Man kan gå in på SCB:s hemsida och få reda på nästan allt i det här landet, men vi kunde inte få reda på vad återkommande trafikstörningar kostar.

Jag tycker därför att det är otroligt bra att statsrådet väldigt tydligt signalerar att vi behöver den här sortens beslutsunderlag så att vi kan fatta kloka beslut om prioriteringar och också väga trafikslag mot varandra. Om det är så att till exempel vägnätet är underdimensionerat i dag skulle man ju få fram det om Trafikverket var väldigt tydligt med vad trafikstörningar kostar. Vad kostar det till exempel att en skolbuss åker i diket på grund av bristfällig vinterväghållning? Vad kostar det samhället när Trafikverket går ut och säger att man inte ska välja E4:an under sportlovet utan de mindre vägarna och konsekvensen blir avåkningar utefter de mindre vägarna?

Anf. 17 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack för berömmet! Jag delar uppfattningen att det är viktigt att vi har bra underlag för att kunna göra riktiga samhällsekonomiska bedömningar. Jag tycker också att det är viktigt att vi tar fram underlag för vad underlåtenhet att satsa på infrastruktur kostar.

Regeringen är nu i ett läge där vi lägger 100 miljarder mer än vad den förra regeringen gjorde på infrastruktur. Prislappen för den förra alliansregeringens underlåtenhet att investera i järnvägssystemet märker nu alla tågpendlare. Det är signalfel, växelfel eller andra fel som uppstår till följd av att den tidigare regeringen valde att prioritera skattesänkningar i stället för investeringar.

På motsvarande sätt brukar jag ibland i debatten jämföra den underlåtenhet som fanns i att göra utbildningsinvesteringar. Det finns i dag 100 000 lediga jobb på svensk arbetsmarknad som inte kan tillsättas därför att inte tillräckligt många utbildas. Det är viktigt att också ta fram en prislapp på vad bristen på investeringar kostar.

När det gäller sakfrågan kan vi konstatera att de störningar som finns i trafiken leder till samhällsekonomiska effekter. Jag är glad att Lars Beckman tar upp frågan om däcken, inte minst vinterdäcken. Jag har engagerat mig i frågan, och jag driver nu att det ska ställas krav på vinterdäck. Det innebär att också tunga fordon, lastbilar med släp samt bussar ska ha vinterdäck. Så är det inte i dag. I dag finns en lagstiftning där det räcker med att ha vinterdäck på drivaxeln, och jag tycker inte att det är tillräckligt.

E4:an i Jönköping var för någon månad sedan helt blockerad. Den fylldes av lastbilar med undermåliga däck. Inte minst har vi sett att utländska åkerier är kraftigt överrepresenterade i statistiken när det gäller däckkvalitet. Det är inte acceptabelt. Kör man i Sverige vintertid ska man ha bra däck. Det är en viktig säkerhet för trafikanterna. Det är också viktigt för dem som faktiskt framför fordonen att veta att fordonet har bra däckkvalitet.

Min fråga tillbaka till Lars Beckman i just däckfrågan är om Moderaterna är för eller emot krav på att även lastbilar och bussar ska ha vinterdäck. För mig är det självklart att vi ställer kravet. Det kommer att förhindra olyckor, och det kommer att öka framkomligheten. Vi slipper situationer där inte ens snöröjningen kan komma fram på grund av att vägen blockeras av lastbilar eller bussar med undermåliga däck. Så kan vi inte ha det!

Det är angeläget att gå fram med krav, precis som i Norge, på vinterdäck på tunga fordon. I sammanhanget vill jag ändå passa på att upplysa Lars Beckman om att jag har tagit upp frågan om EU-trailer, vilket har varit en aktuell fråga i valkretsen, med kommissionären. Det är också en otroligt viktig fråga för att säkerställa en säker trafikmiljö och bra framkomlighet. Men då måste vi ha modet att ställa krav.

Svenska åkerier och Transportarbetareförbundet har uppskattat detta eftersom det jämnar ut konkurrensvillkoren och säkerställer att även utländska åkerier måste ha samma höga noggrannhet på trafiksäkerhet som svenska åkare faktiskt har. De har det därför att de är angelägna om att godset ska komma fram, att förarna ska ha en bra arbetsmiljö och att de kan köra säkert och visa omsorg också om andra trafikanter. På samma sätt är det rimligt att det kravet ställs på andra som färdas med gods i Sverige.

Jag kommer att noga följa frågan för att se till att det blir bättre samhällsekonomiska bedömningar. Jag tycker också att det är viktigt att säkerställa och få bra kvalitet på statistiken när det gäller vilket däck som används i olika trafiksituationer, och jag är övertygad om att vinterdäckskravet kommer att bidra till en säkrare trafikmiljö.

Anf. 18 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Det är tråkigt att statsrådet när vi diskuterar en stor, viktig och angelägen fråga, där vi i sak verkar vara överens, helt plötsligt förflyttar sig till SSU:s kongress någonstans långt-bort-i-stan.

Jag rekommenderar statsrådet, tv-tittarna och tittarna på riksdagens hemsida som tittar på debatten i efterhand att gå in och lyssna på *Ekots lördagsintervju* med Socialdemokraternas partisekreterare. Lyssna noga på programledaren när han – eller om det var en hon – informerar partisekreteraren om hur många fler miljarder i statliga skatteintäkter som alliansregeringen hade. Lena Baastad blev svarslös.

Men låt oss nu hålla oss till ämnet. Det är därför det är så tråkigt när statsrådet far iväg på någon annan resa. Det är alltså viktigt att ha bra beslutsunderlag. Det är vi helt överens om. Det var därför jag tog upp däckfrågan. Jag kan se inte minst på E4:an när det kommer bilister som kör med dubbfria däck och orsakar trafikolyckor.

I en allvarlig situation när det är blixthalka har dubbdäcken en stor betydelse. De har också en stor betydelse för andra trafikanter, inte minst den tunga trafiken. När bilister med dubbdäck kör och river upp ytan blir det en bättre friktionsyta mot isen. Det är alltså bra för alla bilister.

Om det är så att statsministern vill driva ett korståg för däck ska man driva ett korståg mot dubbfria däck – ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det vore alltså bättre om alla bilister körde med dubbdäck – ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Det är 44 procent större risk att dö i en trafikolycka när du kör med dubbfria däck jämfört med dubbdäck. Man har granskat samtliga dödsolyckor, och man har tittat på vilka däck bilisten hade. Det vore bra om regeringen tog fram ett förbud mot kommuner att införa dubbdäcksförbud. Men vad vet jag? Det är en balans mellan luft i storstäder och trafiksäkerhet.

Om vi tar bort SSU-retoriken är det seriöst att prata om vad det innebär att inte investera i trafiksäkra vägar. Om till exempel regeringen höjer

a kassor, barnbidrag eller andra bidrag, vad får det för konsekvenser för dem i Hälsingland när Trafikverket säger att det inte finns pengar till vägunderhåll? Trafikverket måste göra om asfaltvägar i Hälsingland till grusvägar på grund av att regeringen har avsatt för lite pengar. Därför är det bra att Moderaterna har avsatt ungefär en halv miljard mer per år jämfört med regeringen. Om man börjar mäta underlåtenhet hos våra myndigheter med vetenskapliga metoder kommer vi att få se att det finns ett stort behov av reinvesteringar, att se till att underhålla det vägnät som finns. Det gäller stora och små vägar, och det gäller genomfartsvägar. Sedan måste naturligtvis regeringen alltid prioritera och titta på var behoven är störst. Då kan vi se vissa trafikleder, till exempel E4 genom Sverige. Det är självklart att E4:an ska vara öppen och farbar 24 timmar per dygn, alla årets dagar, oavsett väder.

Då hade det varit bra – och det är vad den här interpellationen handlar om – att veta vad det kostar när E4:an är avstängd i 18 timmar. Och vad är alternativkostnaden för att se till att det finns en fungerande E4?

Anf. 19 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Lars Beckman kallar det SSU-retorik. Jag vill ändå påminna om att sanningen är att det under lång tid fanns en regering som valde att prioritera skattesänkningar och körde landets finanser i botten med 60 miljarder i underskott. Den regeringen lät bli att investera i det som bygger Sverige starkt och gjorde inte tillräckliga investeringar i infrastruktur. Det kan man inte komma ifrån.

Lars Beckman talar sig varm för dubbdäck. Låt mig då påminna om att det under alliansregeringens tid inte ens ställdes krav på vinterdäck på tunga fordon eller på bussar. Nu ställer vi kravet att det ska vara vinterdäck på tunga fordon och på bussar. Jag ställer återigen frågan till Lars Beckman om han tycker att det är en bra idé.

På privatbilar, som Lars Beckman och jag kör, finns kravet att ha vinterdäck. Men är det inte rimligt att den som kör en buss med 50–60 passagerare eller kör ett tungt fordon i 60-tonsklassen har däck av bra kvalitet, till exempel vinterdäck när det är vinterväglag? Jag har svårt att se varför Moderaterna är ivriga motståndare till detta. Jag efterlyser nu besked.

Jag är angelägen om att vi ska få fram bra kvalitet. Det är helt avgörande på de underlag som finns. Därför tar vi gärna fram och utvecklar nya metoder för att räkna ut vad underlåtenhet i investeringar kostar. Bara det faktum att E4:an stod stilla på grund av att det inte fanns tillräckliga och bra krav på däckkvaliteten i Jönköping kostade säkert i form av produktionsbortfall. Det är viktigt att redovisa sådana beräkningar.

Sedan kommer detta, precis som alla samhällsekonomiska beräkningar, alltid att vara ett underlag och aldrig styrande, för vi måste givetvis ha modet och kraften att kunna fatta beslut av politiska skäl.

Jag kommer att vara lika noggrann med arbetet med statistikunderlag som med att få statistik som är uppdelad efter klass och kön. En brist som jag har uppmärksammat är att det är svårt att få tag på könsuppdelad statistik på transportområdet liksom statistik som är socioekonomiskt uppdelad. Det är minst lika viktigt.

Frågan om det statistiska underlaget är viktig, och här ligger ett stort ansvar på Trafikverket att ta fram modeller och metoder. Jag kan konstatera att de gör det och utvecklar flera olika modeller på ett bra sätt.



Det är också därför det blir en intressant debatt när man konstaterar prislappen för underlåtenhet i att investera i infrastruktur.

Nu är det sista chansen, Lars Beckman, att ge din och möjligtvis också Moderaternas syn på frågan om vinterdäck och den reglering som regeringen aviserar.

Anf. 20 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Jag tyckte att statsrådet sa att Alliansen inte hade ställt krav på vinterdäck för tunga fordon. Faktum är att det var en moderat infrastrukturminister som under 2012, tror jag, införde krav på just vinterdäck för tunga fordon på drivande axlar. Jag vet inte om statsrådet slant med tungan eller om han har glömt bort att det faktiskt var Alliansen som införde vinterdäck för tunga fordon.

Det förs en debatt bland yrkesfolk som kan detta. Jag har visserligen behörighet att köra buss och lastbil, vilket jag också gjorde i min ungdom, men jag skulle absolut inte kalla mig yrkeschaufför. Debatten gäller vad som är mest effektivt och vilka åtgärder man ska vidta. Detta får vi återkomma till när statsrådet lägger fram ett skarpt förslag, om det kommer ett sådant.

Det är givetvis viktigt om regeringen underlåter att investera i infrastruktur och väljer stora, breda bidragsutbyggnader före att avsätta tillräckliga resurser till exempelvis vägnätet. Det är klart att det har betydelse om jag bor i Hälsingland eller någon annanstans och vägarna blir sämre och sämre. Jag körde själv i Hälsingland i söndags, och trots att tjällossningen inte ens har kommit igång märks det att det behövs mer pengar till infrastrukturen. Detta är något som infrastrukturministern får slåss för med sin finansminister – att prioritera rätt saker.

Det är bra att vi är överens om att det finns ett behov av en bättre och mer uttömmande bild av de samhällsekonomiska konsekvenserna av trafikstörningar. Jag tror att oavsett vilken regering vi har efter valet kommer vi att få bättre beslutsunderlag i framtiden. Tack för en bra debatt!

Anf. 21 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Lars Beckman, för en bra debatt! Det är viktigt att vi gemensamt arbetar för att få fram bra underlag för politiska beslut.

Jag vill ändå påminna om att 140 miljarder i skattesänkningar under förra mandatperioden inte underlättade förutsättningarna att investera i bra vägar. Jag må ha diskussioner med min finansminister, men de har ändå resulterat i att vi kan lägga 100 miljarder mer på vägar och järnvägar än vad den förra regeringen gjorde. Uppenbarligen finns det alltså en lite större beredskap hos en socialdemokratiskt ledd regering att satsa på och investera i infrastruktur.

Det kommer dock aldrig vara så att alla tycker att det är tillräckligt. Behoven är oändliga, inte minst efter år av underinvesteringar. Vi som är engagerade trafikpolitiskt, och det vet jag att Lars Beckman är, får därför fortsätta att kämpa och arbeta tillsammans för bra vägunderhåll, väginvesteringar, järnvägssatsningar och annan infrastruktur. Än en gång, tack för debatten!

Överläggningen var härmed avslutad.

**§ 10 Svar på interpellation 2017/18:420 om privatisering av statliga vägar**

Anf. 22 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Anders Åkesson har frågat mig om jag avser att vidta några åtgärder i anledning av rapporteringen om ökad privatisering av de statliga vägarna.

Anders Åkesson gör gällande att Trafikverket försöker privatisera delar av vägnätet. Att regeringen önskar en sådan utveckling kan jag med kraft dementera. Trafikverket har i en kommentar till rapporteringen angett att det inte ligger i Trafikverkets intresse eller finns något beslut om att samlat driva en sådan utveckling. Inte heller har regeringen gett myndigheten något sådant uppdrag.

Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting och Riksförbundet Enskilda Vägar kom 2012 tillsammans fram till en gemensam målbild för hur avgränsningen mellan statlig, kommunal och enskild väghållning bör vara. Därefter har Trafikverket inlett ett översynsarbete, bland annat rörande de kommunala väghållningsområdena, och inventerat allmänna vägar i form av utfartsvägar kortare än 400 meter.

Väglagen anger att en väg får dras in om den efter tillkomsten av en ny väg eller av något annat skäl inte längre behövs för det allmänna och åtgärden medför endast ringa olägenhet för bygden. Som var och en förstår är detta inga lätta ärenden att avgöra, och det finns ingen fastslagen lista med kriterier för hur de olika begreppen i lagen ska tolkas.

Jag vill betona att varje förändring av väghållaransvaret måste prövas utifrån förhållandena i det aktuella fallet. Som Trafikverket också tydligt framfört i kommentarer till medierna finns det inget besparingssyfte med deras översynsarbete.

Jag har för avsikt att hålla mig informerad om hur arbetet med avgränsningsfrågorna kring väghållaransvaret utvecklas.

Anf. 23 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Min fråga till statsrådet, som föranledde detta svar, var: Varför vill staten privatisera underhållet av 2 000 mil statliga vägar? Denna vägsträcka motsvarar faktiskt halva jordens omkrets.

Så många mil allmän, statligt förvaltd väg vill, enligt ett nyhetsinslag i Sveriges Television och upprepat flera gånger, statsrådets myndighet Trafikverket av besparingsskäl privatisera och överlåta på boende längs vägen – detta alltså enligt uppgifter förmedlade i allmänna, statliga medier. Uppgifterna bekräftas i inslaget av uttalanden från företrädare från Trafikverket.

Min fråga ställs utifrån kontakter vi har haft med människor som såg inslaget och som givetvis blev oerhört oroade och funderade på om det gäller bildande av vägsamfälligheter med innebörden att de som bor längs vägarna nu får överta hela det ekonomiska och juridiska väghållaransvaret från staten. Är det så man avser att förverkliga dessa planer?

Om det är så, statsrådet, är det fråga om en massiv övervältring av kostnader och ansvar från staten till människor bosatta i landets mest perifera

delar, som får sköta sin väghållning själva. Självfallet rimmar detta utomordentligt illa med de ambitioner som samarbetsregeringen gav uttryck för så sent som i går, i ett förslag till proposition: att hela landet ska leva.

Min fråga är: Kan statsrådet bekräfta eller dementera de av Sveriges Television förmedlade uppgifterna?

Jag tackar för svaret. Jag tolkar det som att statsrådet Eneroth i varje fall inte är underkunnig om verksamheten och heller inte har givit den sitt godkännande. Så långt är det gott. Bekymret, statsrådet, är att nyhetsrapporteringen om ämnet privatisering av statliga vägar omfattande tusentals mil, i synnerhet i landets mer glest befolkade områden, har fortsatt.

I dag kan man läsa i tidskriften Land att en annan företrädare för Trafikverket, Jutta Pauna-Gren, säger att det inte är någon som har kommit fram till att de ska dras in utan att det måste avgöras från fall till fall, kopplat till förändringar i samhället avseende att föra vägar från statligt huvudmannaskap till enskilt.

Det är ett pågående arbete att se över vilka vägar som är till nytta för allmänheten och vilka som främst är till för fastighetsägarna och dem som bor och verkar där. Enligt Trafikverket är anledningen till arbetet att skattebetalarna inte ska behöva betala för att underhålla vägar som inte så många åker på och som inte uppfyller kraven för så kallad allmän samfärdsel.

Fru talman! Det är bra att statsrådet är på och informerad om verksamheten, men jag har en uppenbar känsla av att det pågår ett ständigt överflyttande av väghållansvar från det allmänna och staten till det privata, där man blir med en vägsamfällighet mer eller mindre mot sin vilja. Då, statsrådet, tror jag att man måste göra mer än att följa frågan. Man måste dessutom engagera sig i den och förvissa sig om att överföringar inte sker på det viset.

Min följdfråga till statsrådet är: Kommer statsrådet att göra mer än att följa frågan?

Anf. 24 STAFFAN DANIELSSON (C):

Fru talman! Herr statsråd! Det är en viktig debatt som Anders Åkesson tar upp, och den är väldigt aktuell i mitt hemlän Östergötland. Därför tänkte jag gå upp och bidra med lite fakta.

E22 ska dras förbi Söderköping. Det är bra, men Trafikverket vill privatisera en stor väg som är mycket trafikerad förbi Söderköping, mot Vikbolandet. Fastighetsägarna längs vägen, där det finns företag och ett sextiotal intressenter, ska plötsligt ta över ansvaret för denna väg, där inte bara de själva åker utan där det finns mycket allmän trafik. De känner stor tvekan inför detta och har, med några engagerade eldsjälur i spetsen, gjort mycket arbete för att visa på det orimliga i detta.

Om den förändring som nu är på gång och som Anders Åkesson med all rätt lyfter fram skulle genomföras skulle 81 procent av Sveriges vägar vara enskilda, och staten skulle kraftigt minska sitt ansvar när kanske 2 000 mil särskilda vägar över en natt förs över till att förvaltas av människorna som bor där.

Jag gillar mångfald, privata företag och så vidare, men infrastruktur och vägnät som befolkas och trafikeras av många är ett stort ansvar att ta över för dem som bor längs en sådan väg. Hur stor del av kostnaderna kommer att täckas? Vem har ansvar för vägens underhåll? Det kostar

mycket. Vem har ansvar när det blir trafikolyckor? Det är många frågor som ställs.

Frågan är: Är det rimligt att tvinga fram en överföring av 2 000 mil särskilda vägar till dem som bor längs dem? Det kan det vara på några ställen – jag vet inte – men när det gäller väg 801 i närheten av Söderköping, som är en bred asfaltsväg med mycket genomfartstrafik, inger det stark oro att Trafikverket vill privatisera den, med alla de företag, gårdar och villor som finns längs den.

Jag vill verkligen be statsrådet att lyssna på Anders Åkesson och tänka igenom detta noga. Det är ett stort ansvar för dem som bor längs vägen att klara den administrativa bördan, få frivilliga till styrelsearbetet och ta ansvar för allt som kan hända på vägen.

Utifrån exemplet Östergötland och väg 801 genom Mariehov i utkan- ten av Söderköping vill jag säga att de planer som är på gång inger oro. Därför tycker jag att det är bra att Anders Åkesson har tagit upp denna fråga.

När det är allmänna vägar som många åker på och som behöver under- hållsinsatser finns det mycket som talar för att det är rimligt att staten och Trafikverket har ansvaret – det har funkat bra i många tiotals och hundra- tals år. Man bör tänka noga på vilka vägar som kan vara aktuella för pri- vatisering, och det bör i så fall föras en dialog med dem som bor längs vägen så att man är ömsesidigt överens om detta.

Anf. 25 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Anders Åkesson och Staffan Danielsson!

Jag måste säga att jag blir förbryllad över Centerns agerande i denna fråga. Jag vet inte om det är valtemperaturen som stiger, men för några dagar sedan kunde vi läsa om Annie Lööfs citatkupp mot Stefan Lövven och om hur man tog en mening helt ur sitt sammanhang och förvanskade och spred den på sociala medier. Nu upptäcktes detta, och det blev lite löjeväckande och genant för Centern att man så tydligt ville vinkla vad statsministern hade sagt när han värnade landsbygdens utveckling.

I det här fallet har Trafikverket dementerat uppgifterna, vilket vi också kunnat meddela här i Sveriges riksdag. Vi har ett interpellationssvar där vi tydliggör att det inte finns någon ambition att privatisera vägarna. Ändå sprids debattartiklar från centerpartister och andra om att det nu pågår en privatisering.

Staffan Danielsson, som jag har starkt förtroende för och haft många bra debatter med, är oroad och undrar om det är rimligt att tvinga fram ett övertagande av 2 000 mil väg. Rimligtvis vet alla att det inte är aktuellt. Däremot är siffran 2 000 mil intressant. Den togs fram 2013 under allians- regeringens tid, då man gav Trafikverket i uppdrag att ta fram underlag till det så kallade RÄV-projektet. Det fanns möjligtvis tankar en gång i tiden, i den forna regeringen, på att privatisera delar av vägnätet – det vet inte jag. Jag kan bara konstatera att det inte är aktuellt och att det i de fall man genomför ett överförande finns noggrant reglerat hur det i så fall ska ske.

Jag kan heller inte uttala mig här om enskilda fall, för om man över- klaga – vilket få gör, för det sker inte så många indragningar – kommer det ända upp till regeringen, där det är jag som har att ta ställning i det enskilda ärendet. Jag tror inte att jag ännu, under min tid som statsråd, har

haft något sådant ärende i närtid. Möjligtvis kan jag minnas fel om det är ett eller två.

Som sagt är detta inte regeringens ambition. Tvärtom är det viktigt att vi har samfälligheter som värnar vägarna men också ett starkt kommunalt och statligt ansvar. Därför är det viktigt att här i riksdagen klargöra att det inte finns några besparingsdirektiv eller andra tankar om att privatisera vägnätet.

Däremot kan det vid ombyggnationer och när en ny väg byggs – och nu byggs det nya vägar, eftersom vi investerar mer i infrastruktur – vara så att en gammal påfart som är några hundra meter lång inte längre har samma betydelse. Då har Trafikverket, och tidigare Vägverket, i uppdrag – det har man haft under lång tid – att initiera en diskussion om en samfällighet ska bildas och ett övertagande ska ske. Men det finns strikta regleringar för hur detta ska ske, och det finns också ganska noggrant reglerat hur ett sådant överlämnande ska ske. Bland annat om vägen har ett eftersatt underhåll ska den iståndsättas innan den överlämnas.

Jag delar därför inte alls denna oro. Däremot kommer jag att noggrant bevaka utvecklingen. Jag följer naturligtvis upp de enskilda artiklar som finns och säkerställer att vi inte har en pågående privatisering av vägnätet. För mig som socialdemokrat skulle det vara en annorlunda utveckling. Jag kan notera att Centern härmed också ansluter sig till kampen för att i detta fall inte ha en långtgående privatisering i samhället. Det är jag också tacksam för.

#### Anf. 26 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Det gäller väl att vara noggrann, statsrådet? Centerpartiet vill inte medverka till en politik där vi vräker över statligt övergripande ansvar för väghållning eller annat samhällsligt arbete på dem som råkar bo längs en väg eller på något annat ställe där kombinationen är glest bebyggt, lite verksamhet och ett fyrkantigt förhållningssätt.

Jag tolkar trots allt statsrådet som att inte han heller vill medverka till det. Det är bra, och jag tror att det ger en tydlighet i denna diskussion. Det är bra att vi tog upp den och att statsrådet fick möjlighet att klargöra regeringens position. Det tror jag ändå sänder signaler till statsrådets expertmyndighet och genomförandemyndighet – Trafikverket.

Sedan kan man fråga sig, statsrådet, varför det rapporteras, i detta fall från kollegan Staffan Danielsson, om riksväg 801 i Östergötland. Vi har även hört det från andra håll. Då får man gå tillbaka till en rapport som statsrådet mycket riktigt pekade på. Där kan man möjligtvis hitta den politiska cloun eller drivkraften. Jag tror att det är mycket viktigt att statsrådet liksom Centerpartiet tar avstånd från den.

Där står det att kostnaden för Trafikverket och staten skulle minska med 90 miljoner kronor om man sätter trafikmängden på en viss nivå och 280 miljoner per år om man sätter den på en annan lite högre nivå. Det är alltså en kostnadsöverflyttning på drygt en kvarts miljard över till vägsamfälligheter eller människor som bor längs vägarna, lite beroende på vilken trafikvolym man räknar på.

Här kommer det intressanta, statsrådet: Minskningen beror på att kostnaden är lägre för att hålla en enskild väg än en allmän och att berörda enskilda får ta en viss del av kostnaden.

Jag tolkar detta på s. 26 i denna utredning som en övervältring av kostnader på människor som har oturen att bo längs väg 801 eller någon annanstans. Självklart upplever de att staten och samhället retirerar från sitt ansvar att hålla också dem med framkomliga vägar.

Apropå citat, statsrådet, var det väl just det som statsminister Löfven sa i går, alltså att även stadsbor vill kunna åka ut på landet, och då måste saker och ting också fungera. Då innefattar det väl även vägar som 801? Men det är inte detta citat som vi är här för att diskutera.

När man kommer till denna kostnadsberäkning på drygt en kvarts miljard om året spårar man faktiskt DNA:t i denna rapport till den så kallade BREV-utredningen som snurrade 1999–2000. Jag kommer inte ihåg vem som då var socialdemokratisk infrastrukturminister, eller kommunikationsminister som det säkert hette då. Det var före Ulrica Messing. Men denna minister tvingades med kraft retirera och backa från dessa utredningsambitioner.

Min fråga till statsrådet är: Har BREV-utredningen på något sätt ändå överlevt i en byrålåda eller papperstugg, och ligger den fortfarande och snurrar? Det är nämligen detta DNA, statsrådet, som vi i så fall måste stoppa.

Anf. 27 STAFFAN DANIELSSON (C):

Fru talman! Vi kan alla uttrycka oss lite olyckligt ibland, statsrådet. Det händer även att centerpartister gör det, vilket kanske socialdemokrater ibland nappar på och trummar på.

Statsministern bor i Västernorrland och har säkert goda ambitioner. Men han uttryckte sig lite olyckligt. Han sa i en mening: Jag är helt övertygad om att vi alla vill se till att hela landet överlever, inte minst när stadsbor åker ut och ska koppla av på landsbygden.

Att det blev en diskussion om det är kanske inte så förvånande.

Det är bra att statsrådet deklarerar att det inte finns några skarpa planer och att den överflyttning som har diskuterats ska ske mycket försiktigt eller inte alls.

Jag vill då lyfta fram att jag har ett konkret exempel i mitt hemlän Östergötland i kommunen Söderköping, där frågan är högaktuell och där Trafikverket är på offensiven och vill tvinga på en väg på ett sextiotal intressenter längs en fem sex kilometer lång asfaltsväg med mycket genomfartstrafik som de av all kraft motsätter sig och kämpar mot. Men processen är inte stoppad. Kommunen lär ha accepterat detta i ett tidigt skede. Det är en kommun som styrs av socialdemokrater och moderater. Frågan ligger kvar. Ingen rök utan eld. Jag ville bara bidra till denna debatt genom att säga att frågan är viktig. Det är relevant att lyfta fram den, som Anders Åkesson gör. Och vi har ett konkret exempel i Söderköping som inger stark oro.

Om statsrådet skulle kunna åka och besöka Söderköping, titta på vägen och lugna dem som bor där vore det mycket bra. De är inte lugna i dag; de är mycket oroliga.

Anf. 28 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! När det gäller den övergripande debatten om citat tror jag att tillräckligt många, även centerpartister, på Twitter har beklagat Twit-terkuppen, eller citatkuppen som den nu kallas i medierna. Det handlar om

hur man medvetet plockar ut en mening ur sammanhanget. Det är sorgligt att det görs i ett läge där regeringen gör en stor satsning på svensk landsbygd. Det borde applåderas av Centerpartiet. Det görs när vi nu faktiskt har en regering som investerar i landsbygden och säkerställer att vi har en livsmedelsstrategi och infrastruktursatsningar och som flyttar ut statlig service och statliga myndigheter i landet i en utsträckning som aldrig skedde under den tid som Maud Olofsson eller för den delen Annie Lööf satt i regeringsställning.

För mig som smålänning, som är uppvuxen i Kosta med 800 invånare, är den utpräglade landsbygdssatsning som vi nu gör under socialdemokratisk ledning i regeringsställning en glädjande utveckling.

Därför är det viktigt att man uttrycker sig korrekt när det gäller Trafikverkets ansvar. Det finns inga besparingskrav på Trafikverket när det gäller att överföra eller privatisera vägar. Det finns en gammal utredning, och Anders Åkesson refererade till BREV-utredningen. Jag noterar att under alliansregeringens tid drogs RÄV-projektet igång. Det är därifrån siffran 2 000 mil härstammar. Man plockade fram underlaget från en utredningsrapport, och det måste ha varit Catharina Elmsäter-Svärd som då var statsråd.

Jag har varit tydlig i interpellationssvaret här och i andra offentliga sammanhang med att vi inte har någon ambition att vare sig göra besparingar eller av besparings skull överföra vägar till enskilda. Jag tycker att det är viktigt, inte minst för dem som följer debatten, att man har klart för sig att av 57 700 mil väg i Sverige är 43 600 redan enskilda vägar. Merparten av landets vägnät är enskilda vägar.

I de fall som det görs överföringar – det kan göras i enskilda fall – är det, som jag har förstått det, oftast i sådana lägen då man väljer att bygga en ny väg och därefter låter den resterande delen av vägen tas över av en samfällighet. Det finns noggrant reglerat hur ett överförande ska ske. Det finns också möjligheter att överklaga. Det är också ett av skälen till att jag till Staffan Danielsson inte kan kommentera det enskilda projekt som finns. Då blir jag själv jävig i den stund som jag skulle besluta, om de boende där väljer att överklaga.

Så kommer det nämligen alltid att vara, naturligtvis. Trafikverket ska precis som alla andra verk ständigt pröva möjligheten att se var ansvaret bäst ligger, men jag förutsätter att man utgår ifrån den överenskommelse som finns mellan Riksförbundet Enskilda Vägar, Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket. Det man har sagt är följande:

- Staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort.
- Kommunerna bör ha huvudansvar för väghållningen i tätort, med undantag för det övergripande statliga vägnätet.
- Enskilda väghållare bör ha ansvar på landsbygd med främst nytta för fastighetsägare i deras närhet.

Det är den överenskommelse som slöts, och det gjordes 2012. Om jag inte minns fel är det till och med så att detta härstammar från en äldre överenskommelse, som slöts någon gång på 90-talet.

Jag tror att det är en klok fördelning. Jag tycker att det är bra att man ibland prövar om ansvarsfördelningen ska se annorlunda ut, men jag vill återigen med kraft dementera tankar eller planer på en privatisering av vägnätet. För mig som socialdemokrat ligger det inte alls inom räckhåll.

Anf. 29 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Tack för tydligheten, statsrådet!

Statsrådet förrrade sig in i gårdagens landsbygdsproposition lite. Jag vet inte hur mycket till samarbetsregering det är, herr statsråd, när ena halvan av regeringen – Miljöpartiet – dagen före går ut och yrkar på kraftiga skatteavdrag och säger: Det här hade vi också velat se som landsbygdspolitik. Det är säkert väl tänkt i den landsbygdsproposition som regeringen lade fram i går, men den saknar faktiskt konkretion i någon större utsträckning. Vi ska dock hantera den, liksom alla andra propositioner som regeringen lägger fram till riksdagen, seriöst och förse den med konkretion och skarphet.

Jag tackar för din tydlighet, statsrådet. Statsrådet och regeringen är inte beredda att vräka väghållaransvar i knäet på människor. Det är bra. Vi tar fasta på det och kommer självklart att följa upp det.

Det finns dock skäl att notera vad Trafikverket självt säger med anledning av den nationella plan man presenterade i augusti i fjol, statsrådet. Den här regeringen liksom regeringar dessförinnan – det tycker jag att statsrådet ska vara ärlig och säga – plussar på i nivån 100–150 miljarder kronor inför varje nytt beslut om nationell plan, och trots det säger Trafikverket att i slutet av den planperiod man siktar på, alltså 2029, kommer de mindre delarna av det statliga vägnätet att erodera på grund av för lite underhåll. Vägkapitalet försvinner.

Det finns också skäl att påminna statsrådet om att det finns inslag som är bra i den rapport vi har diskuterat. Det är inslag som är framarbetade i samarbete mellan Riksförbundet enskilda vägar, Sveriges Kommuner och Landsting och staten. Till exempel handlar det om att förenkla lantmäteriprocessen kring denna typ av processer – den så kallade finska modellen.

Tack så mycket för en bra debatt! Jag känner mig något lite lugnare.

Anf. 30 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar Anders Åkesson och även Staffan Danielsson för engagemanget.

Anders Åkesson och jag har ju det gemensamt att vi är smålänningar och vana att färdas på små skogsvägar och enskilda vägar. Därför tror jag att vi båda brinner starkt för att det ska vara goda villkor och att en bra standard upprätthålls, inte bara för de boende utan naturligtvis också för en stark skogsindustri eller besöksnäring. Det är otroligt viktigt.

Det är också ett av skälen till att jag när Trafikverket valde att presentera sitt förslag till nationell plan själv uppmärksammade det Trafikverket skriver, nämligen att det i slutet av planperioden finns en risk att det kapillära vägnätet – jag tror att det är det uttrycket som används – får en försämrad standard. Det var ett av skälen till att vi från regeringens sida direkt i budgetpropositionen, som lades fram efteråt, lade på 100 miljoner extra under tre år. Det var totalt 300 miljoner – de så kallade potthålspengarna, det vill säga pengar som var direkt öronmärkta för att förbättra kvaliteten i just det mindre vägnätet.



Jag var nyligen uppe i Dorotea och Vilhelmina, och där kunde näringsidkare, kommunpolitiker och ordsbor vittna om ett antal vägar som hade riktigt dålig kvalitet. Det är naturligtvis otroligt viktigt att vi i Sverige säkerställer att inte minst viktig exportnäring, men också besöksnäring, har bra vägar. Vi ska också av trafiksäkerhetsskäl se till att vi har resurser för bra vägunderhåll. Där är jag faktiskt övertygad om att socialdemokratin och Centern har gemensamma målbilder, och jag hoppas att vi också ska arbeta gemensamt i den riktningen.

Det behövs för att vi ska vara ett land som håller ihop från stad till land, och det är väl ett av skälen till att vi i den här regeringen satsar väldigt mycket på att hela landet ska få möjlighet att leva. Vi flyttar ut statlig service, vi investerar i hela landet och vi säkerställer med en livsmedelsstrategi och en landsbygdsstrategi att hela landet ska få livskraft. Det behövs.

Överläggningen var härmed avslutad.

## § 11 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Propositioner

- 2017/18:61 Multilateral konvention för att genomföra skatteavtalsrelaterade åtgärder
- 2017/18:106 Hemtjänst för äldre
- 2017/18:127 Återinförande av skattereduktion för fackföreningsavgift
- 2017/18:131 Slopade skattefrihet för förmån av hälso- och sjukvård
- 2017/18:143 Samarbetsavtal om partnerskap och utveckling mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Islamiska republiken Afghanistan, å andra sidan
- 2017/18:144 Skattetillägg vid rättelse på eget initiativ
- 2017/18:145 Ökat skydd för hotade och förföljda personer samt några åtgärder för att öka kvaliteten i folkbokföringen
- 2017/18:148 Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om penningmarknadsfonder och ett par andra värdepappersmarknadsfrågor
- 2017/18:149 En ändamålsenlig kommunal bokföring och redovisning
- 2017/18:150 Ändrade regler om retroaktivitet avseende efterlevandestöd
- 2017/18:151 En generell rätt till kommunal avtalssamverkan
- 2017/18:153 Elektroniska fakturor till följd av offentlig upphandling
- 2017/18:155 Modernare regler om assisterad befruktning och föräldraskap
- 2017/18:157 Kvalitet och säkerhet på apoteksmarknaden
- 2017/18:158 Ökade tillståndskrav och särskilda regler för upphandling inom välfärden
- 2017/18:159 Tillstånd att ta emot offentlig finansiering inom socialtjänsten, assistansersättningen och skollagsreglerad verksamhet
- 2017/18:162 Vissa villkor för statsråd och statssekreterare
- 2017/18:164 En kommunal kulturskola för framtiden – en strategi för de statliga insatserna
- 2017/18:169 Stärkt rättssäkerhet vid genomförande av särskilda befogenheter på särskilda ungdomshem och LVM-hem
- 2017/18:171 Dataskydd inom Socialdepartementets verksamhetsområde – en anpassning till EU:s dataskyddsförordning

2017/18:174 En mer heltäckande terrorismlagstiftning  
2017/18:176 Utökade möjligheter till arbetsplatsinspektioner  
2017/18:177 En ny sexualbrottslagstiftning byggd på frivillighet  
2017/18:179 En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop  
2017/18:180 Svenskt deltagande i Förenta nationernas stabiliseringsinsats i Mali  
2017/18:182 Samling för skolan  
2017/18:183 En gymnasieutbildning för alla  
2017/18:184 Ökade möjligheter till grundläggande behörighet på yrkesprogram och ett estetiskt ämne i alla nationella program  
2017/18:185 En ny lag om ekonomiska föreningar  
2017/18:186 Inkorporering av FN:s konvention om barnets rättigheter  
2017/18:187 Beskattning av elektroniska cigaretter och vissa andra nikotinhaltiga produkter  
2017/18:190 Reformerade stöd till personer med funktionsnedsättning  
2017/18:192 Bemyndigande i terrängkörningslagen

#### Skrivelser

2017/18:90 Nordiskt samarbete 2017  
2017/18:103 Kommittéberättelse – kommittéernas verksamhet under 2017  
2017/18:114 Strategisk exportkontroll 2017 – krigsmateriel och produkter med dubbla användningsområden  
2017/18:136 Verksamheten inom Organisationen för säkerhet och samarbete i Europa (OSSE) under andra halvåret 2016 och helåret 2017  
2017/18:139 Verksamheten inom Europarådets ministerkommitté m.m. under andra halvåret 2016 och helåret 2017  
2017/18:146 Politiken för global utveckling i genomförandet av Agenda 2030  
2017/18:188 Resultatskrivelse om utvecklingssamarbete och humanitärt bistånd genom multilaterala organisationer

#### Redogörelse

2017/18:RR2 Riksrevisionens redogörelse om revisionsberättelsen över Sveriges riksbanks årsredovisning 2017

#### EU-dokument

KOM(2018) 92 Förslag till Europaparlamentets och Rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/65/EG och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/61/EU avseende gränsöverskridande distribution av kollektiva investeringsfonder  
KOM(2018) 99 Förslag till Europaparlamentets och Rådets direktiv om ändring av direktiv 2014/65/EU om marknader för finansiella instrument  
KOM(2018) 110 Förslag till Europaparlamentets och Rådets förordning om underlättande av gränsöverskridande distribution av kollektiva investeringsfonder och om ändring av förordningarna (EU) nr 345/2013 och (EU) nr 346/2013  
KOM(2018) 113 Förslag till Europaparlamentets och Rådets förordning om europeiska leverantörer av gräsrotsfinansieringstjänster för företag

Följande interpellationer hade framställts:

*den 16 mars*

**2017/18:435 Biografmomsen**

av *Carl-Oskar Bohlin* (M)

till kultur- och demokratiminister *Alice Bah Kuhnke* (MP)

**2017/18:436 Viltolyckor**

av *Edward Riedl* (M)

till statsrådet *Tomas Eneroth* (S)

**2017/18:437 Mobbning och psykisk ohälsa i arbetslivet**

av *Jessika Roswall* (M)

till arbetsmarknads- och etableringsminister *Ylva Johansson* (S)

**2017/18:438 Enskilda avlopp**

av *Edward Riedl* (M)

till miljöminister *Karolina Skog* (MP)

**2017/18:439 90-dagarsgarantin**

av *Christian Holm Barenfeld* (M)

till arbetsmarknads- och etableringsminister *Ylva Johansson* (S)

**2017/18:440 Offentlig-privat samverkan och medverkan i Epec**

av *Nina Lundström* (L)

till statsrådet *Tomas Eneroth* (S)

*den 19 mars*

**2017/18:441 Turkiets agerande i Afrin**

av *Yasmine Posio Nilsson* (V)

till utrikesminister *Margot Wallström* (S)

§ 13 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

*den 16 mars*

**2017/18:1033 Skattesänkningar och välfärd**

av *Cecilia Widegren* (M)

till finansminister *Magdalena Andersson* (S)

**2017/18:1034 Undantaget för trängselskatt i Backa**

av *Lars Hjälmered* (M)

till finansminister *Magdalena Andersson* (S)

**2017/18:1035 Finansiering av skolor i Gaza**

av *Yasmine Posio Nilsson* (V)

till utrikesminister *Margot Wallström* (S)

**2017/18:1036 Översättning av vapendirektivet**

av *Kristina Yngwe* (C)

till justitie- och inrikesminister *Morgan Johansson* (S)

**2017/18:1037 Informationshanteringen i Regeringskansliet**  
av *Hans Wallmark* (M)

till statsminister Stefan Löfven (S)

**2017/18:1038 Förändrade påföljder för vapensmuggling**  
av *Anders Hansson* (M)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

**2017/18:1039 Rekryteringsmyndigheten**  
av *Anders Hansson* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

**2017/18:1040 Sandsugning i Öresund**  
av *Anders Hansson* (M)

till miljöminister Karolina Skog (MP)

**2017/18:1041 Lantmäteriets handläggningstider**  
av *Caroline Szyber* (KD)

till statsrådet Peter Eriksson (MP)

**2017/18:1042 Tjänstemannastatus på räddningstjänstpersonal**  
av *Anders Hansson* (M)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

**2017/18:1043 Järnvägsanslutningar till Core-flygplatser**  
av *Cecilie Tenfjord-Toftby* (M)

till statsrådet Tomas Eneroth (S)

**2017/18:1044 Kompetensbrist som hindrar företagsexpansion**  
av *Lars Beckman* (M)

till arbetsmarknads- och etableringsminister Ylva Johansson (S)

**2017/18:1045 Konferensen om religionens framtid i Sverige**  
av *Boriana Åberg* (M)

till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)

**2017/18:1046 Förekomsten av no go-zoner**  
av *Boriana Åberg* (M)

till statsminister Stefan Löfven (S)

**2017/18:1047 Handlingsplanen för hållbarhetsmålen Agenda 2030**  
av *Sofia Arkelsten* (M)

till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

**2017/18:1048 Extratjänster**  
av *Christian Holm Barenfeld* (M)

till arbetsmarknads- och etableringsminister Ylva Johansson (S)

**2017/18:1049 Skatteverkets beteckning på Taiwan**  
av *Christina Örnebjär* (L)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

**2017/18:1050 Samordning med räddningstjänst mot terror**  
av *Ellen Juntti* (M)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

*den 19 mars*

**2017/18:1051 Regionala säkerhetsutbildningar**  
av *Lotta Olsson* (M)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

**2017/18:1052 Säkerhetschefsutbildningar**  
av *Lotta Olsson* (M)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

**2017/18:1053 Trafikolyckor på E4**

av *Lars Beckman* (M)  
till statsrådet *Tomas Eneroth* (S)

**2017/18:1054 Målet om EU:s lägsta arbetslöshet 2020**

av *Sofia Fölster* (M)  
till arbetsmarknads- och etableringsminister *Ylva Johansson* (S)

**2017/18:1055 Regelförenklningar på skatteområdet**

av *Jörgen Warborn* (M)  
till finansminister *Magdalena Andersson* (S)

**2017/18:1056 Byggstart för Norrbotniabanan**

av *Edward Riedl* (M)  
till statsrådet *Tomas Eneroth* (S)

**2017/18:1057 En högre utbildningspremie**

av *Boriana Åberg* (M)  
till finansminister *Magdalena Andersson* (S)

**2017/18:1058 Matchningen mellan högskola och arbetsmarknad**

av *Boriana Åberg* (M)  
till statsrådet *Helene Hellmark Knutsson* (S)

**2017/18:1059 Förseningsavgift till CSN**

av *Lotta Finstorp* (M)  
till statsrådet *Anna Ekström* (S)

**§ 14 Anmälan om skriftliga svar på frågor**

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

*den 16 mars*

**2017/18:952 Regeringens reformer för ren- och gruvnäringen**

av *Penilla Gunther* (KD)  
till närings- och innovationsminister *Mikael Damberg* (S)

**2017/18:958 Reglering av apanaget**

av *Robert Hannah* (L)  
till justitie- och inrikesminister *Morgan Johansson* (S)

**2017/18:959 Politisk rekrytering av nämndemän**

av *Roger Haddad* (L)  
till justitie- och inrikesminister *Morgan Johansson* (S)

*den 19 mars*

**2017/18:979 Företagsamhet inom välfärdsektorn**

av *Hans Rothenberg* (M)  
till närings- och innovationsminister *Mikael Damberg* (S)

**2017/18:982 Företagare i välfärden**

av *Lars Beckman* (M)  
till närings- och innovationsminister *Mikael Damberg* (S)

**2017/18:999 Färre välfärdsföretag**

av *Katarina Brännström* (M)  
till närings- och innovationsminister *Mikael Damberg* (S)

Prot. 2017/18:87  
20 mars  
-----

**2017/18:986 Tillsynen över och transparensen hos Folkbildningsrådet**

av *Jan R Andersson* (M)

till statsrådet Anna Ekström (S)

**2017/18:995 Företagens regelbörd**

av *Betty Malmberg* (M)

till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

**2017/18:1008 90-dagarsgarantin**

av *Jan Ericson* (M)

till arbetsmarknads- och etableringsminister Ylva Johansson (S)

**2017/18:981 Minskat nyföretagande i högkonjunktur**

av *Lars Hjälmered* (M)

till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

§ 15 Kammaren åtskildes kl. 14.36.

Sammanträdet leddes av tredje vice talmannen.

Vid protokollet

THOMAS LARUE

*/Olof Pilo*

<b>§ 1</b>	<b>Justering av protokoll.....</b>	<b>1</b>
<b>§ 2</b>	<b>Anmälan om ny riksdagsledamot .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 3</b>	<b>Anmälan om kompletteringsval.....</b>	<b>1</b>
<b>§ 4</b>	<b>Anmälan om fördröjt svar på interpellation .....</b>	<b>2</b>
<b>§ 5</b>	<b>Ärenden för hänvisning till utskott .....</b>	<b>2</b>
<b>§ 6</b>	<b>Ärenden för bordläggning.....</b>	<b>2</b>
<b>§ 7</b>	<b>Svar på interpellation 2017/18:415 om statliga veterinärers försäljning av djurfoder.....</b>	<b>3</b>
	Anf. 1 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	3
	Anf. 2 LARS BECKMAN (M).....	4
	Anf. 3 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	5
	Anf. 4 LARS BECKMAN (M).....	5
	Anf. 5 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	6
	Anf. 6 LARS BECKMAN (M).....	7
	Anf. 7 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	7
<b>§ 8</b>	<b>Svar på interpellation 2017/18:427 om svensk försvarsnära industri .....</b>	<b>8</b>
	Anf. 8 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	8
	Anf. 9 PENILLA GUNTHER (KD).....	8
	Anf. 10 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	9
	Anf. 11 PENILLA GUNTHER (KD).....	10
	Anf. 12 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	11
	Anf. 13 PENILLA GUNTHER (KD).....	11
	Anf. 14 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	12
<b>§ 9</b>	<b>Svar på interpellation 2017/18:413 om samhällsekonomiska konsekvenser av trafikstörningar .....</b>	<b>12</b>
	Anf. 15 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	12
	Anf. 16 LARS BECKMAN (M).....	13
	Anf. 17 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	14
	Anf. 18 LARS BECKMAN (M).....	15
	Anf. 19 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	16
	Anf. 20 LARS BECKMAN (M).....	17
	Anf. 21 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	17
<b>§ 10</b>	<b>Svar på interpellation 2017/18:420 om privatisering av statliga vägar .....</b>	<b>18</b>
	Anf. 22 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	18
	Anf. 23 ANDERS ÅKESSON (C) .....	18
	Anf. 24 STAFFAN DANIELSSON (C).....	19
	Anf. 25 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	20
	Anf. 26 ANDERS ÅKESSON (C) .....	21
	Anf. 27 STAFFAN DANIELSSON (C).....	22
	Anf. 28 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	22
	Anf. 29 ANDERS ÅKESSON (C) .....	24
	Anf. 30 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	24
<b>§ 11</b>	<b>Bordläggning .....</b>	<b>25</b>
<b>§ 12</b>	<b>Anmälan om interpellationer .....</b>	<b>27</b>
<b>§ 13</b>	<b>Anmälan om frågor för skriftliga svar.....</b>	<b>27</b>

Prot. 2017/18:87  
20 mars  
-----

<b>§ 14 Anmälan om skriftliga svar på frågor .....</b>	<b>29</b>
<b>§ 15 Kammaren åtskildes kl. 14.36. ....</b>	<b>30</b>