

Torsdagen den 26 maj

Kl. 12.00–17.33

§ 1 Anmälan om förändringar i regeringens sammansättning

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

Till riksdagens talman

Förändringar i regeringens sammansättning

Jag har i dag fattat följande beslut om regeringens sammansättning.

Åsa Romson har entledigats som statsråd och chef för Miljö- och energidepartementet.

Kristina Persson har entledigats som statsråd.

Peter Eriksson har förordnats som statsråd.

Ann Linde har förordnats som statsråd.

Karolina Skog har förordnats som statsråd och chef för Miljö- och energidepartementet.

Stockholm den 25 maj 2016

Stefan Löfven

Skrivelsen lades till handlingarna.

§ 2 Anmälan om ersättare

Andre vice talmannen anmälde att *Pernilla Stålhammar* (MP) skulle tjänstgöra som ersättare för Åsa Romson (MP) under hennes fortsatta ledighet till och med den 6 juni.

§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2015/16:629

Till riksdagen

Interpellation 2015/16:629 Regionbildning

av Saila Quicklund (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 7 juni 2016.

Prot. 2015/16:112
26 maj

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 25 maj 2016
Finansdepartementet
Ardalan Shekarabi (S)
Enligt uppdrag
Magnus Bengtson
Departementsråd

Interpellation 2015/16:631

Till riksdagen

Interpellation 2015/16:631 Västernorrlands betydelse för Stornorrland av Eva Lohman (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 7 juni 2016.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 25 maj 2016
Finansdepartementet
Ardalan Shekarabi (S)
Enligt uppdrag
Magnus Bengtson
Departementsråd

Interpellation 2015/16:638

Till riksdagen

Interpellation 2015/16:638 Regionindelning av Lena Asplund (M)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 15 september 2016.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inplanerade engagemang.

Stockholm den 23 maj 2016
Finansdepartementet
Ardalan Shekarabi (S)
Enligt uppdrag
Rikard Jermsten
Expeditions- och rättschef

Interpellation 2015/16:639

Till riksdagen

Interpellation 2015/16:639 Skyddsbehövande tolkar av Allan Widman (L)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 14 juni 2016.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 24 maj 2016
Justitiedepartementet
Morgan Johansson

Till riksdagen

Interpellation 2015/16:646 Juridisk status för digitala uppslagsverk med offentlig konst

av Mikael Eskilandersson (SD)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 14 juni 2016.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 24 maj 2016

Justitiedepartementet

Morgan Johansson

Interpellation 2015/16:662

Till riksdagen

Interpellation 2015/16:662 Mödra- och barnadödlighet för utlandsfödda

av Anders W Jonsson (C)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 14 juni 2016.

Skälet till dröjsmålet är redan inbokade engagemang.

Stockholm den 19 maj 2016

Socialdepartementet

Gabriel Wikström (S)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditionschef

§ 4 Anmälan om subsidiaritetsprövningar

Andre vice talmannen anmälde att utdrag ur följande protokoll i ärenden om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in:

prot. 2015/16:34 för tisdagen den 17 maj från justitieutskottet och

prot. 2015/16:34 för torsdagen den 19 maj från socialförsäkringsutskottet.

§ 5 Anmälan om faktapromemorior

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

2015/16:FPM85 Ett europeiskt initiativ för molnbaserade tjänster
KOM(2016) 178 till utbildningsutskottet

2015/16:FPM86 Meddelande från informations- och kommunikationsteknisk standardisering *KOM(2016) 176* till trafikutskottet

§ 6 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Propositioner
2015/16:170 till finansutskottet
2015/16:178 till näringsutskottet

Skrivelse
2015/16:130 till finansutskottet

Motion
2015/16:3354 till konstitutionsutskottet

EU-dokument
KOM(2016) 273 till trafikutskottet
Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 19 juli*.

§ 7 Ändring av en avvisningsbestämmelse i utlänningslagen

Socialförsäkringsutskottets betänkande 2015/16:SfU17
Ändring av en avvisningsbestämmelse i utlänningslagen (prop. 2015/16:147)
föredrogs.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 16.)

Förstärkt insättningsgaranti

§ 8 Förstärkt insättningsgaranti

Finansutskottets betänkande 2015/16:FiU34
Förstärkt insättningsgaranti (prop. 2015/16:106)
föredrogs.

Anf. 1 HÅKAN SVENNELING (V):

Herr talman! Vi ska nu debattera den insättningsgaranti som finns för att människor ska känna sig säkra och trygga när de sätter in sina pengar på en bank i stället för att gömma dem i madrassen.

Anledningen till att jag ville ha debatt i dag är att jag tycker att utskottets majoritet inte svarar på de invändningar som vi i Vänsterpartiet har mot det förslag som ligger på bordet. De frågorna hoppas jag få svar på i dagens debatt.

Det finns i grunden två skäl till att ha system med insättningsgaranti. Det första skälet är att skydda vanliga människors lönekonton och besparingar i händelse av att en bank skulle gå i konkurs. Det andra skälet är att skapa stabilitet i det finansiella systemet. Ingen bank, vare sig om den har en stark finansiell ställning eller befinner sig i trångmål, har tillräckligt mycket pengar att betala ut om alla kunder samtidigt skulle vilja ta ut sina

insättningar. Så ser inte vårt banksystem ut, och därför är bankerna känsliga för risken för uttagsanstormningar om insättarna inte tror att deras pengar är säkra och försöker ta ut alla sina insättningar samtidigt.

Detta är en stor systemrisk för hela det finansiella systemet som allvarligt kan påverka hela vår ekonomi. För att minska denna risk har länder infört insättningsgarantier som garanterar insättarna pengar upp till en viss nivå om banken skulle stängas eller gå i konkurs.

Samtidigt kan man tänka sig att insättningsgarantier också har en aspekt som kan verka i destabiliserande riktning i det finansiella systemet. Om det inte fanns någon insättningsgaranti skulle förmodligen kunderna tänka efter både en och två gånger och vara mer försiktiga med att placera sina pengar i banker med hög risk. En insättningsgaranti kan således bidra till ökat risktagande i den finansiella sektorn. Vid utformningen av ett insättningsgarantisystem måste man således väga fördelar mot nackdelar med garantin.

Insättningsgaranti är i grunden något mycket bra. Den skyddar den som sparar sina slantar om banken skulle gå i konkurs. De senaste åren har vi sett hur insättningsgarantin har förändrats ganska mycket. Från att det var max 100 000 kronor som skyddades höjdes beloppet till 500 000 kronor, och i och med dagens beslut blir det en EU-standard som i Sverige innebär att 950 000 kronor skyddas.

Samtidigt är det också en garanti att bankerna får en säkerhet – en garanti om att staten går in och täcker upp om allt går åt helvete för banken. Det gör att banken kan ta större risker när de vet att staten står med Svarte Petter.

Vänsterpartiet är i grunden positivt till förslagen i propositionen men lyfter samtidigt fram några invändningar. Risken med förslaget är att den avgift som bankerna ska betala endast tar hänsyn till den relativa risknivån mellan olika banker utan att beakta risker i systemet som helhet och att de kan förändras över tid. Det har gjort att såväl Riksbanken som Riksgälden och Finansinspektionen har haft invändningar mot förslaget, men dem har varken regeringen eller riksdagsmajoriteten lyssnat på.

Utöver det möjliggör EU-direktivet att Sverige får garantera ett högre ersättningsbelopp, alltså mer än 950 000 kronor, för vissa insättningar som har sin grund till exempel i försäljning av privatbostad eller vissa andra särskilt angivna livshändelser. Regeringen föreslår i propositionen att detta tilläggsbelopp sätts till 5 miljoner kronor, alltså lite drygt fem gånger högre än för övriga insättningar. Vänsterpartiet menar att det föreslagna högre ersättningsbeloppet på 5 miljoner kronor är för högt och att det i stället bör sättas till 3 ½ miljoner kronor.

Herr talman! Jag yrkar bifall till Vänsterpartiets reservation under punkt 2, och under punkt 1 yrkar jag bifall till förslaget i propositionen.

Anf. 2 BÖRJE VESTLUND (S):

Herr talman! Jag vill inledningsvis yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på reservationen.

Detta betänkande är ett av de förslag som riksdagen har och kommer att ha att behandla vad gäller EU:s bankunion och anpassning av svenska regler till EU:s dito. Oftast har detta inneburit en betydande skärpning av

regelverket för banker och finansinstitut. Ett bra exempel på detta är kris-
hanteringsdirektivet, som implementerades i svensk lag i början av detta
år.

Det kan med fog sägas att detta var ett av de mer omfattande regelverk
som det beslutats om under detta riksmöte och kanske till och med under
denna mandatperiod. Den förstärkta insättningsgarantin är ytterligare en
komponent för att få en mer robust och trovärdig finansmarknad i hela EU.

Herr talman! I EU:s bankunion ingår samtliga euroländer. För länder
utanför eurozonen är det möjligt att ansluta sig nu eller senare. Den svens-
ka ståndpunkten är att vi för närvarande inte kommer att bli medlemmar
men att vi i framtiden kan bli medlemmar om vi upplever att detta skulle
gynna oss och vårt finansiella system.

Vissa åtgärder är viktiga för hela EU:s finansmarknad. Två av dem är
krishanteringsdirektivet och insättningsgarantin. Det finns några till.

Herr talman! Insättningsgarantin har funnits i Sverige i ett antal år och
tillkom för att förhindra finansiell instabilitet. När en bank har visat sig ha
stora ekonomiska problem och till och med varit på väg in i konkurs har
det lett till att bankkunder ibland i panik tagit ut sina sparpengar, vilket har
skapat ekonomisk instabilitet och ibland även inneburit att konkurs har va-
rit den enda lösningen.

Egentligen är detta rent lagstiftningsmässigt relativt enkelt och består
av två delar. För det första handlar det om vilka regler som ska gälla för
banker och andra finansinstitut när det gäller att finansiera insättningsga-
rantin. För det andra handlar det om hur mycket den enskilda bankkunden
maximalt kan erhålla från garantin.

Insättningsgarantin finns som sagt redan i dag i Sverige, och sedan ett
antal år har den varit max 500 000 kronor. Det nya systemet skulle inne-
bära att garantin i normalfallet blir max 950 000 kronor och i särskilda fall
max 5 miljoner kronor. Det senare kan ske om det föreligger särskilda om-
ständigheter, till exempel avyttring av privatbostad, arbetslöshet, sjukdom
och utbetalning av försäkringsersättning för skadestånd vid brott. Det
handlar alltså om extraordinära situationer i livet och är ingen huvudregel.

Herr talman! Varje finansinstitut ska inbetala en årlig avgift till garan-
timyndigheten. Avgiften ska baseras på insättningen vid utgången av fö-
regående år och den av insättningar som omfattas av insättningsgaran-
tin. De här avgifterna ska ta hänsyn till risknivån i respektive finansinstitut,
och institutens sammanlagda avgift ska uppgå till 0,1 procent av insätt-
ningarna.

Det här kan låta lite krångligt, och det är det väl i och för sig också.
Det finns ett tak på det här för alla finansinstitut, men det finns alltså inget
golv när det gäller det enskilda institutet, och det finns vidare vissa regler
som kan tillämpas till exempel om avgifterna inte är tillräckliga för att
kunna utbetala garantin.

Herr talman! I detta betänkande finns en reservation som anför att man
inte ska tillämpa reglerna om avgifter enligt det som propositionen före-
slår. Man vill i stället ha ett golv som fastställs för varje institut. Vidare
vill man i reservationen inte ha 5 miljoner i den högre nivån, utan man vill
minska detta till 3 ½ miljoner kronor.

När det gäller avgifterna har regeringen valt denna form och menar att
detta ger en transparens och tydlighet. När det gäller förslaget om det för-
höjda beloppet är reservationens motiv oerhört tunna. Det är obegripligt

att den som har blivit sjuk, arbetslös, sålt en bostad eller fått ut ett belopp från till exempel en försäkring inte ska betraktas som en vanlig löntagare.

Det tycker vi är en väldigt konstig uppfattning. Vi menar tvärtom att det är viktigt att man ska kunna skyddas även om man har hamnat i en sådan situation. Man kanske har planerat någonting för de här pengarna, till exempel att betala av på skulder som man har. Det kanske är därför man har valt att sälja sin bostad. Man kanske väntar på pengarna för att kunna betala av någonting som man annars inte skulle ha betalat av.

Det är en fullständigt obegriplig ståndpunkt, och vi tar bestämt avstånd från denna reservation.

Jag ska också svara på frågan om det här med instabiliteten. Det är väldigt svårt att förstå att bankgarantin i sig skulle kunna öka den finansiella instabiliteten. Jag förstår ärligt talat inte det argumentet, och det är väldigt svårt att svara på frågor som man egentligen inte förstår.

När det gäller nivån på avgiften är det varken Riksgälden eller Finansinspektionen som bestämmer eller vägleder Finansdepartementet eller riksdagen när det gäller hur man ska sätta reglerna på finansmarknaden.

Anf. 3 HÅKAN SVENNELING (V) replik:

Herr talman! Börje Vestlund tar till brösttoner kring beloppet. Jag tycker egentligen att man måste vända på det, för det är det som vi försöker påpeka i vår reservation: Det finns balanser som vi måste väga av.

Det finns risker för den enskilda insättaren att sätta in pengarna på banken, och där går staten in och skyddar för att öka stabiliteten i det finansiella systemet.

Men det finns också en risk för staten att bankerna inte sköter sig, vilket kan göra att människor blir oroliga och att alla tar ut sina pengar samtidigt. Om alla Sveriges 9 miljoner invånare tar ut sina 950 000 kronor på kontot – vilket i och för sig inte alla har, men om de tar ut maxbeloppet – blir det en stor risk och påfrestning. Särskilt om några skulle ha möjligheten att ta ut så pass mycket som 5 miljoner kronor blir påfrestningarna på en enskild bank väldigt stora. Staten tar stora risker, för det handlar om stora belopp.

Därför måste man hela tiden väga av det här. Jag tycker inte att det finns någon självklarhet i att 5 miljoner eller 3 ½ miljoner är rätt, men vi måste faktiskt väga av statens risker någonstans, Börje Vestlund. Det tycker jag inte man behöver ta till sådana brösttoner för.

Det vi pekar på är att det finns risker i systemet som helhet. Över tid kan bankernas situation förändras, och då finns det ingen vetenskap i att 1 procent av den totala insättningsgarantin är det som gör att man kommer att kunna vara perfekt i sin ansats när det gäller hur mycket pengar bankerna ska betala in i systemet. Detta gör att vi behöver kunna behandla banker lite olika beroende på vilka risker de tar.

Problemet är att regeringen inte ser bankerna som risker. Man ser inte vilka miljardvinster bankerna gör i sådan utsträckning att man vågar beskatta dem riktigt, riktigt hårt, utan Vänsterpartiet har fått trycka igenom en bankskatt genom förhandlingar med regeringen. Man vill inte ens att bankerna ska delas så att investmentverksamheten och den risktagande verksamheten skiljs från spararnas konton.

Det gör mig orolig, och det är därför jag tycker att den här reservationen är bra.

Anf. 4 BÖRJE VESTLUND (S) replik:

Herr talman! Det kanske är så att Håkan Svenneling inte var här under hösten när vi hade åtminstone två, om inte tre, debatter om just riskerna i olika typer av finansinstitut. Det diskuterades ganska ordentligt.

Då diskuterade vi verkligen hur man skulle hantera just banker och hela finansmarknaden, nämligen i krishanteringsdirektivet. Håkan Svenneling var inte med i den debatten, utan det var Jörgen Andersson från Moderaterna och jag som satt här till klockan tio på kvällen och debatterade detta.

Jag kan säga så här: Det där är ett jättebra argument, Håkan Svenneling. Man samarbetar om budget, och då måste man säga att det här var vårt förslag och det där var inte ert förslag – bla bla. Jag tycker ärligt talat att det är bjäbb och en massa tjafsande från Vänsterpartiet i det avseendet. Är vi överens så är vi överens! Ibland kan man ta åt sig äran av att ha gjort någonting men inte varje gång. Det är inte så att man har fått ”trycka igenom” någon bankskatt, utan detta var man ganska överens om. Den där korkade argumentationen är därför ganska ineffektiv.

När det gäller risktagandet i systemet är det så att detta ska bankerna själva betala. Det är ingenting som staten ska betala; det är det som är poängen. Det är ju därför man betalar avgift till garantimyndigheten. Staten är inte inblandad i det här. Man övervakar det här och kan också justera det om det skulle visa sig vara nödvändigt.

Att alla bankkunder skulle ta ut alla sina besparingar samtidigt kommer aldrig att ske i verkligheten utan är väl en fantasibild som Håkan Svenneling målar upp här.

Anf. 5 HÅKAN SVENNELING (V) replik:

Herr talman! Jag tror att vi riksdagsledamöter i finansutskottet har ett väldigt stort och tungt ansvar för att det finansiella systemet fungerar i Sverige, både när solen skiner och allt går bra och också när det är regn och dåligt väder, ja, till och med när det är kris.

Detta gör att vi har ett väldigt stort ansvar att se till att de regler och lagar som finns i Sverige klarar av även det oväntade. Vi vet ju från historien att det har hänt att det blivit anstormning och att människor försöker ta ut sina pengar. Vi vet att det har hänt i Sverige men framför allt i andra länder runt om i världen. Därför har vi ett ansvar att ha en lagstiftning som ser till att Sverige är väl rustat för en sådan händelse: Det ska inte ske, men om det sker ska vi vara redo.

Jag tycker att Börje Vestlund tar lite för lätt på den frågan på ett sätt som jag inte gillar, och det är därför jag tycker att till exempel en bankdelning, där man lägger bankernas riskverksamhet i ett bolag och spararnas konton i ett annat, vore en bra väg för Sverige och hela EU att gå.

Jag tycker att det är väldigt bra att vi inte har gått in i bankunionen och hoppas och tror att det ska fortsätta att vara så. Däremot ska vi samarbeta med andra europeiska länder där det är rimligt för oss att samarbeta och komma överens.

Jag tror att det är väldigt bra att Vänsterpartiet har drivit på Socialdemokraterna för att införa en bankskatt, dels för att vi behöver mer skatter för att kunna finansiera en bra välfärd, dels och framför allt för att bankerna tjänar enorma vinster – över 100 miljarder varje år – på att vi alla i princip är tvungna att ha ett konto för att kunna få in vår lön och sköta våra

betalningar. Då är det bra att vi kan beskatta dem till 1,2 miljarder kronor årligen. Jag är stolt över att vara med i ett parti som har drivit igenom det.

Prot. 2015/16:112
26 maj

Förstärkt insättningsgaranti

Anf. 6 BÖRJE VESTLUND (S) replik:

Herr talman! Det ska väl inträffa någonting väldigt stort om alla skulle gå och ta ut alla sina pengar samtidigt, nästan en världskris. Jag har väldigt svårt att se hur den situationen skulle kunna inträffa över huvud taget. Den har inte inträffat under modern tid, möjligen vid Kreugerkraschen.

Under den förra krisen tog man ut ganska lite av sina pengar. Det var inte där problemet låg. Däremot insåg man att man behövde göra någonting för att skydda bankkunderna i den situationen, och det var vid den tidpunkten man införde insättningsgaranti.

Huvudorsaken var dock inte att folk hade förlorat så mycket pengar. Det var väl snarare så på den tiden att man var tvungen att skydda dem som lånade pengar genom att ha ett stabilare finansiellt system. Det har alltså lite grann med varandra att göra.

Vi tar stor hänsyn till risktagande. Detta är som sagt inte avgörande för hela det finansiella systemet. Där har vi andra verktyg. Jag vill åter nämna krishanteringsdirektivet, där man ordentligt har gått igenom detta. Banker och finansinstitut ska betala in för sina egna risker och avsätta för det. Detta vet Håkan Svenneling mycket väl, så jag måste få lov att säga att det blir en lite konstig debatt.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 16.)

§ 9 Ändringar i lagen om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler

Näringsutskottets betänkande 2015/16:NU20
Ändringar i lagen om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler (prop. 2015/16:156)
föredrogs.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 16.)

§ 10 Riksrevisionens rapport om regeringens hantering av risker i statliga bolag

Näringsutskottets betänkande 2015/16:NU21
Riksrevisionens rapport om regeringens hantering av risker i statliga bolag (skr. 2015/16:60)
föredrogs.

*Riksrevisionens
rapport om regeringens
hantering av
risker i statliga bolag*

Anf. 7 PER-ARNE HÅKANSSON (S):

Herr talman! De statliga företagen är en tillgång för Sverige. De spelar en viktig roll för mångfalden i näringslivet och bidrar till sysselsättningen

över hela landet. Sammanslaget utgör de Sveriges största arbetsgivare. Det ställer krav på ansvarsfullt ledarskap och strategiskt tänkande och givetvis en stark medvetenhet om det risktagande all affärsverksamhet innebär.

Regeringens skrivelse om Riksrevisionens rapport om regeringens hantering av risker i statliga bolag, som vi behandlar här i dag, är ett redskap för fortsatt utveckling av det statliga ägandet, till gagn för svenska folket, vår gemensamma service, tillväxt och konkurrenskraft.

Jag vill därför yrka bifall till utskottets förslag att skrivelsen som sådan ska läggas till handlingarna.

Jag noterar den samsyn som råder kring själva betänkandet och dess formuleringar och konstaterar att inga motioner lagts fram i ärendet. Det råder således ett starkt och omfattande stöd kring innehållet. Förankringen kring skrivelsen är god.

Syftet med Riksrevisionens granskning har varit tvådelat: för det första att bedöma om regeringen säkerställt att riskhanteringen i de statliga bolagen blir ändamålsenlig för staten, det vill säga att riksdag och regering får en överblick över de samlade riskerna i den statliga bolagsportföljen, och för det andra att bedöma om regeringen ger ändamålsenlig information till riksdagen så att den kan följa upp sin delegering till regeringen av befogenheter och resurser till de statliga bolagen.

Riksrevisionen ger också fyra rekommendationer. Av dessa instämmer regeringen inte i två och redogör också för anledningen till detta. När det gäller de övriga två rekommendationerna redovisar regeringen vilka åtgärder man avser att vidta med anledning av dessa.

Närings- och innovationsministern har också här i kammaren redogjort för och betonat vikten av att när bolag står inför särskilt viktiga avgöranden ska styrelsen, genom en så kallad ägarsamordning, skriftligen samordna sin syn med företrädare för ägaren. Detta skriftliga ställningstagande ska sedan beredas gemensamt inom Regeringskansliet.

Två särskilda yttranden har, vilket jag har full respekt för, lämnats in i ärendet, och jag vill bara ge korta kommentarer kring dessa.

I det första uttalar partierna M, C, L och KD principiellt motstånd mot statligt ägande. Man lägger dock till den lilla brasklappen om att statliga företag kommer att förbli en verklighet inom överskådlig tid. Man lyfter fram att statens uppgift normalt bör vara att ange de ramar och regler som ska gälla för näringslivet och företagen, inte att äga och driva bolag.

I det sammanhanget finns det anledning att lyfta fram betydelsen av just gemensamt ägande. Det är inga enskilda vinstintressen som styr de statliga företagen. Deras avkastning kommer, antingen genom direkt vinstutdelning eller genom det utvecklingsarbete som bedrivs i företagen, svenska folket till godo.

Företag som är stora i sammanhanget, såsom Vattenfall, LKAB, SJ, Postnord, Systembolaget, Svenska Spel och Apoteket, har stor betydelse för samhällets utveckling och medborgarnas service.

Demokratisk eller, om man så vill, folklig förankring, öppenhet och samhällsnytta bör betonas. Ägandet i sig är däremot inget självändamål, utan det handlar snarare om att se till den strategiska betydelse som företagen och deras verksamhet har för Sverige.

Det övergripande målet för statligt ägande är att bolagen ska skapa värde för samhället och i förekommande fall se till att de särskilt beslutade samhällsuppdragen, som flera företag har, utförs väl.

Regeringen framhåller, vilket bland annat framkom senast vi behandlade frågan om statligt ägande i riksdagen, att man ständigt ser över portföljen av bolag för att pröva skälen för fortsatt statligt ägande, men också som ett led i att överväga bolagens olika uppdrag och inriktningar. Försäljning av statens egendom ska, enligt budgetlagen, ske affärsmässigt.

Statliga företag ska arbeta under krav på effektivitet, avkastning på det kapital företaget representerar och strukturanpassning.

Vänsterpartiet å sin sida betonar i sitt yttrande vikten av att statens ägande förstärks. I det yttrande som lämnas finns formuleringar som skulle kunna ändra förutsättningarna för de roller som regering och företagsledningar nu har att förhålla sig till.

Det är viktigt, som jag ser det, att balansera mellan den professionalism och affärsmässighet som är nödvändig för ett framgångsrikt företagande och den folkliga förankring som behövs för det långsiktigt hållbara förtroendet.

Ansvarfullt ägande kräver exempelvis stundom att man kan agera utan att kortsiktiga opinionsyttringar ska omkullkasta en framtida strategi för såväl anställda som den uppgift man har att hantera.

I vissa fall står samhällsuppdraget klart uttalat i ägardirektiven. I andra finns inte samhällsuppdraget som ett direktiv, men den som handlar och agerar i allmänhetens tjänst har – det tror jag att var och en här kan skriva under på – trots detta ett särskilt ansvar att bära.

Utskottet delar Riksrevisionens uppfattning att det är viktigt att säkerställa att riskhanteringen i den samlade statliga bolagsportföljen är god. Därför välkomnar vi riksrevisorernas granskning av regeringens hantering av riskerna i bolagen. De övergripande principerna är att de ska skapa långsiktiga värden, och i de fall där bolagen har samhällsuppdrag ska dessa utföras väl.

Av granskningen framgår att Riksrevisionen menar att information om risker och konsekvenser för de enskilda bolagen bör samlas in så att riksdagen, mot bakgrund just av det statliga aktieinnehavets betydelse för statens finanser, kan få ett viktigt helhetsperspektiv.

Av det skälet välkomnar utskottet, vilket kan vara värt att betona, att regeringen avser att vidta åtgärder för att utveckla informationen till riksdagen genom att ge en samlad bild av riskerna i bolagsportföljen.

Genom utskottets initiativ har vi haft dialog med bland andra Vattenfall och besök på Telia Sonera och Postnord. Som riksdagsledamöter får vi också möjlighet att medverka på varje bolagsstämma. Insynen och transparensen är väl tillgodosedda för den som har intresse och engagemang att ta del av den verksamhet som bedrivs.

Till sist vill jag säga några korta ord om hållbar utveckling. Här är de statliga företagen, och ska så vara, föredömen. Det handlar om mänskliga rättigheter, affärsetik, jämställdhet och mångfald.

Det senaste decenniet har det pågått ett arbete för att stärka de statliga bolagens arbete just inom hållbarhet. Här tar regeringen ytterligare initiativ för att utveckla arbetet. Det är i sig också ett konkurrensmedel på en modern globaliserad marknad.

Utskottet, som stöder detta arbete, vill framhålla vikten av att regeringen även utifrån denna dimension fortsätter att utveckla arbetet i förvaltningen av de statligt ägda bolagen.

(Applåder)

Anf. 8 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M):

Herr talman! I dag debatterar vi det ärende där Riksrevisionen tittar på risker i statliga bolag. Det har Per-Arne Håkansson tagit upp mycket tydligt i sitt anförande.

Han har också tagit upp syftet, som jag tycker är viktigt att understryka, nämligen att bedöma om regeringen har säkerställt att riskerna i de statliga bolagen blir ändamålsenliga för staten, det vill säga att riksdagen och regeringen får en överblick över de samlade riskerna i den statliga bolagsportföljen.

Den andra delen är att bedöma om regeringen ger riksdagen ändamålsenlig information om väsentliga risker i statliga bolag. Det betyder att information som kommer riksdagen till del ger riksdagen möjlighet att följa upp sin delegering till regeringen av befogenheter och resurser i de statliga bolagen.

I sak har våra synpunkter från allianspartierna på skrivningen tillgodosetts av regeringspartierna. Därför har vi också ställt oss bakom utskottets ställningstagande.

Allianspartierna har dock i ärendet ett särskilt yttrande, som vi ställer oss bakom. Det bygger på den grundläggande synen på statens ägande av bolag. Den är att vi anser att statens uppgift normalt bör vara att ange de ramar och regler som ska gälla för näringslivet och företagen – inte att äga och driva bolag.

Vi konstaterar samtidigt att staten i dag är en stor företagsägare och kommer att vara det under överskådlig tid, något som Per-Arne Håkansson kallade en brasklapp. Jag vet inte om jag kan säga så, utan jag tycker att det är mycket stora värden som ska hanteras under lång tid för att man ska göra ett bra jobb. Jag delar alltså inte hans syn.

Utöver det som utskottet anför om principer vill vi framhålla att statens roller som lagstiftare och ägare bör hållas isär och skötas på ett professionellt sätt. Det är jätteviktigt.

Herr talman! I utskottets ställningstagande rekommenderar nu samtliga partier regeringen att tillgodose att riksdagen har nytta av en samlad bild av riskerna i aktieinnehavet, då det är en betydande del av statens finanser. Det är stora värden – sammantaget är bolagen en av Sveriges största arbetsgivare, som vi också har hört – och ytterst ägs bolagen av svenska folket. Staten har därmed ett stort ansvar för att vara en aktiv och professionell ägare. Det är detta vi understryker.

Det är viktigt att få en samlad dokumentation med löpande uppdatering där risker och konsekvenser sammanställs och ger bättre möjligheter att följa upp den egna verksamheten såväl för regeringen som för riksdagen både i dag och framåt. Känslig information får man självklart ta hänsyn till, men det går att göra detta på ett bättre sätt.

Att titta på bolagen i deras miljö är jätteviktigt. Ett och ett gör vi det ofta i riksdagen när vi debatterar här och i olika utskott. Men sammantaget ser man den totala portföljen.

LKAB har gruvnäring och kämpar med internationella priser och samhällsansvar för att flytta en stad.

I Vattenfall och på energimarknaden kommer det beträffande effektskatten propåer som gör att man inte kan fortsätta med till exempel kärnkraft, vilket är en risk.

Postnord har, som också har nämnts, ett samhällsuppdrag. De levererar brev – frågan är vart de tar vägen. De jobbar med paket och nya lösningar. Här finns också risker att titta på.

Telia finns på marknader som kan hjälpa till för att skapa bättre värden för människor, men samtidigt finns det korruption i faggorna.

Herr talman! Vi har även stora uttag. Då tänker jag på Akademiska Hus, som vi har diskuterat tidigare under året här i kammaren, och SJ. Det är bolag där regeringen plockar pengar. Sådant spelar också roll, hur mycket man tar och vilket uppdrag man har. Samtidigt har vi en bostadspolitik där det behöver byggas mer, och SJ behöver bygga ut och renovera.

Man får en samlad bild av hur det ser ut om man lägger alla dessa företag på bordet och tittar på dem samtidigt.

Per-Arne Håkansson var i sitt anförande inne på hållbarhetsarbetet. Det började under den förra regeringen. Jag är glad för att regeringen nu bygger vidare på detta. Det är en viktig del i framtida bolag att man tittar på de olika delarna som gör att bolagen blir moderna företag för framtiden, för folket, för staten och för oss alla.

Anf. 9 HELENA LINDAHL (C):

Herr talman! Jag vill börja med att prata lite grann om de bolag som den svenska staten äger helt eller delvis. Det är 49 bolag. När man frågar människor om de vet hur stort ägande som staten har när det gäller bolag framkommer det att inte så många är medvetna om att det är så pass många bolag.

Tillsammans har de bolagen ungefär 163 000 anställda, och de representerar stora värden. Tillsammans har de ungefär 460 miljarder kronor i värde – det är rätt mycket pengar. Majoriteten av de statliga bolagen verkar inom konkurrensutsatta marknader inom en mängd olika områden.

Det är ingen hemlighet att Centerpartiet och övriga allianspartier säger att statens uppgift normalt sett inte ska vara att äga och driva företag, utan vi tycker att staten ska ange ramar och regler för näringslivet och företagen. Det finns en inbyggd problematik i statligt ägande i grunden. Det är att staten får två roller, det vill säga sitter på två stolar samtidigt, både som lagstiftare och som bolagsägare.

Precis som flera har påpekat tidigare i talarstolen är staten en stor bolagsägare och kommer också att vara det under överskådlig tid. Därför är det viktigt att bolagen drivs på ett långsiktigt, professionellt, värdeskapande och hållbart sätt. Dessutom har flera av bolagen viktiga samhällsuppdrag, där fokus inte bara är på ekonomi utan även handlar om andra vinster för samhället.

Det är också viktigt att påpeka att när statliga bolag verkar på en konkurrensutsatt marknad ska de verka på marknadsmässiga villkor för att säkerställa en effektiv konkurrens.

Ann-Charlotte Hammar Johnsson och även Per-Arne Håkansson har tydligt gått igenom det betänkande som vi pratar om i dag, nämligen det om Riksrevisionens rapport kring risker i de statliga bolagen.

Det är bra att vi är ense i den här frågan. Jag tror att det är viktigt att regeringen kommer med en samlad bild av riskerna i den stora bolagsportföljen. Det är ju 49 hel- och delägda bolag, och även om vi kan ta del av bolagsrapporter eller gå på bolagsstämmor och läsa oss till väldigt mycket tror jag i ärlighetens namn att de flesta här inne känner att tiden inte alltid

räcker till för att sätta sig in i 49 hel- och delägda bolag och dessutom göra analyser av vilka risker som finns. Därför är det bra att regeringen förhoppningsvis kommer att lämna en sammantagen bild av risker i den statliga bolagsportföljen.

Jag skulle vilja nämna två saker som Ann-Charlotte Hammar Johnsson också tog upp. Det är viktigt hur regeringen hanterar uttagen från de statliga bolagen. De är ju inte mjölkkor och har hur mycket pengar som helst.

Jag tänker till exempel på att man gjorde ett extra uttag från SJ på 1,7 miljarder i fjol. SJ är ett bolag som har ganska stora investeringar som de bör göra när det gäller underhåll men också andra investeringar i till exempel maskinparken. Då kan man börja fundera. När regeringen tar ut 1,7 miljarder kanske det påverkar bolaget negativt när det gäller de frågorna. Jag tror att man skulle behöva tänka ett eller två varv kring det.

En annan fråga är Akademiska Hus, där man plockade ut 6,5 miljarder. Med tanke på hur mycket bostäder och annat som vi behöver bygga i Sverige, inte minst för studenter, är frågan om det verkligen är rätt läge. Är det något slags risk att ta ut så mycket pengar i utdelning?

Med det sagt vill jag yrka bifall till utskottets ställningstagande till Riksrevisionens rapport. Jag vill också ställa mig bakom Alliansens särskilda yttrande om vår principiella uppfattning om statens ägande av bolag.

(Applåder)

Anf. 10 BIRGER LAHTI (V):

Herr talman, åhörare, som just nu ger sig av, kollegor och tjänstemän! Vi diskuterar näringsutskottets betänkande om Riksrevisionens rapport om regeringens hantering av risker i statliga bolag.

Riksrevisionen har överlämnat en granskningsrapport om just risker i de statliga bolagen. Svaret till Riksrevisionen i skrivelsen som regeringen lämnar ska vi som partier och ledamöter reagera på. Vi ska ge vår syn på hanteringen av åtgärder och svar.

Riksrevisionen konstaterar att statliga bolag under senare år har genomfört eller planerat att genomföra satsningar och förvärv som är förknippade med risker – satsningar som i flera fall har fått negativa konsekvenser för värdet på statens tillgångar och utdelning för staten. Det vore tjänstefel av mig att inte nämna Nuon i det här sammanhanget.

Herr talman! Regeringen bör enligt Riksrevisionen ta en mer aktiv roll i styrningen av de statliga bolagen när det gäller risker och riskhantering. Utifrån den slutsatsen lämnar man följande rekommendationer till regeringen:

- Regeringen bör utforma tydliga riktlinjer till styrelserna i de statliga bolagen om riskhantering. Riktlinjerna bör beslutas av bolagsstämorna för att bli juridiskt bindande för bolagen.
- Regeringen bör följa upp hur styrelsearbetet i de statliga bolagen fungerar när det gäller riskhantering. Uppföljningen bör beakta utvecklingen på området och vad som kännetecknar ett väl fungerande styrelsearbete avseende riskhantering.
- Regeringen bör utveckla sina verktyg så att information om risker och konsekvenser löpande kan uppdateras och sammanställas.

- Regeringen bör regelbundet sammanställa information om risker och konsekvenser från de statliga bolagen för att få en samlad bild av riskerna i den statliga bolagsportföljen. Denna samlade bild bör även redovisas för riksdagen.

Prot. 2015/16:112

26 maj

*Riksrevisionens
rapport om regeringens
hantering av
risker i statliga bolag*

Nåväl, vad avser regeringen att göra med Riksrevisionens rekommendationer om att det bör utvecklas verktyg så att information om risker och konsekvenser löpande kan uppdateras och sammanställas på ett ändamålsenligt och effektivt sätt? Det kan regeringen tänkas tycka är bra och att det ska genomföras. Dessa ska regelbundet sammanställas och redovisas till riksdagen. Ungefär så resonerar regeringen.

När det gäller de övriga rekommendationerna håller regeringen inte med om det som sägs om ansvarsfördelningen mellan styrelsen och ägaren.

Givetvis finns det alltid risker också med att äga bolag, men vad som enligt Vänsterpartiet är viktigt när man gör satsningar eller investeringar som kan tänkas innebära risker är att besluta vem som blir vinnare om satsningen bär frukt. Om satsningen ska ge arbetstillfällen och bidra till samhällsutvecklingen på lång sikt kan vi tänka oss satsningar som är riskfyllda eller satsningar där pay off-tiden är på längre sikt.

Det som vi inte kan tänka oss är riskfyllda investeringar där tanken är att på kort sikt göra vinster och där utdelningen som inkasseras av staten används till att sänka skatter för de välbärgade. Det kan vi inte tänka oss.

Statliga bolag kan fungera som en utomordentlig motor i samhällsutvecklingen, framför allt vid satsningar som avser att ge resultat på längre sikt eller i projekt där marknaden inte tycker att avkastningen är tillräckligt hög.

Sedan har man med lite bitter eftersmak fått erfara detta. I min hemkommun, till exempel, ger staten kalla handen när det gäller att hjälpa till med övervintringen av ett anrikningsverk, som är ett måste om en gruvbrytning över huvud taget ska kunna komma igång igen. Men några riskkapitalister räknar tydligen på ett annat sätt. Hjälpen tycks nu komma den vägen, men så kan det vara ibland. Inget är så enkelt som att tänka i svart eller vitt.

Vänsterpartiets syn är att staten definitivt kan och ska äga bolag. Sedan ska dessa skötas med omsorg, och staten ska agera som en aktiv ägare. Jag blir lite förvånad när jag läser mig till några av de borgerliga partiernas syn, att staten inte borde äga eller driva bolag, vilket man nyss också hörde i debatten.

Jag vill i detta sammanhang utveckla min syn på statens ägande av bolag, och jag gör det givetvis med anledning av vårt särskilda yttrande. Jag menar att det statliga ägandet behöver utökas och utvecklas för att demokratiska beslut ska kunna styra samhällsutvecklingen.

Staten ska vara en aktiv ägare till sina bolag och genom ägardirektiv säkerställa att bolagen används för att stödja teknikutvecklingen, driva på miljö- och klimatarbetet och skapa sysselsättning. Utöver ägardirektiven är statens ägarpolicy och ägarsamordningen viktiga instrument för att staten ska kunna vara en aktiv ägare.

Riksrevisionen konstaterar att ägarpolicyn inte är juridiskt bindande för de statliga bolagens styrelser eftersom den inte antas av bolagsstämman. Samtidigt tyder Riksrevisionens granskning på att styrelser och deras

ordförande ändå uppfattar ägarpolicyn som styrande då förtydliganden har gjorts i ägarpolicyn av ägarens förväntningar på bolagens arbete med hållbart företagande. Det har resulterat i att bolagen arbetar mer aktivt med dessa frågor.

Det är positivt att ägarpolicyn uppfattas som styrande, men i ljuset av Riksrevisionens konstaterande anser jag att en annan ordning kring ägarpolicyn kan behöva övervägas ytterligare.

Slutligen vill jag när det gäller ägarsamordningen framhålla att det är positivt att denna numera sker skriftligen. Jag är dock kritisk till att ägarsamordningen beskrivs som ett tillfälle då bolagen ska samordna sin syn med företrädare för ägaren. I de fall där det inte finns en samsyn anser jag att regeringen som hel ägare och majoritetsägare bör äga beslutet när det gäller viktiga strategiska överväganden för bolaget.

Anf. 11 PENILLA GUNTHER (KD):

Herr talman! Riksrevisionen har presenterat en rapport med rekommendationer till regeringen angående detta med att ha en mer aktiv roll i styrningen av de statliga bolagen när det gäller risker och riskhantering.

Varje år kommer det en flod av årsredovisningar, och jag har dristat mig till att ta med tre luntor hit för att på något sätt åskådliggöra vad vi pratar om här i dag.

Almi tar upp finansiella risker, strategiska risker och operativa risker. Var och en för sig har sina viktiga delar. Finansiella risker handlar naturligtvis om krediter, kreditprövningar, investeringsrisker och sådant, eftersom Almi sysslar med kapital och företagsrådgivning. Strategiska risker är naturligtvis olika former av omvärldsrisker såsom konjunktur, kundbeteende, politiska beslut och så vidare. Operativa risker tar ju alla företag på olika sätt, och det är ju inom de tre affärsområdena riskkapital, lån och rådgivning som Almi bedriver sin verksamhet.

I årsredovisningen för Almi redogörs det på ungefär en halv sida för vad man anser vara viktiga risker. Men i årsredovisningen för Akademiska Hus, som också är ett statligt bolag, finns det ett helt kapitel om risker och riskhantering. Det finns en mängd olika områden som skulle kunna skapa dessa risker. Förutom de nämnda områdena, som också Almi tog upp, skriver Akademiska Hus om ett område som kallas för legala risker. Det gäller etiska ställningstaganden, vilket också jag kan tycka är intressant.

Det tredje exemplet är RISE Research Institutes of Sweden AB. I första hand tar man upp riskerna i en intern kontrollaktivitet. Jag har under årens lopp suttit med i olika kontrollkommittéer. Där har man på ett sätt större ansvar för att se både verksamhet och ekonomi i de nämnda verksamheterna. Här har man inga externa risker, utan man tittar på ett internt kontrollsystem.

Sedan kommer vi till en sak som jag särskilt skulle vilja poängtera och som jag är väldigt förvånad över att Riksrevisionen inte tar upp i det här sammanhanget. Vi pratar om att de statliga bolagen är många i sig, 49 stycken. Men vi kan också titta på hur många dotterbolag och verksamheter som de respektive statliga bolagen har. Det borde i allra högsta grad vara föremål för Riksrevisionens granskning. Är detta verkligen förenligt med vad vi i riksdagen anser att de ska göra? Jag är i många fall ganska tveksam.

När det gäller RISE finns det två stora dotterbolag. Det ena har i sin tur sex dotterbolag, det andra ungefär tio. Dem tittas det inte på över huvud taget. Det tycker jag är väldigt intressant. Att dessutom ett av dem är beläget i Köpenhamn och ett annat i Trondheim, alltså utanför landets gränser, kanske har sin rimliga förklaring. Men jag kan ändå tycka att det är intressant att veta, för det är våra skattepengar som går till de här områdena och bolagen.

Om detta säger som sagt Riksrevisionen intet. Men om man nu eftersträvar – och säger det till regeringen – en bättre samordning av riskhanteringen samt utveckling av verktyg för löpande uppdatering och sammanställning av information om risker och konsekvenser bör man verkligen gå djupare in och titta även på dotterbolagen.

Som vi också har sagt tidigare i debatter om statliga bolag – även jag själv hör till dem som sagt det – hade det varit önskvärt om årsredovisningarna hade sett ungefär likadana ut, så att man kunnat jämföra dem sinsemellan. Staten är ju koncernen. Med de gemensamma ägardirektiv och policyer som finns kan man tycka att det hade varit enklare för oss riksdagsledamöter och andra att kunna slå upp och jämföra inte bara hur man bedömt riskerna, som i det här fallet, utan också hur man sammanställt verksamheten för året. Då behöver det se ungefär likadant ut.

Med de orden, herr talman, stöder vi Riksrevisionens rekommendationer och utskottets förslag i betänkandet.
(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 16.)

§ 11 Ökad rättssäkerhet i det enhetliga patentsystemet

Näringsutskottets betänkande 2015/16:NU22

Ökad rättssäkerhet i det enhetliga patentsystemet (prop. 2015/16:124) föredrogs.

Anf. 12 JÖRGEN WARBORN (M):

Herr talman! *Ökad rättssäkerhet i det enhetliga patentsystemet* är rubriken på det betänkande vi debatterar. Det är också rubriken på en proposition, som vi är överens och eniga om. Men det här är också ett motionsbetänkande som handlar om alla frågor som berör immaterialrätten. Där kan det finnas lite skillnader mellan partierna, och det är vid dem jag ska försöka uppehålla mig.

Låt mig först säga någonting om immateriella tillgångars betydelse. Det har visat sig att de är oerhört viktiga både för arbetstillfällena och för ekonomin i Sverige. Hela 30 procent av våra arbetstillfällen kommer från bolag som är tunga i immaterialrätt. Hela 40 procent av Sveriges ekonomi, av Sveriges bnp, kommer från bolag som förlitar sig på de immaterialrättsliga tillgångarna. Det kan gälla patent, varumärkesfrågor, designskydd och upphovsrättsfrågor. Det är just vad gäller upphovsrätten som det finns skillnader mellan partierna. I övrigt verkar vi, åtminstone av det här betänkandet att döma, vara rimligt överens.

*Ökad rättssäkerhet
i det enhetliga
patentsystemet*

När det gäller upphovsrätten är piratkopieringen det stora problem vi måste komma till rätta med. Den är som allra värst, herr talman, när det gäller filmindustrin. Där finns den stora utmaningen. För ungefär ett år sedan kom en undersökning från bolaget Mediavision, som tittat på hur utbredd piratkopieringen är i Sverige och jämfört med andra nordiska länder. Vi är sämst i ligan. Piratkopieringen är som störst i Sverige. Enligt denna undersökning – jag hade hoppats att det skulle finnas fler undersökningar att förlita sig på – är det hela 32 procent av svenskarna som varje månad tittar på en film eller ett tv-program som kommer från en illegal källa. 32 procent motsvarar 2,3 miljoner människor. I snitt är det bortåt fyra fem filmer man tittar på.

För industrin och för medarbetarna inom de kulturella och kreativa näringarna försvinner 800 miljoner kronor som ett resultat av detta. Det drabbar framför allt filmindustrin. Ska man sätta den siffran i relation till något kan man säga att 800 miljoner kronor är dubbelt så mycket som staten lägger i budgeten på den statliga filmpolitiken. Kan vi komma till rätta med detta problem tillförs alltså massor av resurser till manusförfattare, skådespelare, regissörer och producenter, till hela den industrin, vilket naturligtvis också är bra för den svenska kulturen och den svenska filmen.

Hur ska vi då komma till rätta med det här problemet? Vi har i grund och botten tre olika verktyg i verktygslådan, som jag ser det.

Det första är kommunikativa insatser, som kan göras såväl av staten i form av myndigheter och liknande som av branschen. Det handlar om att förmedla till människor att det inte är acceptabelt att ladda ned eller streama från illegal källa. I dag har det nästan blivit socialt accepterat.

Det andra verktyget är att branschen själv vidtar åtgärder och affärsutvecklar på ett sådant sätt att man gör det attraktivare att välja de lagliga alternativen i stället för de olagliga.

Det tredje är lagstiftningsverktyget. Det är det som vi har ansvar för här, och det behöver vi använda för att komma till rätta med problemet.

Jag tror inte att vi kan ta bort något av de här verktygen. Man måste göra självreglerande insatser inom branschen. Man måste titta på kommunikation. Och vi här i riksdagen måste fundera på lagstiftning som kan möta den här utmaningen.

Var går då skiljelinjen mellan Alliansen och övriga partier? Enkelt uttryckt vill Alliansen mer. Vi vill verkligen komma till rätta med problemet, och vi har ett antal olika förslag som vi menar på skulle göra det. Övriga partier hänvisar till pågående arbete och domstolsprocesser. Men Alliansen vill alltså mer. Av denna anledning, herr talman, yrkar jag bifall till Alliansens reservation under punkt 4.

Anf. 13 PETER HELANDER (C):

Herr talman! Spelar det någon roll för jobben och tillväxten i Sverige att våra innovatörer och företag kan skydda sina immateriella tillgångar genom ett enhetligt patentskydd inom EU och att det inrättas en enhetlig patentdomstol, vilket kommer att sänka kostnader, förenkla hanteringen och skapa större rättssäkerhet? Självklart kommer det att vara bra för Sverige och jobben i Sverige, för kopplingen mellan patenträtt, innovationer och tillväxt är mycket stor.

Svenskt välstånd har i hög grad byggts upp genom banbrytande innovationer som ofta har blivit exportsuccéer. Jag läste i går kväll en rapport från Reforminstitutet som beskrev i vilka miljöer 100 av Sveriges främsta innovationer genom tiderna har uppstått. Jag ska dela med mig av några av dessa, inte alla 100.

Jag vill nämna respiratorn, pacemakern, Losec, kolsyrat mineralvatten – från 1775, alltså inte direkt någon ny uppfinning – bakåtvända bilbarnstolar, Coca Cola-flaskan, torrmjök, skruvpropellern, mjölkseparatorn, skiftnyckeln, mjölkmaskinen, elsvetsning, säkerhetsbältet, telefonluren, Skype, Spotify, det första rörliga dataspelet i världen från 1960, NMT, GSM och Bluetooth.

Med på den listan men som jag inte har skrivit upp på mitt papper kommer jag ihåg att där stod två lite udda saker, nämligen polkagris och Västerbottensost. Hur man skyddar dem vet jag inte, men det kanske man kan.

Lever vi på gamla meriter? Nej, det gör vi inte! Sverige levererar fortfarande många innovationer, och Sverige ligger högt när innovativa länder sätts upp på listor i olika internationella undersökningar. För att Sverige som land ska kunna fortsätta att ligga i topp när det gäller innovationer behövs en väl fungerande immaterialrätt som stimulerar forskning och uppmuntrar till innovationsverksamhet, produktutveckling och kulturellt skapande.

Små och medelstora företag saknar oftast de resurser som stora företag har när det gäller att skydda sina immateriella tillgångar, och därför behövs ett bättre och utbyggt offentligt stöd till dessa företag. Ska Sverige kunna konkurrera i en global värld med högkvalitativa jobb är det viktigt att de innovativa företagens immateriella tillgångar tas till vara.

Herr talman! Vi lever i dag i en alltmer digitaliserad värld, och tekniken har förändrat villkoren för de kreativa näringarna och innovatörerna som verkar där. Men lagstiftningen har inte alltid hängt med i utvecklingen. Piratkopiering och olovlig spridning av upphovsrättskyddade verk påverkar upphovsmän och de kreativa näringarna negativt.

Att utreda upphovsrättslagstiftningen i syfte att skapa en teknikneutral lagstiftning är därför mycket viktigt. Det är också viktigt att samhället markerar mot dem som väljer att kränka äganderätten och i ekonomiskt syfte stjäla andras verk. Stöld är stöld oavsett om det handlar om fysiska ägodelar eller immateriella tillgångar. Att Patent- och registreringsverket fått i uppdrag att informera allmänheten i syfte att värna upphovsrätten och minska upphovsrättsintrången i den digitala miljön är välkommet.

Herr talman! Avslutningsvis yrkar jag bifall till Alliansens reservation under punkt 4 i betänkandet.

(Applåder)

I detta anförande instämde Jörgen Warborn (M).

Anf. 14 PENILLA GUNTHER (KD):

Herr talman! I måndags var jag i Konserthuset i Stockholm. Det är inte ofta jag går dit, men den här gången var det speciellt. Jag var särskilt inbjuden därför att en världshändelse var på G. En blind flöjtist skulle för första gången vara med och spela med Filharmonikerna, det vill säga sitta med i en symfoniorkester. Hur kan man göra det när man är blind och inte

kan följa med dirigentens olika sätt att visa för musikerna hur de ska spela i takt? Det har ständigt varit frågan.

Här fick vi alltså vara med om att hon som har varit blind sedan hon var otroligt liten, en duktig flöjtist, en kinesisk kvinna som har flyttat till Sverige och fått särskilda flöjtlektioner av en musiker i Filharmonikerna, fick spela i en orkester efter att de båda funderat länge över hur det skulle gå till.

Tack vare att det fanns några som trodde på idén och som kunde hitta en uppfinnare som var duktig på elektronik, mekanik och dataprogrammering har man löst situationen så att med hjälp av sensorer kan kvinnan, flöjtisten, känna av rörelser från dirigentens taktpinne. Hennes glädje när hon hade fått vara med och spela sitt första stycke i konserten går inte att beskriva. Publiken var otroligt berörd. Jag tror inte att det fanns någon som satt med på konserten som kunde säga att man inte kände av att det här var något mycket speciellt.

Det här är en svensk uppfinning som man nu har sökt patent på för att fler funktionsnedsatta ska få chansen att utöva sin musikalitet på proffsnivå.

Det här är ett så otroligt klockrent exempel på vilka duktiga uppfinnare vi har i Sverige, innovatörer, som förtjänar att få vara med i världsligan och söka patent på sina uppfinningar. Vi kristdemokrater välkomnar därför det fördjupade samarbetet inom 26 av EU:s medlemsstater vad gäller ett enhetligt patentskydd och att en patentdomstol inrättas under nästa år. Det kommer att underlätta betydligt för uppfinnare och innovatörer både kostnadsmissigt och administrativt.

Hitintills har det förhållit sig så att kostnaden för att söka patent bara i Sverige har legat på 30 000–100 000 kronor. Man måste ju oftast ha hjälp av en patentjurist för att över huvud taget kunna fylla i blanketterna på rätt sätt så att de inte kommer tillbaka, och sedan dröjer det ännu längre tid. Skulle man sedan söka sig utanför landet har det varit en kostnad antingen per land eller per region som har legat på 10 000–200 000 i årsavgifter för att upprätthålla patentet.

Var och en kan förstå att för ett nystartat bolag eller för dem som har idéerna men ännu inte ens startat sina bolag är detta oerhörda summor som det inte går att få stöd för i dagens projektdjungel. Visst finns det mycket projektmedel att söka i Sverige och inom EU, men inte för den typen av kostnader som ändå är så viktiga för skyddandet av en ny produkt eller tjänst.

Vi har nyss haft Eurovision i Sverige. Vi vet att man där inte får spela en låt innan själva tävlingen har varit. Låten får inte offentliggöras på det sättet, och låten kan helt enkelt diskas. Det har vi sett senast i år. Ungefär liknande system är det alltså för patentansökningarna. Eftersom patentreglerna föreskriver att man inte får göra produkten eller tjänsten publik i den meningen att det görs känt vad patentet består av i detalj är det naturligtvis också svårt att få medel för att söka patentet. Investerar vill ju veta vad de investerar i.

Inom forskarvärlden är det en merit att få en artikel publicerad i en känd tidskrift eller ett *paper* till en kongress. Det kan vara en förutsättning för att få fortsatta anslag som forskare. Men det fungerar inte heller om patent ska sökas. Då har man redan avslöjat innehållet.

Detta är en svårighet i sig. Propositionen löser inte problemet, men det behöver uppmärksammas ytterligare eftersom skyddandet av immateriella rättigheter och patent behöver långsiktig finansiering för att fungera fullt ut.

Herr talman! Varför är IP och IPR viktigt? Det är naturligtvis för att skapa exklusivitet. Patent, designskydd, varumärken och upphovsrätt ingår i IPR. IP är licenser, distribution, samarbete, service och tystnadsplikt.

Det handlar om företagshemligheter, know-how, som är viktiga att bevara inom företaget. Det kan ingå i affärsplanen. Det kan vara fråga om en källkod, processer för framställning, vilka material som används och så vidare. Att öka medvetenheten och användningen av IP och IPR som affärsverktyg kräver information från berörda myndigheter, till exempel PRV och Vinnova. Men även inkubatorer, science centers och andra företagsrådgivare behöver aktuell kunskap om betydelsen av att göra rätt från början på området.

I vår gemensamma reservation från Alliansen har vi särskilt poängterat de kreativa näringarna som växer sig allt snabbare i Sverige och har fått mycket uppmärksamhet de senaste åren. De har rönt stor framgång både i Sverige och utomlands, bland annat musik och dataspel samt inte minst filmindustrin, som min kollega Jörgen Warborn så riktigt påpekade.

När det handlar om piratkopiering, piracy, som egentligen täcker ett större område, det vill säga felaktig användning av till exempel filmer som har lagts ut på nätet utan licenser, är naturligtvis förlusterna enorma för upphovsrättsinnehavarna.

Vi ska vara medvetna om att detta i förlängningen drabbar arbetsmarknaden om företagen i branschen inte tjänar in de medel som behövs för att kunna anställa fler personer – som man annars kunde ha gjort för pengarna.

Det behövs alltså bättre statistik och även en översyn av vilka straffsatsar som kan vara nödvändiga för att komma åt den typ av brottslighet som piracy faktiskt är.

I övrigt tycker jag och Kristdemokraterna att det är otroligt välkommet att man, som jag inledde med att säga, får en enhetlig lag över hela EU. Jag tror att det gynnar innovationssystemet både i Sverige och i de andra EU-länderna.

(Applåder)

Anf. 15 PER-ARNE HÅKANSSON (S):

Herr talman! Ja, Sverige är ett starkt innovationsland. Vi hörde Peter Helander räkna upp ett antal välkända svenska produkter och uppfinningar som varit till nytta för människor världen över.

I en starkt konkurrensutsatt omvärld behöver vi ytterligare spetsa till vårt system för att ge uppfinnare, kreatörer och innovatörer förbättrade möjligheter att utveckla sina idéer till bärkraftiga innovationer för fortsatt utveckling.

Ett enhetligt patentskydd för EU har varit efterfrågat och diskuterats på många nivåer under en tid. Sverige är det land som i mångt och mycket drivit på en sådan utveckling. Den proposition vi i dag har att ta ställning till är ett direkt resultat av regeringens arbete på denna front. Den ska göra det enklare, billigare och rättssäkrare att investera och växa i EU.

Jag vill här yrka bifall till förslaget i utskottets betänkande vad gäller att ställa sig bakom propositionen. Jag vill samtidigt yrka avslag på de motioner och reservationer som lagts på området immaterialrättsliga frågor.

De i propositionen föreslagna lagändringarna kompletterar den anpassning av svensk rätt till det enhetliga patentsystemet som antogs av riksdagen 2014. Motionerna tar upp i sammanhanget vällovliga och viktiga ämnesområden, men utskottet hänvisar ju i sina svar här till ett pågående arbete och det tidigare ställningstagande som lett fram till det.

Regering, riksdag och myndigheter gör mycket för att förbättra regelverken och höja kunskapen om dem. Patent- och registreringsverket, som ju är en av Myndighetsveriges äldsta och anrikaste instanser, har tillsammans med Vinnova en viktig och pådrivande roll för att utveckla kunskapen om och förståelsen av immateriella tillgångar hos såväl offentliga aktörer och näringsliv som allmänhet.

Vi ska samtidigt vara klara över att allt inte kan hanteras genom det offentliga. Vilka skyddsnät som än utformas och vilka åtgärder och kunskapsinsatser som än genomförs kan de inte ersätta privata initiativ. Näringslivet har självklart också ett eget ansvar för sitt värdeskapande.

Däremot är det viktigt med en pågående och livgivande dialog mellan samhälle, företag och akademi. Det driver på utvecklingen för att Sverige ska fortsätta stå starkt i den globala konkurrensen. Förmågan att omsätta uppfinningar eller kreativt skapande är av stort värde för utveckling och tillväxt. Precis som tidigare nämnts här har svensk konkurrenskraft sin bas i de idéer som formats och omsatts i praktisk handling på kreativitetens och teknikens område.

När regeringen tillträdde slog den redan första dagen på jobbet fast att detta är ett prioriterat område. Statsministern inrättade ett innovationsråd med handplockade företrädare från stat, näringsliv och akademi för att övergripande driva på frågor. Det arbetet är nu igång. Att stärka Sveriges innovationskraft är en prioriterad fråga för regeringen, vilket välkomnas.

I den globaliserade konkurrenssituation och digitaliserade vardag vi lever i står dock innovationskraften inför ständiga utmaningar.

Jag antar att var och en av oss har fått skriften från en av Sveriges ledande företagskoncerner, 100-årsjubilar i år, med rubriken ”Att gå från det gamla till det nya är den enda tradition värd att bevara”. Citatet kommer från Marcus Wallenberg den äldre på 1940-talet, men vem kan inte känna igen sig i detta även i dag?

För ett par veckor sedan arrangerade näringsutskottet här i riksdagen en offentlig utfrågning om piratkopiering. Vid denna berördes också patent- och varumärkesfrågor, även om upphovsrättens roll och hur vi ska kunna komma till rätta med omfattande piratkopiering var den dominerande punkten vid just det tillfället. Beröringspunkterna i dessa frågor är många. Polisen, Åklagarmyndigheten, EU-kommissionen, Svenskt Näringsliv och branschföreträdare för vissa utsatta näringar medverkade med vittnesbörd från sin vardag och det arbete som bedrivs i respektive sammanhang.

Jag har för egen del medverkat i möten och seminarier i regi av bland andra Handelskammaren, Svenskt Näringsliv, Svenska Uppfinnareföreningen och liknande, där man har belyst dessa frågor. Medvetenheten är

hög och engagemanget stort. Jag anser nog att vi fångar upp det så som vi för tillfället har möjlighet att göra, men det är ett pågående arbete.

I sammanhanget kan också nämnas en rapport som Svenskt Näringsliv presenterade för en tid sedan. En stor del – jag tror att det var 80–90 procent – av företagen som finns på Stockholmsbörsen, OMX Nasdaq, anser sig enligt rapporten vara utsatta för patent-, varumärkes- eller upphovsrättsintrång, så visst är det ett stort problem.

I många fall finns det djup kunskap och även resurser hos större företag att agera för att försvara sina patent och även driva rättsliga processer om så är påkallat. Men en större folklig förankring och medvetenhet om situationen vore värd att satsa på, och det sker nu genom PRV:s och Vinnovas uppdrag.

Inte minst små och medelstora företag är i behov av dessa kunskaper; därför behövs ett så robust och rättssäkert system som möjligt. Det är även utifrån dessa utgångspunkter vi ska se det europeiska patentsystemet.

I dag måste innehavaren av ett europeiskt patent validera och upprätthålla patentet i varje land för sig. Det upplevs som dyrt, komplicerat och osäkert. När det enhetliga patentskyddet införs räcker det att lämna in en enda ansökan. Då kan man upprätthålla ett europeiskt patent i nästan hela EU – 26 medlemsstater står bakom.

Vi ska också vara medvetna om att Sveriges regering verkar på ett internationellt plan för att harmonisera rättssäkra regler om patentbarhet.

När det gäller det upphovsrättsliga regelverket, som nämnts här, pågår ett omfattande arbete för att modernisera det hela. Sverige deltar aktivt även i detta arbete. Målsättningen är att åstadkomma en vid tillgång till kreativt innehåll över hela världen, en fortsatt hög skyddsnivå för rättighetshavare och en god balans i förhållande till andra intressen, till exempel utbildning och forskning.

Justitieministern har också redogjort för att frågan om att skärpa det straffrättsliga på området upphovsrättsbrott nu är föremål för beredning. Det finns väl anledning att betona att det är ett högt tempo och flera förslag som allteftersom kommer att läggas fram på detta område.

Med tanke på de starka uttryck som Warborn använde här kan jag inte låta bli att påpeka att det fanns en tidigare regering som antydde att vi inte ska kriminalisera en hel ungdomsgeneration, bland annat för att man ville avvakta med tuffare tag mot piratkopiering. Jag vill påstå att vi nu ser facit av detta, och det är viktigt att vi agerar med kraft för att stävja det som är kriminellt beteende på nätet och gentemot upphovsrätt och sådant. Men det är klart att det kräver balans mellan laglighetsprövningar och konsumentintresse. Jag tror att vi parallellt med detta bör lägga tonvikten på kunskap och utbildning för allmänheten.

(Applåder)

I detta anförande instämde Mattias Jonsson (S).

Anf. 16 JÖRGEN WARBORN (M) replik:

Herr talman! Skillnaden i näringsutskottet mellan Alliansen och de övriga partierna är att ni är beredda att vänta innan ni vidtar nya åtgärder mot piratkopiering. Under tiden försvinner pengar som skulle ha kunnat gå till medarbetare som jobbar i de kulturella och kreativa företagen. Också skatteinäkter försvinner, som skulle ha kunnat gå till skola, vård och omsorg.

Pengarna går i stället till de brottslingar som förser människor med illegalt material.

Ni skriver att ni inte ser anledning att göra fler insatser utan väntar in det pågående arbetet och domstolsprocesser. Så formulerar sig bland andra socialdemokraterna i näringsutskottet. Samtidigt vill dock ett enigt kulturutskott, inklusive socialdemokraterna i utskottet, skyndsamt ta fram förslag för det fortsatta arbetet med att beivra illegal spridning av film.

Varför håller socialdemokraterna i näringsutskottet tillbaka när era partikollegor i kulturutskottet skyndsamt vill ta fram förslag som beivrar illegal spridning av film?

Anf. 17 PER-ARNE HÅKANSSON (S) replik:

Herr talman! Den stora nyheten på den utfrågning vi hade i näringsutskottet var just justitieministerns tydliga besked. Stora ekonomiska värden står på spel, och man vill därför se över påföljderna för den här typen av brott, och man öppnar för att införa grovt brott inom detta område. Det är verkligen en tydlig markering av att det händer saker på detta område. Vi har också fått gehör från en del organisationer som under flera år har jobbat för att aktualisera de här frågorna utan att få gensvar.

Det görs insatser för en ny svensk lagstiftning om varumärken, och det kommer en ny filmpolitik, där olovlig filmhantering motverkas. Vi vet att det också sker rundabordssamtal i Kulturdepartementets regi med företrädare för de kreativa näringarna. Rundabordssamtalen i sig är ett sätt att skapa ytterligare kunskaper för att kunna agera på detta område.

Jag vill påstå att den här regeringen har åstadkommit mycket på kort tid för att komma till rätta med denna problematik, och mer är på gång.

Anf. 18 JÖRGEN WARBORN (M) replik:

Herr talman! Ändå vill alltså de socialdemokratiska kollegorna i kulturutskottet gå längre. Så sent som i tisdags tog man där beslut om att man vill ha en plan som går längre. Min fråga kvarstår alltså: Varför kämpar socialdemokraterna i näringsutskottet för att man inte ska göra något?

Jag håller med om att det som ministern sa på den offentliga utfrågningen är mycket bra. Jag har själv haft flera interpellationsdebatter med ministern och ställt skriftliga frågor. Jag var väldigt glad över att ministern faktiskt anslöt sig till det som vi i Moderaterna har lagt fram i vår kommittemotion om att införa grovt upphovsrättsbrott. Jag tycker också att det är bra att rundabordssamtalen är igång, och jag har haft flera debatter med kulturministern.

Återigen: Era partikollegor i kulturutskottet vill gå lite längre, och det vill jag också. Varför vill inte socialdemokraterna i näringsutskottet det?

Anf. 19 PER-ARNE HÅKANSSON (S) replik:

Herr talman! Vi går väldigt långt, vill jag påstå. Det har gjorts åtskilliga insatser för att öka medvetenheten och för att öka samarbetet och samtalen med branschen och också för att vi ska skapa kunskap och uppslutning i de här frågorna.

Det är intressant att Jörgen Warborn är så aktiv i denna fråga just nu, för en uppfattning jag ofta ställs inför när jag möter branschens företrädare

är att det inte hände något under de åtta år som borgarna hade regeringsmakten. Men nu händer det saker hela tiden, och vi är aktiva både på EU-nivå och i inrikespolitiken för att hantera situationen.

Mitt besked är alltså att det görs åtskilligt, och det finns en medvetenhet om och en uppslutning kring detta.
(Applåder)

Anf. 20 JOHAN NISSINEN (SD):

Herr talman! Vi ska i dag tala om immaterialrättens betydelse för olika branscher och områden. Immaterialrätt är en juridisk term för de lagar och regler som skyddar såväl konstnärliga och litterära verk som tekniska lösningar, industriell formgivning, design och varumärken. Många som följer debatten är troligtvis insatta i vissa delar av ämnet, men begreppet immaterialrätt är brett och sträcker sig från att skydda tekniskt avancerade industriella lösningar till att skydda till exempel Sias eller David Guettas senaste låt.

Immaterialrätten kan därför indelas i flera olika delar, som patent-skydd, mönsterskydd, upphovsrätt och varumärkesskydd. Det finns dessutom en mängd olika undergrupper, till exempel närstående rättigheter, industriellt rättsskydd, mönsterskydd, geografiska ursprungs-beteckningar och skydd av företagshemligheter.

En rapport från Svenskt Näringsliv år 2015 visar att många av Sveriges största företag utsätts för immaterialrättsintrång och piratkopiering samt att problemet har eskalerat de senaste fem åren. Rapporten visar att alla intervjuade bolag har utsatts för immaterialrättsintrång. 73 procent uppger att det har ökat de senaste fem åren, och 80 procent uppger att de tror att det kommer att fortsätta att öka under de kommande fem åren. En stor majoritet tycker också att statens insatser för att motarbeta immaterialrättsintrång och piratkopiering inte har varit tillräckliga och att det behöver göras mer.

En slutsats av studien är att immaterialrättsliga frågor behöver ägnas större politisk uppmärksamhet generellt. Författarna pekar på att arbetet mot piratkopiering och andra typer av immaterialrättsliga intrång behöver samordnas mer på EU-nivå liksom mellan EU, USA och Japan. Kina angavs av alla företag som det största ursprungslandet för piratkopierade produkter.

Herr talman! Immaterialrätt är ett väldigt brett och komplext område där de olika undergrupperna, branscher och storleken på företag påverkas olika beroende på globala avtal eller lokala överenskommelser samt på var intrången sker och av vem eller vilka de görs. Vi behöver därmed vara ödmjuka inför de utmaningar som ligger framför oss och försöka lösa ett problem i taget. Det är viktigt att diskutera upphovsrättens betydelse, utmaningar och lösningar.

Något som vi däremot kan konstatera är att i dag använder 71 procent av svenskarna lagliga film- och tv-tjänster som Netflix, HBO, Viaplay och SVT Play. Vidare kan vi konstatera att 29 procent använder illegala tjänster. Bland dem under 30 år är andelen 61 procent. 280 miljoner filmer och tv-program ses årligen genom illegala tjänster i Sverige.

Prot. 2015/16:112

26 maj

*Ökad rättssäkerhet
i det enhetliga
patentsystemet*

Streaming är mer utbredd än fildelning: 19 procent streamar och 17 procent laddar ned illegalt. Användarna av illegala tjänster ser var tredje film eller vart tredje tv-program illegalt – i snitt fyra filmer och sju tv-program i månaden.

Sex av tio tycker att det är fel att använda illegala tjänster, och fyra av tio använder de illegala tjänsterna trots att de tycker att det är fel. 43 procent tycker att användningen av illegala tjänster bör minskas i samarbete med internetoperatörerna. Fyra av tio anser att det bästa sättet att främja produktionen av svensk film och tv är att begränsa det illegala tittandet.

Herr talman! Här kan vi klart och tydligt se att de flesta tycker att det är fel att illegalt ladda ned eller streama filmer och serier. Men varför gör de då det när det finns så många olika lagliga streamingsalternativ? Jo, för att utbudet behöver förbättras och för att man måste ha flera olika typer av streamingtjänster för att få ett bra utbud.

När man pratar med ungdomar som illegalt laddar ned eller streamar säger många att om utbudet hade varit bättre bland de lagliga streamingtjänsterna vad gäller snabbhet, nytt material och mer samlat i en tjänst hade de slutat med den illegala nedladdningen och de illegala streamingtjänsterna.

Det är i dag relativt billigt med streamingtjänster, och bildkvaliteten och användarvänligheten är bra. Har man då hela utbudet av nya filmer och serier blir det betydligt bekvämare och mer tidseffektivt att vara laglig. Om vi tittar på musikindustrin kan vi se Spotify som ett väldigt lyckat exempel. Vem laddar ned musik i dag? Med ett konkurrenskraftigt och legalt visningsfönster med stort och brett utbud kan man slippa mycket av det immaterialrättsliga intrånget. Från politiskt håll ska vi självklart skapa förutsättningar för detta genom att vara hårdare mot illegala streamingtjänster och nedladdningssidor. Vi behöver därmed flera internationella avtal gällande detta. Men vi behöver även vara införstådda med att det är resursbrist och komplexitet på området.

Sverigedemokraterna anser att lagstiftningen måste ses över, och det måste tas fram någon form av blocköverskridande strategi i syfte att minska brotten mot upphovsrätten och immaterialrätten rent generellt. För att man ska nå en lösning krävs det att både staten och privata aktörer jobbar tillsammans.

Anf. 21 JÖRGEN WARBORN (M) replik:

Herr talman! I Moderaternas kommittémotion framför vi att vi vill utreda införandet av grovt upphovsrättsbrott. Skulle det finnas på plats skulle det betyda att polis och åklagare får ännu fler möjligheter – eller verktyg – att få fast de brottslingar som tjänar pengar på att illegalt sprida film. Regeringen har nu anslutit sig till Moderaternas linje. Det har även Sverigedemokraterna gjort – det är bra.

Men i går läste jag på Sverigedemokraternas hemsida. Där står det följande: Vad gäller frågan om spridande av upphovsrättsskyddat material står Sverigedemokraterna upp för såväl äganderätten som upphovsrätten. Vi anser dock inte att illegal fildelning ska vara en prioriterad fråga för polisen.

Hur kan Sverigedemokraterna vara för införandet av grovt upphovs-
rättsbrott men sedan inte vilja att polisen ska jobba med de frågorna?

Prot. 2015/16:112
26 maj

*Ökad rättssäkerhet
i det enhetliga
patentsystemet*

Anf. 22 JOHAN NISSINEN (SD) replik:

Herr talman! Det vi menar är: Vi vill inte att polisen ska lägga resurser på att jaga småbrottslingar, småpojkar, som fildelar och streamar. Det kommer nämligen aldrig att finnas resurser till det. Vi vill hellre ha hårdare tag mot de sidor där man streamar filmer och de sidor där det kan göras nedladdningar. Men då räcker det inte att vi bara lagstiftar i Sverige, för de här sidorna och tjänsterna kommer att finnas i andra länder. Vi behöver globala avtal. I vanliga fall är vi kritiska mot EU, men i det här fallet kan EU vara ett bra alternativ att ha som en stor part som förhandlar med de andra stora parterna. Vi måste begränsa sidorna i hela världen. Om vi bara begränsar i Sverige kommer det inte att lösa några problem.

Anf. 23 JÖRGEN WARBORN (M) replik:

Herr talman! Jag tyckte att Johan Nissinen i sitt anförande på ett väldigt bra sätt beskrev problemet med piratkopiering. Men jag konstaterar att man inte följer upp det hela vägen och inte vill lösa det hela vägen.

Jag skulle vilja upprepa den fråga som jag tidigare ställde till Socialdemokraterna. Skillnaden mellan Alliansen i näringsutskottet och de övriga partierna i näringsutskottet är att vi i Alliansen vill gå lite före. Vi vill verkligen lösa problemet med piratkopiering. Ni har anslutit er till de andra partierna och säger: Vi ska vänta lite. Det är många processer igång just nu. Samtidigt har sverigedemokraterna i kulturutskottet sagt – och de går med på den här linjen – att man skyndsamt ska ta fram förslag för det fortsatta arbetet med att beivra illegal spridning av film. Varför håller inte sverigedemokraterna i näringsutskottet med sina kollegor i kulturutskottet?

Anf. 24 JOHAN NISSINEN (SD) replik:

Herr talman! Vi har en gemensam linje med våra ledamöter i kulturutskottet. Vi vill ha hårdare tag mot detta. Men man kan inte jaga de här småpojkar. Man kan inte springa med batong och jaga småbarn. Det funkar inte. Man måste stoppa dem som delar ut detta. Sedan måste man ha lite större globala avtal. Vi kan sitta här allihop och vara helt överens om att vad vi ska göra, men om de andra länderna inte har samma lagstiftning flyttar aktörerna till de länderna, och nedladdningen kommer att fortsätta.

Man kan inte jaga småpojkar som laddar ned, utan vi måste ha större lösningar. Vi är överens med kulturutskottet när det gäller det här. Som våra ledamöter i kulturutskottet har sagt har Norge hittat en bra modell för detta när det gäller musikindustrin. Vi vill uppmuntra de privata aktörerna att titta på det och se om de kan implementera det även när det gäller nedladdning av filmer. Den privata marknaden har lösningarna för att göra utbudet bättre så att det inte ska vara attraktivt att ladda ned.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under § 16.)

§ 12 Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor

Trafikutskottets betänkande 2015/16:TU16
Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor
föredrogs.

Anf. 25 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Jag står bakom samtliga Moderaternas och Alliansens reservationer men yrkar för tids vinnande bifall endast till reservation 1.

Vintern 2009/10 for en kraftig snöstorm genom Sverige och utsatte vårt transportsystem för stor press. Själv satt jag fast på ett tåg utanför Hallsberg i åtta timmar. Med en uttömd restaurang där till och med chokladkorna var utdelade till hungriga resenärer och med toaletter som var överfulla och stängda var det inte direkt en trivsamt upplevelse. När vi resenärer inte fick information om vad som var fel eller om när felet förväntades vara löst och ingen ersättning kunde nå oss blev situationen förstås försvårad.

Vi var många som satt fast på det tåget och på andra tåg den natten. Inget system kan förstås stå emot den värsta vargavintern, men vi lärde oss mycket det året. Alliansregeringen och dåvarande infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd samlade järnvägens olika aktörer för att förbättra både informationen till resenärer och samarbetet mellan Trafikverket å ena sidan och SJ och andra operatörer å andra sidan.

Alliansregeringen bedrev ett intensivt arbete för att få till stånd ett bättre samarbete i systemet men också för att få bukt med de underhållsbrister som var påtagliga. Det är dock ett stort och omfattande problem. Att vända det över en natt är inte enkelt. Fortfarande kan vi se att många människor där ute förknippar vår järnväg med inställda tåg, kaos och bekymmer.

Vid en närmare granskning kan man väl ändå säga att den svenska järnvägen fungerar ganska väl. De flesta tåg går i tid, och då blir såklart inte rubrikerna stora. Men förseningarna är fortfarande alltför vanliga. Det beror bland annat på att tågtrafiken har ökat radikalt under de senaste 20 åren. Men det beror också på att vi inte har underhållit järnvägen i den takt som vi borde.

Det är dyrt att bygga järnväg, och många politiker föredrar tyvärr att klippa band framför att underhålla det system vi har. Det genererar få röster att satsa på underhåll och att ta hand om de spår vi har. Men löften om en ny järnvägssträckning, hur olönsam den än må vara, ger ofta fler väljare. Mot bakgrund av det blir alliansregeringens historiska satsning på att fördubbla anslagen till drift och underhåll än mer viktig. Den prioriteringen från den föregående mandatperioden måste ligga kvar. Nybyggnationer löser inte gamla underhållsproblem. Underhållet får aldrig mer bli en budgetregulator.

Herr talman! Väl fungerande järnvägstransporter med hög kapacitet och tillförlitlighet är en förutsättning för att vårt moderna samhälle ska fungera. Människor och företag ska kunna känna sig trygga med att ta tåget. Konkurrensen på järnvägen har bidragit till att resenärerna numera har flera alternativ att välja mellan. Vill man åka med SJ eller MTR, till exempel, när man ska ta sig till Göteborg från Stockholm? Konkurrensen har också bidragit till att fler aktörer är med och tar ansvar för det underhåll

som behöver göras. Forskning från såväl VTI som andra experter visar att vi har fått mer järnväg för pengarna tack vare konkurrensen och avregleringen.

Men tyvärr måste jag säga att de slagord som kom från Stefan Löfven i valrörelsen var bekymmersamma. Det talades om återförstatligande av underhåll, att underhållet skulle gå tillbaka till Trafikverket som en monopolverksamhet. Det var vägen ut ur järnvägens bekymmer, i strid med det som expertisen kommit fram till. Det tycker jag är bekymmersamt. Det är något som Löfven inte har tagit tillbaka. Det vore intressant att höra regeringspartiernas syn på det i dag. Jag tror nämligen att de aktörer som finns på vår järnvägsmarknad behöver lugn och ro för att kunna arbeta. Hot och löften om återförstatligande skapar inte detta.

Herr talman! Det finns mycket vi kan göra för att utveckla den svenska järnvägen. Alliansen vill riva hindren för nya aktörer att ta sig in genom att se över tåglägestilldelning och genom att se över och anpassa signalsystemet för fler tågtyper. Vi tror också att längre och tyngre är något som är bra inte bara för våra lastbilar utan även för våra tåg. Här bör vi anpassa järnvägssystemet. Det finns en del lågt hängande frukter som varken regeringen eller några myndigheter verkar ta tag i.

Jag kan också konstatera att EU-samarbete är viktigt även på detta område. Många av oss tror på betydelsen av en stark inre marknad i Europa. Det måste även gälla våra transporter och vår järnväg. Det fjärde järnvägspaketet är i det sammanhanget viktigt för att få till stånd en marknadsöppning, där svenska aktörer kan verka på utländska marknader och vice versa. Jag tycker att regeringen ska agera tydligt för att se till att driva igenom ett fjärde järnvägspaket till fullo.

Vi har sett vissa brister i regeringens agerande tidigare. Jag själv anmälde infrastrukturminister Anna Johansson till konstitutionsutskottet för att hon inte till fullo hade följt EU-nämndens mandat. Statsrådet fick en anmärkning för detta.

Moderaterna vill betona vikten av att vi verkar för en gemensam marknad för våra järnvägstransporter.

I sammanhanget kan sägas att idén om ett gemensamt europeiskt signalsystem är klok. ERTMS är i grunden ett bra projekt för att säkerställa att vi har ett signalsystem som är likadant i de olika europeiska länderna. Det är också viktigt att se till att vi inte får ett nytt lapptäcke av nationella särarter, vilket tidvis har varit fallet i det nya systemet. Vi måste säkerställa att vi har en enda version och att vi implementerar den samtidigt och harmoniserat, inte minst i de nordiska länderna.

Herr talman! Staten har ett viktigt ansvar för att säkra en hållbar transportutveckling som bland annat bygger på en väl fungerande järnvägstrafik. Också som ägare har staten ett särskilt ansvar för att bland annat SJ AB ska kunna fullgöra sina åtaganden gentemot Sveriges resenärer. Det är då av stor betydelse att staten är en ansvarsfull ägare.

Jag tycker att det är positivt att regeringen uttrycker att det är av största vikt att bolagen som ägs av staten förvaltas på ett aktivt och professionellt sätt, med värdeskapande som övergripande mål. Men då måste också ord bli handling.

Under föregående år fick vi tyvärr se att SJ fick fungera som någon form av budgetregulator när finansminister Magdalena Andersson behövde hitta miljarder till ofinansierade bidragsökningar. Rekordhög

2 miljarder tog man ut ur SJ. På ett enda år tog alltså den rödgröna regeringen ut dubbelt så mycket som alliansregeringen gjorde totalt under sina åtta år. Såväl regeringens behandling av SJ som kassako som Vänsterpartiets förslag om att ge SJ ett samhällsuppdrag är dåligt för effektiviteten i SJ som statligt bolag.

Jag vill understryka att det är viktigt att Sveriges järnvägar underhålls för att skapa ett robust, tryggt och säkert järnvägssystem. Men det krävs mer än pengar. Det krävs att vi får en fungerande styrning på plats – inte minst av våra myndigheter. Det gäller framför allt Trafikverket, som till syvende och sist basar över branschen. Medlen som avsätts måste också användas ändamålsenligt.

I slutet av förra året presenterade Gunnar Alexandersson sin stora utredning om järnvägens organisation. Förslagen i utredningen var många, och många kan vi nog enas om över blockgränserna. En slutsats var att underhållet inte bör återförstatligas. Det gläder mig. Andra slutsatser var att Trafikverket måste få bättre koll på hur anläggningen ser ut där ute, och de måste skaffa sig en nationell underhållsplan. Man kan tycka att det redan borde finnas, men det gör det inte.

Jag kan dock inte se att regeringen agerar i enlighet med dessa många och kloka slutsatser. Jag kan inte ens se att det pågår något remissförfarande. I ett läge där de offentliga finanserna är satta under stor press tycker jag att det är ignorant att inte fullfölja de slutsatser som presenteras.

Om Socialdemokraterna fortfarande anser att ”varje förslösad skatte-krona är en stöld från folket”, som Gustav Möller sa, bör man ta till sig Alexanderssons slutsatser och få en effektiv organisation och styrning av Trafikverket på plats.

Herr talman! Att regeringen inte tar till sig Alexanderssons slutsatser understryker min oro över att de rödgröna inte är villiga att se till järnvägens strukturella problem. Man fortsätter att leva i villfarelsen att om vi bara övertrumfar varandra i miljonsatsningar på järnvägen kommer problemen att lösas. Men så enkelt är det inte. I dag ser vi att pengarna inte når ut till spåren. Inte nog med att regeringen blundar för strukturella problem på arbetsmarknaden och bostadsmarknaden; man blundar för dem även på järnvägsmarknaden. Svåra beslut skjuts på framtiden.

Moderaterna lovar inte allt till alla, men vi lovar att vända på varje sten för att få järnvägen att fungera bättre. Vi kommer att fokusera på att få en fungerande anläggning på plats. Vi lovar att underhåll aldrig mer ska bli en budgetregulator. Vi lovar att vårda det system vi har. Att vårda och bygga ut det är A och O. Därtill lovar vi en bättre styrning. Vi lovar att driva på regeringen för att få en bättre styrning av Trafikverket och järnvägen på plats, för det är regeringens ansvar att få en sådan styrning av våra myndigheter på plats.

Sveriges resenärer och företag har väntat länge nog. Nu behöver vi en järnväg som går att lita på.
(Applåder)

I detta anförande instämde Erik Ottoson (M), Anders Åkesson (C), Christina Örnebjär (L) och Robert Halef (KD).

(forts. § 14)

Kammaren beslutade kl. 13.46 på förslag av andre vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.00 då frågestunden skulle börja.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.00.

§ 13 Frågestund

Frågestund

Anf. 26 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Jag vill hälsa statsråden välkomna. Frågor besvaras i dag av närings- och innovationsminister Mikael Damberg, statsrådet Helene Hellmark Knutsson, statsrådet Per Bolund samt statsrådet Åsa Regnér. Närings- och innovationsminister Mikael Damberg besvarar såväl allmänpolitiska frågor som frågor inom sitt eget ansvarsområde.

Arbetsgivarnas finansieringsansvar för sjukskrivningar

Anf. 27 LOTTA FINSTORP (M):

Herr talman! Jag vill ställa en fråga till näringsminister Damberg.

Sjukskrivningarna ökar igen, och regeringen föreslår att arbetsgivarna ska medfinansiera sina medarbetares sjukfrånvaro ytterligare. Förslaget går ut på att en arbetsgivare ska betala 25 procent av sjukpenningen för medarbetare som har varit sjukskrivna längre än 90 dagar.

Regeringens förslag har fått hård kritik, både från SKL och från Svenskt Näringsliv. Det är framför allt inom den offentliga sektorn som sjukskrivningarna ökar. Där är sjukskrivningstalen högre än i den privata sektorn.

Risken är stor att nyanställningarna kommer att minska och att det kommer att försvåra situationen för den redan utsatta personen. Det gäller särskilt dem med lång sjukdomshistoria eller någon form av funktionsnedsättning.

Anser näringsministern att regeringens medfinansieringsförslag kommer att påverka företagets benägenhet att anställa på ett negativt sätt?

Anf. 28 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Tack för frågan, Lotta Finstorp!

I Sverige har vi en lång tradition av överenskommelser mellan fack och arbetsgivare, vilket har gett mycket goda resultat. En del i frågan om att minska antalet sjukskrivningar och jobba mer förebyggande är att det på svensk arbetsmarknad kommer till fler avtal där man tar tag i de frågorna.

Regeringen har utsett en processledare som ska hålla i kontakt med parterna för att se vilka initiativ parterna kan ta för att vända utvecklingen och se till att sjukskrivningarna minskar.

Regeringen har också lagt fram ett förslag om hälsovaxling – ifall man inte lyckas med att hitta en lösning på arbetsmarknaden. Förslaget innebär att arbetsgivaravgiften för företagen sänks. Beräkningar av hur det skulle slå visar att det skulle gynna framför allt privata företag och missgynna den kommunala sektorn. De långa sjukskrivningarna finns nämligen i många kommuner och landsting.

Det är ett system som bygger på att kostnaderna inte ska öka totalt sett. Småföretagen ska skyddas, och svaga grupper på arbetsmarknaden ska skyddas.

Anf. 29 LOTTA FINSTORP (M):

Herr talman! I går kom de senaste siffrorna från Försäkringskassan. Sjukpenningtalet för april uppgick till 10,7 dagar, vilket är 0,9 dagar mer än i april 2015. Siffrorna ljuger inte. Vi vet alla att utvecklingen går åt fel håll.

På vilket sätt tror näringsministern att regeringens förslag kommer att sänka trösklarna för att personer med en sjukdomshistoria och som står långt ifrån arbetsmarknaden ska komma in i arbete?

Anf. 30 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Det viktigaste är att regeringen har lagt fram ett helt program, med ny målsättning men också många konkreta insatser, för att minska sjukskrivningstalen. Det är ett arbete som bedrivs med full kraft.

En del handlar om att se till att arbetsmarknadens parter gör mer i det förebyggande arbetet. Där har vi nu en processledare på plats, som kan föra samman och föra diskussioner med både arbetsgivar- och fackliga representanter för att se vilka initiativ som finns.

Hälsovaxlingen är ett sätt att sänka arbetsgivaravgifterna för alla företag och gynna dem som gör rätt.

Information på Arlanda om tvångsäktenskap

Anf. 31 SAID ABDU (L):

Herr talman! Min fråga riktar sig till näringsminister Mikael Damberg.

På många kommunalt ägda flygplatser runt om i landet finns det i dag lappar på toaletterna med information om telefonnummer man kan ringa om man befinner sig på flygplatsen för att resa från Sverige och bli bortgift mot sin vilja. Tanken är att polis ska kunna eskortera flickan till skydd från den som vill gifta bort henne så att socialtjänsten snabbt kan kopplas in.

Frågan om att införa dessa lappar även på Arlanda har lyfts fram av Liberalerna men även av en mångfald politiker i Sigtuna, även näringsministerns partikollegor i Sigtuna, där Arlanda ligger. Arlandas ägare, Swedavia, tycker att förslaget är behjärtansvärt men menar att beslut inte kan fattas utan direktiv från ägaren, det vill säga staten.

Mot bakgrund av det undrar jag ifall regeringen, i egenskap av ägare till Swedavia, kan tänkas ge bolaget ett nytt ägardirektiv angående att sätta upp dessa lappar och därmed erbjuda panikslagna unga flickor en sista möjlighet att undgå tvångsäktenskap.

Prot. 2015/16:112

26 maj

Frågestund

Anf. 32 Närings- och innovationsminister MIKAEL

DAMBERG (S):

Herr talman! Tvångsäktenskap är förbjudet i Sverige. Det är en viktig fråga som Sveriges riksdag jobbar brett med att bekämpa. Inte minst unga kvinnor ska inte tvingas eller luras att följa med på semesterresor som de facto kan sluta i ett äktenskap som man inte känner sig bekväm med eller vill vara en del av.

Jag välkomnar verkligen engagemanget i frågan. Jag ska villigt erkänna att den här frågan inte har varit uppe i mina dialoger med Swedavia, än så länge. Men jag tar gärna med mig den och ska fråga Swedavia hur de ser på det och varför de inte skulle kunna tänka sig att göra någonting sådant.

Anf. 33 SAID ABDU (L):

Herr talman! Jag uppskattar att även näringsminister Mikael Damberg vill se över själva budskapet i min fråga.

Det hade givetvis varit bättre ifall man kunde komma åt det betydligt större problemet längre ned, alltså via myndigheter, skola, socialtjänst och så vidare. Men jag ser fram emot att höra från Swedavia om näringsministerns närmanden.

Anf. 34 Närings- och innovationsminister MIKAEL

DAMBERG (S):

Herr talman! Jag vill upprepa att det är viktigt att vi står enade i frågan i Sveriges riksdag, och att vi alla agerar på olika sätt för att bekämpa inslag av tvångsäktenskap i vårt land.

Jag kommer att fråga Swedavia hur de ser på det.

Hot och våld mot blåljuspersonal

Anf. 35 ADAM MARTTINEN (SD):

Herr talman! Även min fråga går till Mikael Damberg.

Att hot, våld och skadegörelse sker på ett organiserat sätt gentemot blåljusverksamhet är inget nytt fenomen. Ny politik från Regeringskansliet för att möta problemen på riktigt har däremot lyst med sin frånvaro.

Kommer vi att få se några förslag som är i linje med det Sverigedemokraterna har efterfrågat under lång tid, nämligen hårdare tag mot dem som hotar eller på annat sätt utgör hinder för polis, ambulans eller brandkår? Avser regeringen att vidta några nya åtgärder för att dessa illasinnade personer enklare ska kunna frihetsberövas och frihetsberövas under längre tid än i dag?

Jag tror att ganska många börjar efterfråga Sverigedemokraternas politik på området.

Anf. 36 Närings- och innovationsminister MIKAEL
DAMBERG (S):

Herr talman! Det är helt oacceptabelt att personal som utför samhällets uppgift att både försvara säkerhet och att skydda medborgares liv och hälsa drabbas av stenkastning eller angrepp när de åker in i vissa bostadsområden. Det är någonting som vi tar fullständigt avstånd ifrån.

Jag vet att Anders Ygeman har haft en rundabordsstiftning eller konferens med berörda myndigheter för att diskutera vad man kan göra ytterligare för att se till att personalen ska känna sig trygg men också för att beivra det olagliga beteendet. Vi är beredda att titta på ifall det krävs ytterligare lagskärpningar på området. Men vi kan konstatera att en del av de borgerliga partierna, som nu har väldigt hög svansföring på området, valde att inte skärpa straffen för just detta under sina åtta år vid makten.

Anf. 37 ADAM MARTTINEN (SD):

Herr talman! Som jag ser det måste vi såklart få fler poliser. Det pratas om det. Det har Sverigedemokraterna också föreslagit, till skillnad från regeringen.

Utöver ny lagstiftning handlar det också om ledarskap. Vi ska ge de kriminella stenkastarna två alternativ: Skärp er, eller bekanta er med statens våldsmonopol! Vid det senare alternativet ska det backas upp politiskt och från polisledningen.

I dag saknas det garantier för att något av det kommer att bli verklighet. Det kan vi också utröna av Mikael Dambergs svar.

Anf. 38 Närings- och innovationsminister MIKAEL
DAMBERG (S):

Herr talman! Det är otroligt viktigt att denna typ av brott beivras och att de som begår brott också lagförs. Det är centralt i en rättsstat.

Det andra är att vi ser över ifall det juridiskt behöver göras justeringar.

Det tredje, som man inte ska glömma bort, är att det i många av dessa förorter också krävs ett förebyggande långsiktigt arbete. Det handlar om att göra insatser socialt och i skolan och se till att unga människor får jobb så att det skapas en annan kultur och en framtidstro. Det är en sådan politik som den här regeringen driver mycket hårt, eftersom det är en sådan politik som långsiktigt gynnar utvecklingen i dessa bostadsområden.

Amorteringskravets och bolånetakets följder för unga

Anf. 39 OLA JOHANSSON (C):

Herr talman! Min fråga riktar sig till finansmarknadsministern och tidigare bostadsministern Per Bolund.

Amorteringskravet träder i kraft den 1 juni, och vi i Centerpartiet välkomnar det.

Vi har en bostadsbrist, och den har gett upphov till galopperande bostadspriser. Detta gör att hushållens skuldsättning riskerar den ekonomiska stabiliteten och att vi får en bostadsbubbla.

Unga har det särskilt svårt att ta sig in på bostadsmarknaden. Efter att bolånetaket infördes har det blivit ännu svårare för unga att ta sig in.

Min fråga till statsrådet är om han håller med om att ungas möjlighet att äga sin bostad påverkas av kombinationen lånetak och amorteringskrav och om det då finns ett behov av att låta utreda en flexiblere tillämpning av bolånetaket, särskilt när det gäller unga som grupp på bostadsmarknaden. Finns det planer på en sådan utredning?

Anf. 40 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Herr talman! Jag tackar Ola Johansson för en mycket viktig fråga. Självklart behöver vi en politik som tar ansvar för de risker som finns i det finansiella systemet. Det rör inte minst risker med hushållens ganska stora skuldsättning. Den är historiskt stor men också stor om man jämför med hur det ser ut i andra länder. Därför är jag mycket glad över att vi har kunnat enas brett över blockgränsen om viktiga instrument som bolånetaket och amorteringskravet, som träder i kraft den 1 juni. Självklart måste vi då också ta hänsyn till vilka följd effekter som reformerna får.

Vi följer hela tiden utvecklingen på bolånemarknaden. Regeringen har ett ambitiöst bostadsbyggnadsprogram, och vi ger stöd bland annat till nya hyreslägenheter som blir en möjlighet för unga att ta sig in på bostadsmarknaden och få ett första boende.

När det gäller just bolånetaket är det Finansinspektionen som har ansvar för det, och Finansinspektionen bedömer stadigt effekterna av sina reformer. Vi litar fullständigt på att Finansinspektionen kommer att göra en analys av om man behöver göra några förändringar. Vi har inte fått några sådana signaler än så länge.

Anf. 41 OLA JOHANSSON (C):

Herr talman! Jag tackar för svaret. Svårigheten för unga är att få tag i en bostad på den ort där man har valt att flytta ihop med någon, arbeta eller studera. Det tvingar den unga att söka sig till den svarta andrahandsmarknaden eller att bo kvar hos föräldrar eller kompisar.

Ja, det är viktigt att ta ansvar. Och vi står bakom de reformer som har genomförts. Men vi kan konstatera att något investeringsstöd ännu inte är klart och levererat. Det är inte ens infört.

Jag skulle vilja ställa en följdfråga. Hur ser statsrådet på införande av ett särskilt bosparande riktat till unga som ett sätt att komma förbi detta?

Anf. 42 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Herr talman! Vi fortsätter att följa frågor som berör både finansmarknaden och bostadsmarknaden, eftersom de hänger tätt ihop. Inte minst tas dessa frågor upp i samband med de bostadssamtal som pågår mellan regeringen och oppositionspartierna. Även där är frågan om bosparande en av de frågor som är uppe på bordet och som vi tittar på.

Jag vill hävda att de stora initiativ som regeringen har tagit – den största bostadspolitiska satsningen på över 20 år – kommer att vara en viktig del av lösningen. Det innebär att vi satsar mer än 6 miljarder varje år på att se till att det byggs fler bostäder som framför allt unga efterfrågar, det vill säga små hyreslägenheter.

Anf. 43 MATTIAS JONSSON (S):

Herr talman! Min fråga går till näringsminister Mikael Damberg.

Vi tog över regeringsmakten i ett läge då klyftorna och otryggheten i Sverige ökade. När vi tog över regeringsmakten valde vi att påbörja ett samhällsbygge. Vi valde investeringar i stället för nedskärningar och skattesänkningar. Nu kan vi se att utvecklingen börjar gå åt rätt håll. Vi har en mycket stark utveckling i den svenska ekonomin med 110 000 nya jobb det senaste året. Industrin växer, och allt fler industrier flyttar tillbaka till Sverige. År 2016 blir kanske det år då fler verksamheter flyttar in i än ut från Sverige.

Vi har också stora utmaningar. Vårt viktigaste vallöfte är att nå EU:s lägsta arbetslöshet år 2020. För det krävs ett nytänkande inom jobbpolitiken, där mycket handlar om att få små och medelstora företag att ta sig in i ekonomin, börja växa och kunna anställa.

Min fråga till näringsministern är: Hur kommer ditt förstärkta uppdrag att bidra till tillväxt och fler jobb, framför allt för nyanlända?

Anf. 44 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Jobben är den här regeringens kanske viktigaste uppgift – att pressa tillbaka arbetslösheten och nå EU:s lägsta arbetslöshet 2020.

När vi kom i regeringsställning var arbetslösheten kring 8 procent. Nu är den nere på 6,9 procent. Arbetslösheten har alltså gått ned kraftigt, och vi ser att sysselsättningen ökar kraftigt i svensk ekonomi.

Men det kommer att behövas fler initiativ, inte minst på de områden som Mattias Jonsson tar upp. När det gäller frågan om hur små och medelstora företag ska växa och expandera och behöva anställa fler har vi redan gjort stora insatser, inte minst för att ge små företag bättre låneförutsättningar, så att de kan investera och utveckla sin verksamhet och även gå på export.

Frågan om de nyanländas situation på svensk arbetsmarknad är en viktig fråga där det krävs nytänkande från alla parter. Där ser jag fram emot att jobba ihop med både Svenskt Näringsliv och LO, som båda har visat intresse för att diskutera hur vi nu snabbt kan ta till vara den kompetens som har kommit till Sverige.

Anf. 45 MATTIAS JONSSON (S):

Herr talman! Jag tackar näringsministern för detta. Jag tror att det är två behov som behöver mötas här. Det handlar om industrier som har svårt att hitta arbetskraft och nyanlända som inte kommer in på arbetsmarknaden. Men det handlar även om personer som står och har stått långt från arbetsmarknaden. Här finns det stora möjligheter för jobbskapande.

Men hur kan man ännu snabbare få igång dessa vägar in till arbetsmarknaden för nyanlända och för personer som står långt från arbetsmarknaden?

Anf. 46 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Det första är att jobba med den kompetens som människor bär med sig och att snabbt validera och se till att människor kommer ut på en arbetsplats, så att de inte börjar den långa vägen med språket först utan faktiskt kan börja i ett arbetsliv och börja lära sig språket på plats på jobbet. Det finns många sådana bra initiativ. Inte minst de snabbspår som regeringen har varit med och utvecklat tillsammans med arbetsmarknadens parter har effekt för kompetensförsörjningen och för en snabb väg in på arbetsmarknaden. Men det kommer att krävas mer, och jag ser fram emot att jobba med det tillsammans med parterna på den svenska arbetsmarknaden.

Enkla jobb

Anf. 47 JENNY BENGTSSON (V):

Herr talman! Min fråga går till näringsminister Mikael Damberg.

Vi behöver skapa fler enkla jobb, sa statsministern i går, som ett led i att bekämpa klassklyftorna. Enkla jobb är en typisk grej som sliter isär arbetsmarknaden. Det blir vi med jobb, och så blir det de med enkla jobb.

När högern snackar om enkla jobb menar de, inte helt förvånande, ofta att det är utrikes födda och vi inom LO-kollektivet som ska ta dessa jobb. Det är liksom alltid vissa grupper av människor som förvisas till den här typen av jobb. Det oroar mig att vi ska hålla på med sådant på Sveriges arbetsmarknad.

Med enkla jobb brukar följa en rad tråkigheter – låga löner, taskiga villkor, avsaknad av kollektivavtal och dålig arbetsmiljö – snarare än rättvis och likvärdig behandling på arbetsmarknaden.

Då är min fråga till dig, Mikael Damberg: Vad menar ni med enkla jobb? Vilka är det som ni tycker ska utföra dessa jobb och på vilka villkor?

Anf. 48 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Jobbpolitiken bygger på att vi behöver fler jobb, både avancerade jobb och jobb som inte kräver lika mycket utbildning. Vi ser nu att jobben växer till i mycket hög takt i Sverige. Men vi kommer att behöva lyckas med mer om vi ska få ned arbetslösheten ännu mer, vilket vi har som ambition i Sverige.

När vi talar om enkla jobb handlar det inte om sänkta löner. Jag vet att det finns borgerliga partier som har sagt att det behövs sänkta löner för kvinnor för att klara kvinnornas sysselsättning. I valrörelsen sa man att det behövdes sänkta löner för ungdomar. I dag är det framför allt invandrarna som behöver sänkta löner.

Jag tror på den svenska modellen, där parterna gör upp om avtal, löner och villkor på svensk arbetsmarknad. Men jag ser också att både LO och Svenskt Näringsliv just nu säger att de är intresserade av att hitta nya vägar in på arbetsmarknaden för de människor som har kommit till vårt land.

På samma sätt som staten nu har tagit ett stort ansvar och säger att vi vill ha 5 000 moderna beredskapsjobb finns det nog arbetsuppgifter i den privata sektorn som borde utföras, och det finns människor som vill göra det.

Anf. 49 JENNY BENGTSSON (V):

Herr talman! Tack, Mikael Damberg, för ditt svar. Det verkar ändå som om saker som upprepas tillräckligt många gånger av Alliansen till slut, som av en händelse, blir S-politik – som enkla jobb.

Jag tror tyvärr inte att det kommer att bli lika bra som ni verkar tro att det ska bli. Problemet med att göra skillnad på jobb på detta sätt är fortfarande att de som ska utföra de jobb som ni har avfärdat som enkla jobb, hur man än vänder och vrider på det, blir en lägre kategori av arbetare på arbetsmarknaden än andra. Det tycker jag rimmar illa med att bekämpa klassklyftor. Ge folk jobb i stället! Är inte det bättre?

Anf. 50 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Vi behöver fler jobb, och vi behöver alla typer av jobb i Sverige. Det som verkligen skapar klassklyftor i ett samhälle är nämligen arbetslöshet, och det är alltför många människor som går arbetslösa.

Det är fortfarande 350 000 människor som går arbetslösa – trots att vi har 100 000 lediga jobb. Att matcha de arbetslösa mot de jobb som finns i ekonomin är därför huvudspåret för den här regeringens jobbpolitik, men det handlar också om att försöka få även privata företag att ta ansvar för de grupper som har kommit till Sverige nyligen, som kanske har svårt att ta sig in och som kanske inte kan språket lika väl.

Antalet lärarledda undervisningstimmar i lärarutbildningen

Anf. 51 MARIA STOCKHAUS (M):

Herr talman! Min fråga går till statsrådet Helene Hellmark Knutsson.

Om vi ska lyckas höja kunskapsresultaten i skolan och ge fler elever en bättre start i livet måste vi börja med lärarna. Moderaterna har tidigare föreslagit att ledarskap, svenska som andraspråk, specialpedagogik och it borde vara självklara och obligatoriska delar av lärarutbildningen. Men om vi ska lyckas stärka lärarna måste vi också titta på den lärarledda tiden på lärarutbildningen.

För 40 år sedan hade lärarstudenterna i snitt 24 timmar lärarledd undervisning i veckan, och i dag har över hälften av lärarstudenterna mindre än åtta timmar lärarledd tid. Detta tycker vi inte är rimligt, och vi tror inte att det ger lärarstudenterna förutsättningar att lyckas. Därför satsar vi i vår vårmotion 1,2 miljarder kronor för att öka antalet lärarledda timmar på lärarutbildningen.

Min fråga till statsrådet Hellmark Knutsson är om hon tycker att det är rimligt att lärarstudenter i dag bara har åtta timmar lärarledd undervisning i veckan.

Anf. 52 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S):

Herr talman! Jag tackar Maria Stockhaus för en otroligt viktig fråga. Jag ska säga att jag är glad att Moderaterna nu har uppmärksammat det vi redan har haft som politik och lagt fram i flera budgetpropositioner, det vill säga att kvaliteten på den högre utbildningen behöver höjas.

Det gäller inte minst de utbildningar som har få lärarledda timmar, och där ingår just förskollärarytutbildningen och lärarutbildningen. Regeringen satsar redan ungefär 900 miljoner kronor under den här mandatperioden för att ge möjlighet till mer lärarledda timmar i lärarutbildningen och förskollärarytutbildningen, men även i de humanistiska och samhällsvetenskapliga utbildningarna. Jag välkomnar alltså ert förslag.

Anf. 53 MARIA STOCKHAUS (M):

Herr talman! Det är viktiga saker statsrådet tar upp, men det är fortfarande så att vi satsar 1,2 miljarder specifikt på lärarutbildningen. Där har man nämligen i snitt åtta timmar lärarledd undervisning per vecka i dag. För 40 år sedan var det 24 timmar. Det är en av de viktigaste yrkeskategorierna om vi ska höja resultaten i svensk skola, och min fråga är fortfarande om statsrådet tycker att det är rimligt att de har åtta timmar lärarledd undervisningstid i veckan.

Anf. 54 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S):

Herr talman! Jag tackar för den uppföljande frågan. Jag vill verkligen vara tydlig med att säga att jag är helt överens med er, Maria Stockhaus. Det är därför vi har den politik vi har. Vi behöver öka antalet lärarledda timmar. Det handlar om genomströmningen, och det handlar om kvaliteten – inte minst på lärarutbildningen. Vi måste dock även se till att det finns forskarutbildade lärare, och där hoppas jag att Moderaterna kommer att vara beredda att stödja förslag om fler forskarutbildningsplatser på lärarutbildningen. Annars gör inte mer pengar nytta. Vi måste också se till att det finns fler lärare.

Regeringens bemanningssatsning inom äldreomsorgen

Anf. 55 ANNA-LENA SÖRENSON (S):

Herr talman! Jag har en fråga till statsrådet Regnér, och den handlar om den svenska äldreomsorgen. Den är bra, och de allra flesta är väldigt nöjda med den. Den är en del av den svenska modellen. Vi står dock inför en rad utmaningar. Vi får ett ökat antal äldre, och vi behöver helt enkelt möta brukarnas behov och önskemål med mer personal. Det är det som är avgörande för hög kvalitet och god äldreomsorg – antalet personal, och bra personal dessutom.

Min fråga till statsrådet är därför: Vilka resultat har man fått av de bemanningssatsningar regeringen hittills har gjort i äldreomsorgen?

Anf. 56 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S):

Herr talman! Jag tackar Anna-Lena Sörenson för frågan.

Äldreomsorgen är verkligen en viktig fråga för vår samtid och framtid, och jag är genuint glad över den satsning på personal och bemanning i äldreomsorgen som regeringen har gjort tillsammans med Vänsterpartiet.

Jag är glad över den eftersom jag reser runt i Sverige och ser hur snabbt pengarna har använts – och till vad. Det ska vara en bemanningssatsning, men jag har märkt att det underlättar oerhört att man lägger scheman, har färre delade turer och helt enkelt får fler kamrater på arbetsplatsen. Det är bra för de äldre, och det är bra för dem som jobbar där.

Av den uppföljning som hittills har gjorts, som är preliminär, vet vi att 85 procent av pengarna försvann ganska snabbt förra året. Vi kommer att få en mer strukturerad uppföljning av Socialstyrelsen i slutet av året, men än så länge är pengarna väldigt efterfrågade. Det är det vi ser och kan följa just nu.

Anf. 57 ANNA-LENA SÖRENSON (S):

Herr talman! Jag tackar för svaret. Det låter ju väldigt positivt, men det är också viktigt att pengarna verkligen kommer till nytta och används ute i kommunerna. En fråga kan därför vara hur många kommuner det är som hittills har sökt medlen och vad pengarna används till. Har vi uppföljning på det?

Anf. 58 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S):

Herr talman! Vi har en preliminär uppföljning eftersom den formella ska komma senare. Det vi vet om 2015 är dock att 194 kommuner i Sverige använde hela beloppet, att 60 kommuner använde mer än halva beloppet och att 30 kommuner använde något mindre än halva beloppet. Alla kommuner utom tre använde dock något, och det är väldigt lovande. Som jag sa reser jag runt och besöker kommuner systematiskt och pratar om äldreomsorg, och detta är väldigt efterlängt.

Kommunernas kostnader för bostäder till nyanlända

Anf. 59 ROGER HEDLUND (SD):

Herr talman! Min fråga går till näringsminister Mikael Damberg.

Den 1 mars 2016 trädde en ny lag i kraft som innebär att man tvingar kommunerna att ta emot nyanlända invandrare. Det beräknade antalet hänvisningar till kommunerna motsvarar 13 500 bostäder. I dagens bostadskris i Sverige, där bostäder saknas, är lösningen modulbostäder i och med att det tar så pass lång tid att bygga bostäder i Sverige i dag. Enligt Boverkets beräkningar talar vi om 14 700 kronor per kvadratmeter, vilket skulle motsvara en kostnad på mellan 12 och 19 miljarder kronor beroende på vilka uträkningar man baserar kostnaderna på.

På vilket sätt tänker regeringen kompensera kommunerna för den extremt höga kostnaden i och med den tvingande lag regeringen har genomfört?

Anf. 60 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Det har inte undgått någon att vi förra året hade en extrem situation när det gäller asylmottagning i Sverige. Det var många människor som kom under kort tid. Då valde regeringen att agera och har därmed vidtagit åtgärder som gör att situationen nu är en helt annan. Det innebär dock inte att de människor som har kommit till Sverige får en lätt start på

sina nya liv. Det är viktigt att hela Sverige tar ansvar för detta och delar de bördor – men också de möjligheter – detta innebär.

Jag vet att många kommuner inte minst tittar på de bostadssatsningar som är de största på 20 års tid och där vi ger stimulanspengar till byggandet av hyresbostäder till rimliga kostnader. Det gör att man kan bygga fler bostäder också till dessa grupper. Sedan finns det kommuner som har lediga lokaler som kan användas till bostadsbyggande, och så finns det andra som tittar på modulbostäder. Det är ett beslut man har att fatta på den kommunala nivån.

Anf. 61 ROGER HEDLUND (SD):

Herr talman! Tack för ditt svar, Mikael Damberg. Jag får alltså svaret att kompensationen för de extremt höga kostnader för att ta fram bostäder som regeringen påtvingar kommunerna är en subventionering på 1,1 miljard kronor. I den bostadskris vi har i dag vet vi alla att modulbostäder är lösningen för att få fram snabba – och tillräckligt många – bostäder. Det kostar alltså mellan 12 och 19 miljarder.

Anf. 62 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Man kan notera att regeringen även har skjutit till 10 miljarder kronor till kommunsektorn för att hantera de utmaningar Sverige står inför, inte minst när det gäller välfärdens utveckling och att garantera kvaliteten. Tittar man på Sverigedemokraternas budgetalternativ ser man ju att de vill dra bort enorma summor pengar från Sveriges kommuner och landsting – just de pengar som behövs för att de människor som har kommit till Sverige ska kunna få en utbildning och få sitt första jobb. Det är varken en smart ekonomisk politik eller särskilt solidariskt med Sveriges kommuner och landsting.

Uppföljning av kostnaderna för Postnordfusionen

Anf. 63 TERES LINDBERG (S):

Herr talman! Jag skulle vilja ställa en fråga till näringsminister Mikael Damberg.

Den 1 april 2008 deklarerade dåvarande näringsminister Maud Olofsson fusionen av den danska och den svenska posten, inom ramen för det som senare blev Postnord. Det finns de som hävdar att denna affär faktiskt var sämre för den svenska staten än Nuonaffären. När man tittar på den årsredovisning som kom nu under våren, och även på tidigare årsredovisningar, kan man se att de stora förluster som görs inom brevvverksamheten i Danmark egentligen finansieras av det faktum att brevvverksamheten i Sverige går ganska bra.

Jag skulle gärna se att man gjorde en utvärdering och en uppföljning av vad den här affären faktiskt har kostat svenska staten. Min fråga till näringsministern är därför: Är ministern beredd att göra en sådan uppföljning?

Anf. 64 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Tack, Teres Lindberg, för frågan! Postnord verkar på en marknad som verkligen är stadd i förändring. Man kan tänka sig att folk skickar färre brev i dag, och det gör man i Sverige. Men man skickar ännu färre brev i Danmark, eftersom Danmark har gått över till ett mycket mer digitalt system. Förändringen har alltså gått otroligt mycket snabbare i Danmark än i Sverige, vilket pressar lönsamheten ordentligt i den danska verksamheten. Men egentligen ser vi samma tendens och samma utveckling på brevsidan i Sverige, även om det går långsammare.

Däremot ser vi att andra delar av Postnords verksamhet växer. Pakethanteringen – att folk handlar via internet och får paket hemskickade – skapar nya möjligheter. Postnord är alltså på väg att bli mycket mer av ett logistikbolag för att hantera den ökade volymen och de möjligheter som finns.

När det gäller om detta var en dålig affär eller inte kan man nog titta på lite olika tidsperspektiv. Några sådana siffror eller uträkningar har jag dock inte sett.

Anf. 65 TERES LINDBERG (S):

Herr talman! Det är precis det jag efterlyser. Det finns inga konkreta siffror. Det man kan göra är att titta på årsredovisningarna.

Från början när man tillkännagav den här affären hävdade man att det skulle vara en vinstaffär på 1 miljard för svenska staten. Vi kan konstatera att det inte är det; man plockar inte ut några vinster över huvud taget från Postnord.

Det är också så att brevverksamheten inte riktigt konkurrerar på den öppna marknaden, utan vi har en särskild lagstiftning som utgår från medborgarens rätt att skicka brev. Den ser vi just nu över.

Anf. 66 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Jag tror att Teres Lindberg menade att lagstiftningen blir väldigt viktig för Postnords verksamhet – vilka förutsättningar de har att faktiskt klara av detta men också vilka krav vi som medborgare ställer på posthantering. Det är en fråga vi följer väldigt noga, och vi försöker hitta tidsplaner som gör att lagstiftningen kan spegla den verksamhet vi ser framför oss i Postnord. De här frågorna måste alltså hänga ihop. Det tror jag är viktigt för Postnords framtid.

Reformer för att skapa enkla jobb

Anf. 67 FREDRIK CHRISTENSSON (C):

Herr talman! Även min fråga går till näringsminister Mikael Damberg. I går tillkännagav statsminister Stefan Löfven att Mikael Damberg fått utökat ansvar och ska arbeta för att skapa fler enkla jobb i näringslivet och även sjösätta reformer, som han benämnde det. Det är väldigt välkommet. Centerpartiet har länge efterlyst reformer från regeringen just för att skapa fler enkla jobb. Vi har själva presenterat en rad förslag som gäller ingångsjobb, ingångsföretag, utvidgat RUT-avdrag och så vidare.

Det enda som hittills har kommit från regeringen när det gäller just att skapa enkla jobb är 5 000 beredskapsjobb som ska komma i offentlig sektor fram till 2020. 5 000 beredskapsjobb är en droppe i havet med tanke på att omkring 1 miljon människor i Sverige kommer att befinna sig i utanförskap 2020. Då är det oerhört viktigt med reformer så att unga nyanlända som står långt från arbetsmarknaden får en chans till ett enkelt jobb.

Min fråga till statsrådet är därför: Vilka reformer är regeringen beredd att genomföra för att få fler enkla jobb?

Anf. 68 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Vi har gjort väldigt mycket jobbinsatser som leder till att människor får jobb, och vi ser nu också i statistiken att arbetslösheten sjunker kraftigt och sysselsättningen växer. Ungefär 110 000 fler människor går till jobbet i dag än på valdagen. Så det är klart att det gör skillnad när vi gör sådana här offensiva investeringar.

Vi har gjort mycket annat också i överenskommelse med de borgerliga partierna, till exempel utvidgat RUT-avdraget som en del av migrationsöverenskommelsen. Vi har alltså gjort insatser på många olika områden.

Vad vi däremot inte kommer att göra är att pressa ned löner med hjälp av lagstiftning. Centerpartiet försöker alltid använda diskussionen till att säga att ni vill göra det. Det kommer vi inte att göra. Vi tror nämligen på den svenska modellen. Vi tycker att det är bra att vi har arbetstagare och arbetsgivare som tecknar avtal och bestämmer löner och villkor i Sverige.

Nu ser vi att både Svenskt Näringsliv och LO signalerar att de är intresserade av att se vad de kan göra tillsammans för att fler människor snabbare ska komma in på arbetsmarknaden. Det är en bra modell för Sverige – det borde Centerpartiet lyssna mer på.

Anf. 69 FREDRIK CHRISTENSSON (C):

Herr talman! Det är viktigt att ha med sig att när arbetslösheten sjunker är det framför allt i de grupper som står nära arbetsmarknaden, inte bland dem som står längre ifrån den, unga och nyanlända.

När det gäller reformer är det viktigt för att minska kostnaderna att anställa. Hittills har regeringen presenterat förslag som går i motsatt riktning om att höja kostnaderna för att anställa människor som står långt från arbetsmarknaden.

Vilka reformer tänker regeringen genomföra för att få fram fler enkla jobb?

Anf. 70 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Jag konstaterar bara att vi ställer om den politik som Centerpartiet var uppfinnare av förra mandatperioden. Den ledde till att ungdomsarbetslösheten ökade under er tid. Nu minskar den väldigt kraftigt. Och det gör den trots att vi gör en del skatteförändringar, då vi satsar på att ge ungdomar den utbildning som de behöver för att kunna komma in på arbetsmarknaden. Vi riktar insatser till de grupper som har svårt att komma in för att de ska få in en fot på arbetsmarknaden och kunna ta ett jobb. Uppenbarligen verkar den politik som vi bedriver ha mycket större effekt än den politik som Centerpartiet förespråkar.

Anf. 71 JESSIKA ROSWALL (M):

Herr talman! Min fråga går till statsrådet Bolund.

För ett par veckor sedan lämnades en konsumentrapport till statsrådet vid en hearing med rubriken Telekombranschen och konsumenten. Det är alltid intressant att ta del av konsumentrapporten, för den är en mätning av hur situationen för konsumenten för närvarande ser ut.

Det sorgliga med rapporten är att listan över de tio mest problematiska marknaderna fortfarande inte har ändrats särskilt mycket, utan det är fortfarande telekombranschen som toppar den.

Det här är inte bra. Jag vet att en majoritet i branschen som är seriösa jobbar med frågan. Men det är fortfarande många som drabbas, framför allt ungdomar, funktionshindrade och äldre.

Min fråga till statsrådet är vad regeringen gör för att komma till rätta med den oseriösa telefonförsäljningen.

Anf. 72 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Herr talman! Jag tackar Jessika Roswall för en väldigt viktig fråga.

Det är såklart angeläget att vi som konsumenter ska känna oss nöjda och trygga på konsumentmarknaderna, oavsett vilken marknad det handlar om. Vi vet genom konsumentrapporten och även mediers beskrivningar att vi har stora problem på telekommarknaden.

Det är många konsumenter som i dag känner sig missnöjda. Man tycker inte att man får tillräckligt med information och känner sig ibland inlurad i avtal som man inte tycker att man har gått med på. Här behöver vi göra en uppräckning.

Vi jobbar brett från regeringens sida med att ge de ansvariga myndigheterna större möjlighet att agera. Till exempel får Konsumentverket nu möjligheter att direkt gå in och stoppa marknadsföringskampanjer och olika typer av företagsmodeller som direkt skapar problem för konsumenterna. Tidigare har det varit en ganska lång process. Man har varit tvungen att gå via domstol för att kunna stoppa en försäljningskampanj som är oetisk eller som inte fungerar. Nu kan man stoppa den direkt.

Vi har också en utredning om telefonförsäljning som har lagts på regeringens bord och som vi nu håller på att bereda.

Anf. 73 JESSIKA ROSWALL (M):

Herr talman! Jag tackar för svaret.

Telekommarknaden är viktig både för marknaden och för oss konsumenter, och vi är många som nyttjar den. Alliansregeringen tillsatte som sagt en utredning som lämnade sitt betänkande för ett tag sedan.

Jag träffade ju statsrådet häromdagen och fick då höra att det kommer någonting. Nu undrar jag när och vad det är för förslag som kommer, för det är som sagt viktigt att vi agerar skyndsamt.

Anf. 74 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Herr talman! Telefonsäljning är ett speciellt problemområde, inte minst för människor som av olika skäl har svårt att ta till sig snabb information, som det ofta handlar om, och ibland med ganska aggressiva försäljningsmetoder.

Utredningen har tittat på flera olika förslag, bland annat att skärpa upp Nix-registret så att det fungerar bättre och anpassas till modern teknik men också att titta på ett skriftlighetskrav, det vill säga att man som konsument måste skriva under på att man vill genomföra ett avtal. Detta är redan genomfört i Norge, till exempel.

Frågan bereds just nu på Regeringskansliet.

Svenska lärosätens internationella attraktionskraft

Anf. 75 SERKAN KÖSE (S):

Herr talman! Min fråga går till statsrådet Helene Hellmark Knutsson.

För att möta en allt hårdare global konkurrens måste Sverige utbilda och attrahera spetskompetens. Internationella studenter gynnar Sverige, i synnerhet Stockholmsregionen, både utbildnings- och arbetsmarknads-mässigt eftersom det knyts band till andra länder, särskilt i en tid då internationaliseringen blir allt viktigare.

Nyligen rapporterade *Ekot* att svenska lärosäten tar ut en avgift för utomeuropeiska studenter som är dubbelt så hög som kostnaden för utbildningen. Studenter som betalat avgiften men sedan tvingats hoppa av på grund av sjukdom eller att de inte beviljats visum får inte pengarna tillbaka.

Risken med nuvarande regelverk är att ännu färre utomeuropeiska studenter söker till våra universitet. Att vi förlorar internationella studenter är högst oroande och riskerar att leda till att den redan så påtagliga kompetensbristen vid våra svenska företag här i Stockholmsregionen blir ännu mer akut.

Mot den bakgrunden vill jag fråga statsrådet vad hon avser att göra för att öka internationaliseringen av den högre utbildningen så att vi inte förlorar den kompetensen.

Anf. 76 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S):

Herr talman! Jag tackar Serkan Köse för en mycket viktig fråga.

Internationaliseringen av högre utbildning handlar om att Sverige ska kunna konkurrera med kunskap och kompetens och inte med låga löner. Då behöver vi se till att svenska studenter studerar utomlands och att det är attraktivt för utländska studenter att komma till Sverige. Att vara i en internationell miljö höjer också kvaliteten på den högre utbildningen för studenterna.

Den borgerliga regeringen införde studieavgifter snabbt och ogenomtänkt. Det har inneburit att antalet internationella studenter har sjunkit kraftigt. Vi har också upptäckt att det saknas regelverk eftersom något sådant inte skapades när man införde dessa avgifter.

Till hösten kommer jag att tillsätta en utredning för att få fram ett bättre system som gör att vi blir attraktiva.

Anf. 77 SERKAN KÖSE (S):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Det är bra att regeringen tar tag i de regelverk som missgynnar internationaliseringen av våra utbildningar. Men en del av ansvaret för internationaliseringen ligger hos universiteten. Våra universitet och högskolor måste inse att internationalisering inte händer av sig själv bara för att det finns en internationell student i klassrummet.

Vad vill statsrådet göra för att få fler utomeuropeiska studenter att söka sig till svenska lärosäten?

Anf. 78 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S):

Herr talman! Jag tackar för den uppföljande frågan.

Jag har under det gångna året haft ett antal hearingar med våra universitet och högskolor för att höra vad de gör för att öka antalet internationella studenter. Det händer en hel del.

Jag kommer också att ge ett myndighetsuppdrag för att kartlägga hur man jobbar med just avgifterna så att vi inte har ett system som avskräcker internationella studenter. Det är helt oacceptabelt att en internationell student inte kan få tillbaka sin avgift för något som studenten själv inte har kunnat påverka.

Finansieringen av Esas program för rymdföretag

Anf. 79 MATHIAS SUNDIN (L):

Herr talman! Min fråga går till rymdministern.

European Space Agency, Esa, ska starta en inkubationsverksamhet för startup-företag inom rymdteknik, och ett fyrtiotal svenska företag kan få vara med.

Esa finansierar en del av detta, men det krävs också motfinansiering från svenskt håll. Just nu är det oklart vilken eller vilka myndigheter som ska stå för denna motfinansiering.

Programmet skulle egentligen ha dragit igång nu, och Sverige riskerar att missa det om det inte blir klart vilken myndighet som ska stå för finansieringen. Vi talar inte om några stora pengar, men det behövs förmodligen någon form av direktiv från regeringen om vem som ska ta hand om detta.

Är rymdministern medveten om detta, och vad görs?

Anf. 80 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S):

Herr talman! Jag tackar Mathias Sundin för en viktig fråga.

Det är inte så ofta jag får diskutera rymdverksamheten, men låt mig understryka att den är viktig och att Sverige är en ledande rymdnation. Precis som Mathias Sundin påpekar ger det en möjlighet att skapa innovation och nya företag att vi har framstående forskning och teknikutveckling som är kopplad till rymdverksamheten. Just denna inkubationsverksamhet, som jag var med och invigde när den startade i Uppsala, är en sådan möjlighet.

Vad gäller motfinansieringen delar Näringsdepartementet och Utbildningsdepartementet på ansvaret. Jag får ta med mig frågan och se hur vi kan klargöra vem som ska vara motfinansieringspart.

Prot. 2015/16:112

26 maj

Frågestund

Anf. 81 MATHIAS SUNDIN (L):

Herr talman! Det låter bra att regeringen tar tag i det och reder ut det, för vi håller på att missa denna chans. Egentligen är klockan redan fem över tolv, så det måste fixas snabbt.

Det handlar om stora möjligheter forskningsmässigt och inte minst vad gäller tillväxt och jobbskapande i Sverige.

På många sätt har vi bra förutsättningar. Vi har lång erfarenhet från Esrangle, och vi har en rymdlag och annat.

Det gäller att det kommer snabbt på plats.

Anf. 82 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S):

Herr talman! Jag delar verkligen den uppfattning som Mathias Sundin ger uttryck för. Jag är glad att man är överens över partigränserna i riksdagen om att detta är en viktig verksamhet.

Vi har en samordnare som tittar på hur till exempel Esrangle kan utvecklas, för vi vet att här finns högt stående forskning, kunskapsutveckling och teknikutveckling som kan leda till nya jobb och innovationer.

Jag kommer att ta med mig denna fråga och se till att vi skyndsamt hanterar den.

Exporten av svenska livsmedel

Anf. 83 MARIA STRÖMKVIST (S):

Herr talman! Svenska livsmedelsproducenter har det svårt, och regeringen har infört en rad åtgärder för att stärka den svenska livsmedelsproduktionen.

Mitt i allt detta kan vi dock konstatera att svenska livsmedel säljer bra på export. Störst är fiskprodukter, som står för mer än en tredjedel.

Min fråga går till näringsminister Mikael Damberg. Han släppte visserligen handelsfrågorna till den nya handelsministern häromdagen, men han har kanske ändå en uppfattning om hur regeringen kan rida vidare på denna framgång och stärka svensk livsmedellexport ytterligare.

Anf. 84 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Jag tackar för frågan.

Det finns enorma möjligheter att utveckla livsmedelssektorn i Sverige också mot export. Faktum är att den internationella dimensionen är en viktig del i den livsmedelsstrategi som Sven-Erik Bucht jobbar med och som ska presenteras före sommaren. Vill vi öka produktionen i Sverige krävs det mer export av svenska livsmedel.

Vi har goda förutsättningar. Vår låga användning av antibiotika, vår miljöhänsyn och vårt djurskydd är sådant som konsumenterna i allt större utsträckning värdesätter.

Det finns en potential för svensk livsmedelsexport som är lite under-skattad. Låt mig koppla detta till den exportstrategi som vi har presenterat. Jag tror att livsmedelssektorn är en av vinnarna i en exportstrategi som är tydlig med att nå tillväxtmarknader och som också jobbar mer regionalt i Sverige, inte minst med att hjälpa små och medelstora företag att gå på export. Många livsmedelsproducenter är ju de facto små och medelstora aktörer.

Anf. 85 MARIA STRÖMKVIST (S):

Herr talman! Jag tackar ministern för svaret.

En viktig sak som kan driva ökad export och jobb i livsmedelsindustrin är innovationer. Hur kommer regeringens satsning på innovationer att komma också livsmedelsindustrin till del?

Anf. 86 Närings- och innovationsminister MIKAEL
DAMBERG (S):

Herr talman! Det här är en av de frågor vi har diskuterat inom ramen för industrisamtalen. Livsmedelsindustrin har varit väldigt tydlig mot oss och sagt att man måste lyfta sig i värdekedjorna och utveckla sitt värdeskapande så att man kan sälja mer och skapa nya produkter och tjänster. De som har lyckats inom svensk livsmedelsindustri har gjort detta, och då har man också lyckats på exportmarknaden.

Detta är definitivt något som kommer att ligga inom ramen för livsmedelsstrategin och även inom det samarbete vi nu diskuterar, till exempel i Bjuv, där flera aktörer funderar på hur vi kan göra ytterligare satsningar på livsmedelsforskning.

Socialtjänstlagen

Anf. 87 JENNY PETERSSON (M):

Herr talman! Min fråga går till statsrådet Åsa Regnéér.

Det vittnas om att det är kris i socialtjänsten och att läget är extraordinärt i och med de senaste månadernas tryck.

Regeringen och ansvarigt statsråd har planerat för att göra om socialtjänstlagen så att den ska fungera. Det verkar dock ha avstannat, för jag ser inga konkreta förslag. Eller anser ministern att nuvarande socialtjänstlag uppfyller dagens krav utifrån samhällets utmaningar?

Anf. 88 Statsrådet ÅSA REGNÉÉR (S):

Herr talman! Jag tackar för frågan.

Arbetet har verkligen inte avstannat. Vi har vidtagit en mängd åtgärder under den tid vi har regerat.

Vi tog över en social barn- och ungdomsvård som dessvärre var i ett väldigt bräckligt skick efter att alliansregeringen hade regerat i åtta år. Vi fick hastigt börja med att försöka förstärka den. Bland annat har vi avsatt 1 miljard till den sociala barn- och ungdomsvården.

Det stämmer att vi kommer att se över socialtjänstlagen, och vi bereder de direktiven. Det är en omfattande, fin lagstiftning, men det är en ramlagstiftning som har blivit väldigt detaljerad och behöver moderniseras. Det

är ett komplext regelverk, och vi behöver bereda direktiven ytterligare en tid.

Under tiden tar vi ständigt beslut för att förstärka den sociala barn- och ungdomsvården.

Prot. 2015/16:112

26 maj

Frågestund

Anf. 89 JENNY PETERSSON (M):

Herr talman! Ofta får man höra att det har varit ett bräckligt skick, och Alliansen pratar du gärna om, Åsa Regnér. Däremot har det snart gått halva mandatperioden, och vi har inte sett några konkreta förslag när det gäller översynen av socialtjänstlagen.

Det kan tilläggas att det finns många krav gällande utmaningar på detta område, såsom kompetensförsörjning, utbildning och så vidare. När i tiden kommer översynen?

Anf. 90 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S):

Herr talman! Ofta får man höra om dessa brister. Det fick man även under de åtta år som Alliansen satt vid makten, och ändå hände väldigt lite.

Vi har vidtagit åtgärder när det gäller stöd till introduktion, som efterfrågas, och bemanning i den sociala barn- och ungdomsvården, och vi har infört en ny boendeform. Vi har fattat runt 60 beslut för att stärka sektorn i största allmänhet och i förhållande till det faktum att det har kommit många ensamkommande.

Vi kommer att tillsätta en utredning om socialtjänstlagen, och jag ser fram emot att diskutera den vidare.

Åtgärder mot överskuldssättning

Anf. 91 HILLEVI LARSSON (S):

Herr talman! Jag vill ställa min fråga till konsumentminister Per Bolund.

Överskuldssättning är ett stort problem i samhället: 400 000 människor finns registrerade hos kronofogden. Oftast är det olyckliga omständigheter som leder till överskuldssättning. Det kan vara dödsfall i familjen, skilsmässa, arbetslöshet, sjukdom eller konkurs. Konsekvenserna är stora för den enskilde, som får sitt liv sönderslaget. Även barn drabbas hårt. Det är också en stor förlust för samhället då många blir sjuka och inte längre kan arbeta. Vi skulle vinna mycket på att göra något åt detta.

Vi får nu bättre skuldsaneringsmöjligheter, men det allra viktigaste är att förebygga överskuldssättning, bland annat genom konsumentvägledning och budget- och skuldrådgivare.

Vad kan vi göra för att bli bättre på att förebygga, så att färre hamnar i överskuldssättning?

Anf. 92 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Herr talman! Tack, Hillevi Larsson, för denna viktiga fråga, som tyvärr berör väldigt många svenskar!

Med det kreditsamhälle vi har nu kommer också negativa sidor, bland annat i form av att många hamnar i skuldsättning som de har svårt att ta sig ur och som tyvärr kan vara under lång tid. Regeringen har tagit itu med denna fråga från allra första dagen vi klev in.

Jag är glad över att Hillevi Larsson slår hål på de myter som finns kring överskuldssättning – att det beror på slarv och att man inte har skött sin ekonomi. Precis som Hillevi Larsson var inne på beror det ofta på att man har drabbats av svåra motgångar i livet. Då ska man ha möjlighet att få hjälp och stöd att komma ur problemen.

Det stämmer att vi håller på och jobbar med en ny skuldsaneringslag, som gör både att det blir en lägre tröskel för att komma in och att det blir en lättare resa. Vi jobbar också förebyggande med utbildning, såväl i skolan som inom vuxenutbildningen. Det finns även rekommendationer om budget- och skuldrådgivning så att den ska fungera bättre och mer likvärdigt över hela landet.

När man hamnar i ekonomiska problem ska man känna att man har samhällets stöd. Det är en viktig utgångspunkt för regeringen.

Anf. 93 HILLEVI LARSSON (S):

Herr talman! Det är positivt att man arbetar så brett, både när det gäller att hjälpa människor som redan är överskuldssatta att ta sig ur det och att förhindra att fler hamnar där. Första steget tas i skolan, att man får veta hur man gör, och sedan finns budget- och skuldrådgivning.

Det är viktigt att man har uppsökande verksamhet, för man når kanske inte alla som behöver hjälp att över huvud taget komma åt sin skuld och senare kanske få skuldsanering vid behov.

Jag ser fram emot det fortsatta arbetet. Det behövs verkligen.

Anf. 94 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Herr talman! Många åtgärder behöver vidtas, och regeringen har tagit tag i många av dem. Vi har gett kraftig förstärkning till kronofogden för att man ska kunna bedriva en uppsökande verksamhet för evighetsgäldenärer och upplysa dem om att de har rättigheter och kan få hjälp.

Vi har satsat mer pengar på Gilla din ekonomi, som är informations-spridning till vuxna, både på arbetsplatser och genom olika typer av föreläsningar. Vi har också en utredning, som kommer att presentera sina förslag efter sommaren. Den tittar på hur vi kan få en sundare kreditmarknad, där vi slipper till exempel den typ av höga räntenivåer som finns.

Telias avveckling av kopparnätet

Anf. 95 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Herr talman! Jag vill ställa min fråga till näringsministern.

Telia håller just nu på att klippa koppartråden för 10 000 abonnenter runt om i landet. Man har lovat att fullfölja detta nästa år, då man ska klippa tråden för 12 500.

Många kommuner är drabbade i denna fråga, exempelvis Nordanstig, där nästan 70 procent av alla som bor på landsbygden kommer att ha tillgång till telefon, förhoppningsvis, men inte till bredband. I Eksjö är siffran 64 procent. I Finspång, i mitt hemlän, kommer 50 procent av alla som bor på landsbygden att ha tillgång till telefon men inte till bredband.

Min fråga, herr minister, är: Kommer du att tala med Telia och ta upp detta med dem? Vi äger faktiskt ungefär 37 procent där.

Prot. 2015/16:112

26 maj

Frågestund

Anf. 96 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Tack, Magnus Oscarsson, för frågan!

Vi debatterade detta för någon vecka sedan. Precis som Magnus säger är det många människor som blir oroliga när denna förändring sker och känner sig lite för oinformerade om den.

Man vet inte ens vilka möjligheter som finns att skaffa alternativ, oavsett om det är mobila lösningar eller fiberutbyggnad. Där gör regeringen stora insatser och fördubblar stödet till landsbygdsprogrammet för att bygga ut fiberuppkopplingen runt om i Sverige. I de lite mer extrema fallen, där täckningen är för dålig, finns det i dag olika satellitlösningar på marknaden.

När det gäller alla de människor som i dag känner sig oroliga är mitt besked att Telia måste ge tydlig information så att kommuner och människor ges möjlighet att ställa om. Människor som känner oro kan söka information hos Post- och telestyrelsen eller på branschgemensamma informationsplatser, där man kan se vilka alternativ som finns som passar en själv.

Anf. 97 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Herr talman! Tack, ministern, för ditt svar!

Runt om i Sverige är man väldigt upprörd över detta. Man talar om en skandal och det stora bredbandsveket.

En partikompis till dig, ett socialdemokratiskt kommunalråd i Vännäs, har vädjat till Telia om att skjuta upp avvecklingen tills fungerande alternativ finns.

Jag vill återigen fråga: Kommer du att ta till dig hans vädjan och tala med Telia om att vänta tills det finns alternativ som funkar?

Anf. 98 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Tack för frågan, Magnus Oscarsson!

Vi vet att det är Telia som fattar dessa beslut. Det gjorde man också under den borgerliga regeringstiden. Man rullade igång ett förändringsprogram där man gick från koppartråd till annan typ av mobilt telekomnät. Den förändringen fortgår, men det är viktigt att Telia tar sitt ansvar när det gäller information. Det är också viktigt att vi från staten gör mer.

Vi fördubblar nu stödet till landsbygdsprogrammet för att rulla ut fiber och snabb uppkoppling i hela landet. Det finns också andra möjligheter.

Anf. 99 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Därmed är veckans frågestund avslutad. Jag ber att få tacka de deltagande statsråden och ledamöterna.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 14.57 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 15.00.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 15.00.

*Järnvägs- och
kollektivtrafikfrågor*

§ 14 (forts. från § 12) **Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor** (forts. TU16)

Anf. 100 PER KLARBERG (SD):

Herr talman! Jag vill inleda med att yrka bifall till våra reservationer 5 och 8.

Jag vill också instämma i en del av det som föregående talare, Jessica Rosencrantz, pratade om angående vikten av att samordna en eventuell ERTMS-utbyggnad med våra grannländer.

De tre ERTMS-installationer som hittills har gjorts i Sverige förskräcker. Botniabanan saknar i stort sett godstrafik. På Haparandabanan har bara en operatör investerat i utrustning på loken. Den mest besvärande av alla är Västerdalsbanan, som nu på grund av ERTMS saknar persontrafik.

Vi hade tågoperatörerna på besök i trafikutskottet i början av maj. De var svidande i sin kritik mot ERTMS och sa så här: Det europeiska gemensamma signalsystemet är satt i fråga. Det är ett system som inte har några kundfördelar, och det ökar heller inte kapaciteten på spåren. ERTMS drivs av ett fåtal tillverkare som har övertygat infrastrukturhållare om att de kan slippa kostnader för optiska signaler.

ERTMS är helt onödigt och utan nytta eftersom det inte ger någon högre kapacitet på banan. Det innebär dock mycket stora investeringar, framför allt för lokägarna. Green Cargo har investerat i ERTMS i 33 lok till en kostnad av 1,6 miljoner kronor per lok, det vill säga totalt 53 miljoner kronor. Men de kan inte använda dessa lok på ERTMS-banor, eftersom programvaran nu behöver uppgraderas. En sådan uppgradering kostar 330 000 kronor per lok, det vill säga totalt 11 miljoner kronor. Det är inte lönt för dem att uppgradera programvaran, för den kommer säkert att behöva uppgraderas flera gånger till.

När vi hade tågoperatörerna på besök i trafikutskottet hade vi även representanter från Trafikverket som hävdade att ERTMS kunde förbättra kapaciteten med 2 procent. Jag vill kommentera att det är en ren skrivbordsprodukt. Så fungerar det inte i verkligheten. Trafikverket räknar med att ett godståg kan köra i 100 kilometer per timme i en kilometer, sänka hastigheten till 80, höja hastigheten till 90, sänka den till 70, höja till 100 och så vidare.

Det funkar bara på skrivbordet. En lokförare som kör ett godståg vill i största möjliga mån undvika att bromsa godståget. Får man hastighetsintervallerna 100–80–70–90, då lägger sig lokföraren på 80 kilometer per timme.

Vad ska vi med ERTMS till när övriga länder inte är med på banan? Utskottsmajoriteten skriver dock i sin text: ”Utskottet förutsätter att Trafikverket planerar och samordnar införandet av ERTMS så att det sker i takt med Sveriges grannländer. Utskottet avser även att noga följa utvecklingen i denna fråga.” Detta är bra.

”Danska regeringen vill skära i tågsatsning. Det saknas pengar i den oljefinansierade danska Togfonden. Därför vill den danska Venstre-regeringen skära kraftigt i planerna på att modernisera järnvägsnätet. Bland annat slopas tanken på den så kallade timmemodellen som handlar om att öka hastigheten på de danska järnvägarna till 250 kilometer i timmen” – detta kunde man förra fredagen läsa i danska tidningar. En inte alltför djärv gissning är att danskarna kommer att lägga ERTMS i malpåse.

Upplysningsvis går det redan i dag utmärkt att köra gränsöverskridande godstågstrafik. Vi har de danska EG-loken som kan köra på tyskt el- och signalsystem, danskt el- och signalsystem och svenskt el- och signalsystem, och de danska IC3-tågen kan trafikera såväl Tyskland som Sverige och Danmark.

Jag vill ge ett tips till regeringsföreträdarna här inne; jag bjuder på detta. Ni kan tipsa finansministern om att hon kan spara 30 miljarder kronor i planen genom att inte investera i denna meningslösa satsning eller genom att skjuta den på framtiden.

Jag ska nu tala om ensamarbetande lokförare. Dagens passagerartåg kan transportera ett mycket stort antal resenärer med enbart en lokförare ombord. Jag anser att i dagens upphandlade tågtrafik ska man inte kunna vinna ett anbud genom att skriva egna regler och införa lättnader i säkerhetssystemet.

En tågagn rökfylld på en minut och är helt övertänd på tre minuter. Från indikation på brand tar det en minut för tåget att stanna. Därefter kan man ringa säkerhetssamtal. Vid en konstaterad brand måste ytterligare tillstånd inhämtas innan passagerarna kan släppas ut. Fördröjningen som det innebär med endast en ensamarbetande lokförare ombord kan för resenärerna vara skillnaden mellan liv och död.

Vi hade ett X 2000-tågsätt som havererade en varm sommardag utanför Stockholm för ett par år sedan. Tågets elsystem slogs ut. Lokföraren var fullt sysselsatt med att felsöka. Det var 30 grader varmt och solsken ute. X 2000 har inga öppningsbara fönster, så det blev snart olidligt inne i tåget.

Det uppstod en paniksituation bland passagerarna som bland annat slog ut fönsterrutorna i bistron för att få luft. De var även på väg att använda nödöppnarna på dörrarna för att ta sig ut ur tåget – men i fel riktning. De var på väg att ta sig ut från tåget mot det spår som fortfarande var öppet för trafik. En katastrof undveks tack vare att det fanns tågvärdar ombord på tåget. Lokföraren hade ingen koll på vad som hände inne i tåget, för han var fullt sysselsatt med sin felsökning.

Den 21 maj 2014 sa trafikutskottet följande med anledning av min motion *Vissa säkerhetsfrågor* avseende intrångsskydd till lokförarnas hytt så att man inte kan ta sig in i lokförarens hytt under färd: ”Enligt utskottets mening skulle det därför kunna finnas skäl för en översyn av de gällande kraven på området liksom behovet av nya eller ändrade krav. Utskottet förutsätter att regeringen aktivt driver frågan om ökad säkerhet på järnväg och att adekvata åtgärder vidtas i detta syfte.”

Sedan utskottets ställningstagande har det dock inte hänt någonting som har förstärkt intrångsskyddet till lokförarens hytt under färd. Jag frågar mig: Måste det ske en katastrof innan någonting görs?

Efter terrorattentaten den 11 september blev det nya direktiv från trafikflygets samtliga myndigheter och organ avseende flygpassagerares möjligheter att kunna ta sig in i cockpit och kapa flygplanet. Bland annat har nu alla flygbolag installerat nya säkerhetsdörrar med kodlås, och även om någon kommer över koden går det inte att forcera dörren utan ett avgörande handgrepp från piloten.

Det är i dag mycket enkelt att ta sig in till lokförarens hytt under färd och förorsaka en katastrof som med svenska mått mätt får allt annat att blekna. Det borde vara en självklarhet för en lokförare att kunna låsa om sig och behålla nyckeln på sin sida, liksom att dörren till lokförarens hytt inte ska kunna gå att forcera lika lätt som i dag.

Jag ställde en fråga till infrastrukturministern om varför hon inte hade följt utskottets beslut. Hon besvarade frågan så här: ”När det gäller frågan om arbete med att säkerställa att obehöriga inte ska kunna ta sig in till lokföraren under färd, så är detta främst en uppgift för järnvägsföretagen själva.”

Känner ni igen det resonemanget? Före den 11 september 2001 var det upp till flygbolagen själva att säkerställa att ingen passagerare skulle kunna ta sig in till piloten.

Vad gäller gränsöverskridande järnvägstrafik ser jag med oro på att utvecklingen nu går mot en framtida envägsstrategi där våra järnvägsvagnar enbart kommer att gå genom Danmark och inte via Trelleborg till Tyskland. I Trelleborg har järnvägsvagnsvolymer minskat från omkring 200 000 vagnar per år till 20 000 vagnar per år. Trelleborgs hamn är nu på väg att helt upphöra med järnvägstrafiken.

Det var en stor tågolycka, eller urspärning, i Danmark 2012 som innebär att inga kontinentala vagnar kunde gå genom Danmark mellan den 30 november och den 13 december, utan de fick ta vägen genom Trelleborg som var det enda alternativet.

I år var det en total avspärning i Danmark under tiden den 5–8 maj och den 14–16 maj. Under dessa dagar kunde inga konventionella vagnar gå via Danmark, utan Trelleborg blev räddningen.

Får vi inte till en nationell järnvägsstrategi avseende Trelleborgs hamn är Sverige väldigt sårbart vad gäller järnvägstrafik.

I detta anförande instämde Jimmy Ståhl (SD).

Anf. 101 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! Att vi har väl fungerande transporter med hög kapacitet och att vi kan lita på dem är förutsättningar för att vårt moderna samhälle över huvud taget ska fungera. Det har vi sett många exempel på i närtid när motsatsen, det vill säga icke-tillförlitlighet, har skapat kaos. Både vi människor, som är passagerare, och företag måste kunna känna trygghet med att använda transportinfrastrukturen oavsett om det är väg, järnväg, luftfart eller sjöfart och när man erbjuds kollektiva trafikmedel.

Detta gäller självklart i hög grad även transportslaget järnväg som denna debatt handlar om och som även jag tänkte uppehålla mig rätt mycket vid.

Jag själv och det parti jag företräder i Sveriges riksdag, Centerpartiet, anser att det är konkurrensen på järnvägen som ytterst har sett till att vi konsumenter har fått fler avgångar, bättre effektivitet, lägre priser och ett sammantaget mycket mer resurseffektivt nyttjande av samhällsinfrastrukturen järnväg. Det är en allianshållning, herr talman.

Som centerpartist menar jag även att konkurrensen mellan flera operatörer och utförare på svensk järnväg bidrar till effektivisering och ett utbud som är anpassat utifrån efterfrågan. I sammanhanget vill jag påminna om att modern forskning från Statens väg- och trafikforskningsinstitut i Linköping har visat att järnvägsmarknaden i vårt land har påverkats positivt av en större öppenhet, en ökad liberalisering och en avreglering som har pågått ända sedan 80-talet.

Konkurrensen mellan flera tågoperatörer har i sig bidragit till tillväxt i trafik, effektiviseringar och innovationer när det gäller hur man kan möta efterfrågan på gods och persontransporter. Men för att denna goda konkurrens och positiva utveckling ska bestå, det vill säga ökat utbud, ökad effektivitet och ett effektivare utnyttjande av den transportinfrastruktur vi lägger 25–30 miljarder kronor på varje år, är det viktigt att det råder en situation med lika villkor mellan samtliga tågoperatörer och att alla tågoperatörer på den svenska järnvägsmarknaden ges samma förutsättningar.

Herr talman! Jag trodde fram till i tisdags i denna vecka att ovanstående punkter om öppenhet och liberalisering av den svenska järnvägsmarknaden och så vidare var en politisk uppfattning som omfattade nästan hela riksdagens trafikskott. Men i tisdags kom så regeringsunderlaget Miljöpartiet med en ny tågpolitik. Den innebär att det statligt ägda SJ ska erbjudas ett oinskränkt monopol under flera år – ett och ett halvt decennium – på delar av nyproducerade svenska järnvägslinjer. Avsändare av denna nyhetsbomb var ingen mindre än trafikskottets ordförande Karin Svensson Smith.

Jag tror, herr talman, att detta besked måste ha sänt chockvågor ut i den svenska tågmarknaden och till EU med flera, där vi fram tills nu har uppfattats som en pådrivande kraft för öppenhet, avmonopolisering och mer gränsöverskridande trafik.

Herr talman! Det hela hade kunnat avfärdas som en olyckshändelse eller ett uttryck för personligt tyckande om det nu inte var så att Miljöpartiet, det parti som Karin Svensson Smith företräder i Sveriges riksdag, ingår som ett underlag i Stefan Löfvens regering även efter regeringsombildningen i går. Man är alltså ett regeringsparti. Just nu bereder regeringen en väldigt tung och viktig infrastrukturproposition om framtidens trafikpolitik. Det är ett dokument som jag tror att hela riksdagen ser fram emot att börja arbeta med mycket snart.

Mot bakgrund av detta måste jag passa på att ställa en fråga till företrädarna för regeringspartierna i debatten här i dag. Det är socialdemokraten Lars Mejern Larsson och miljöpartisten Karin Svensson Smith. Kan ni bekräfta huruvida den nya tågpolitik som vi tog del av i tisdags – den med ambitionen att ge helstatliga SJ monopol på tågtrafik – är en tidig vink om en total omsvängning i landets trafikpolitik? Och kommer den i så fall att kunna återfinnas i Anna Johanssons infrastrukturproposition senare i år?

Om så är fallet ändras faktiskt förutsättningarna mycket dramatiskt för det betänkande om järnvägstrafik och kollektivtrafik som vi här och nu

diskuterar. Vi är många som med spänning ser fram emot ett besked i frågan. Var det ett regeringsutspel? Kommer vi att återfinna motsvarande hållning i den kommande infrastrukturpropositionen?

Det är självklart viktigt att Sveriges järnvägar underhålls och sköts för att kunna skapa ett robust, tryggt och säkert järnvägssystem. Alliansregeringen ärvde en järnväg i stort behov av ökat underhåll 2006 och gjorde därför historiskt stora satsningar på underhållet.

Vi kan konstatera att det krävs mer än stora satsningar på underhåll. Medlen, pengarna, som avsätts till underhållet måste också användas på ett klokt och effektivt sätt.

Jag vill i sammanhanget framhålla att den nuvarande ordning som råder på den svenska marknaden för underhåll av järnvägen med konkurrensutsättning är den rätta vägen framåt. Jag och Alliansen anser att det vore direkt skadligt om allt järnvägsunderhåll återförstatligades. Jag vill framhålla att större organisatoriska förändringar av utförandet av drift och underhåll av den statliga järnvägsinfrastrukturen skulle innebära en mycket negativ inverkan på effektivitet och tillgänglighet, och det pågående förbättringsarbetet skulle riskera att tappa fart.

I syfte att få kunskap om det svenska järnvägssystemet bad både den förra och den nuvarande regeringen en utredare att sätta sig in i läget. Som resultat fick vi ett mycket gediget utredningsmaterial av professor Gunnar Alexandersson med flera. En heter *Koll på anläggningen*, och en annan heter *En annan tågordning*. Det är ett gediget, tungt och väl genomarbetat material.

Mot bakgrund av att det är ett tag sedan utredningsmaterialet lämnades vill jag fråga företrädare för de två regeringspartierna som kommer strax efter mig i debatten: När kommer regeringen att göra något av det mycket omfattande och grundliga utredningsmaterial som Alexanderssons utredning har lämnat ifrån sig?

Avslutningsvis vill jag säga något om ERTMS, alltså det signalsystem som avses installeras i vårt land. Tanken är att det ska kunna leda fram till ett gemensamt europeiskt signalsystem i syfte att underlätta för gränsöverskridande järnvägstrafik. Det är i grunden någonting mycket positivt, och syftet är lovvärt. Men vid ett besök i utskottet nyligen framförde branschföreningen Tågoperatörerna med flera att synen från operatörerna, alltså dem som trafikerar det svenska järnvägssystemet, är oroande. Deras bedömning präglas av de problem som har varit i form av kostnadsökningar, förseningar och återkommande driftproblem. Vi oroas av den skarpa kritik som finns från branschen, och vi har också sett olika nationella – inte europeiska – lösningar växa fram. Man talar om dialekter i systemet.

Jag vill framhålla att det är av yttersta vikt att systemet införs på ett harmoniserat sätt och att den nationella anpassningen är sådan att den också fungerar i andra länder. I ett läge där minsta misstänksamhet råder om huruvida det är rätt och riktigt att dra igång det stora ERTMS-projektet menar jag att det faktiskt är bättre att pausa projektet. Enorma värden i form av störningar på vår exportindustri och beträffande människors resande står på spel om den svenska järnvägen skulle bli en experimentverkstad.

Jag upplevde i samband med utskottsmötet att även regeringspartiernas företrädare tog till sig av signalerna från Tågoperatörerna. Jag vill därför

passa på att fråga på vilket sätt ni har burit den kunskapen vidare in i Näringsdepartementet och till infrastrukturminister Anna Johansson, där de stora utredningsresurserna finns. Har ni fått ett tillfredsställande svar, som gör att man med tillförsikt kan gå vidare med projektet? ERTMS är liksom inget tema att bråka om – det måste fungera.

Herr talman! Jag står naturligtvis bakom alla de reservationer som Centerpartiet och Alliansen har avlämnat, men för tids sparande yrkar jag endast bifall till reservation 1.

(Applåder)

I detta anförande instämde Sten Bergheden, Erik Ottoson och Jessica Rosencrantz (alla M), Christina Örnebjär (L) samt Robert Halef (KD).

Anf. 102 CHRISTINA ÖRNEBJÄR (L):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 1. Givetvis står vi bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande nöjer vi oss med den i dag.

Herr talman! De ämnen som tas upp här i dag berör väldigt direkt de enskilda. Det är kanske det som gör ämnet så pass intressant och viktigt.

Det går som tåget. Det går som på räls. Det tåget har gått. Dummare än tåget. Jag tror att jag skulle kunna hålla på ett bra tag, och jag tror att alla här i salen kan ännu fler ordstäv kring just tåg. Kanske finns det så många därför att de har så stor inverkan på våra liv. Inte ens den som själv aldrig åker tåg kommer ju undan.

Tåg susar fram på räls tvärs igenom landet, över åkrar och ängar, genom skogar, städer och berg. Nattetid hörs det kanske extra tydligt – dunket mot rälsen, skriket från bromsarna och tjuten från visslan. Samtidigt som järnvägen i sin fysiska form ibland delar städer i två delar binder den också samman hela landet.

För det mesta tänker vi inte på alla tåg som rullar fram. De finns där. Vi ser dem. Vi hör dem ibland, framför allt på nätterna. Det är när det inte fungerar som vi tänker på dem, särskilt om vi är direkt drabbade. Vi fick höra hur Jessica Rosencrantz fick sitta utanför Hallsberg i flera timmar. Jag kan i och för sig tycka att det kan vara trevligt att sitta just utanför Hallsberg – jag bor väldigt nära. Men det hade å andra sidan kanske gjort att jag hade blivit ännu mer irriterad om jag hade suttit precis utanför Hallsberg, för då hade jag velat komma hem. Det är just när det inte fungerar som vi tänker på detta.

Tack och lov är det väldigt sällan som vi har stora olyckor på järnvägen. Däremot är vi många som har varit med om växlingsfel, signalfel, elfel, lövhalka, snökaos och solkurvor. Återigen skulle jag kunna stå och räkna upp ganska länge.

Vi kan ta bara det här med växlar. Vi har växlar i nätet som har legat sedan järnvägen byggdes. Av ungefär 10 000 spårväxlar har ungefär 1 200 passerat sin tekniska livslängd. År 2012, för några år sedan – och det har inte blivit bättre – var de totala tågförseningstimmarna 2 365 på grund av just växelfel. Av dem låg 945 timmar på de större stråken, 686 på andra viktiga stråk och 645 i storstaden. Vi kan allihop föreställa oss vad det gör för den enskilda men också för arbetsmarknaden.

Tågen går fortare i dag, och hastigheten sliter. Det körs tyngre tåg i dag, och det sliter också. Vi liberaler vill ha tyngre, längre och snabbare

tåg, men då måste man vara medveten om att det också kräver mer underhåll.

Våra järnvägar måste fortsätta att rustas upp och byggas ut, eftersom de har blivit eftersatta i flera decennier. Alliansen drev igenom en plan om att satsa 522 miljarder kronor på transportinfrastruktur fram till 2025. Det är den största satsningen i historien. I planen går runt 80 miljarder kronor till drift, underhåll och investeringar av järnvägen. Det är mer än en fördubbling jämfört med den socialdemokratiska tidigare planen.

Vi liberaler vill fortsätta att rusta upp och bygga ut järnvägen. Vi vill ha ett robust järnvägssystem. Det är en förutsättning för en väl fungerande arbetsmarknad, och det är en investering för miljön. Vid flera av de besök som jag har varit på under de månader som jag har suttit i trafikutskottet har man tagit upp att det behövs just en nationell underhållsplan. Det är också något som Utredningen om järnvägens organisation har föreslagit och som vi liberaler med våra allianskamrater tar upp i vår reservationstext om drift och underhåll.

Samhällskostnaden för en icke fungerande tågtrafik är svår att överblicka. Självklart påverkar de senaste årens förseningar och inställda tåg svensk tillväxt. När man måste ta tåget kvällen före ett möte som börjar kl. 8 för att vara säker på att komma i tid, trots att restiden är bara två timmar, då har vi problem. Vem ska betala för den extra tiden? Arbetsmarknadsregionerna fungerar sämre när arbetspendlingen inte fungerar. I mångt och mycket är det underhållet som det faller på.

Herr talman! Detta med länsgränser ställer till det lite grann. Ett gemensamt kollektivtrafikkort för Sverige skulle underlätta en hel del. Det är enkelt för resenärerna och enkelt för bolagen – och det finns redan här. Vi som sitter här har det ju. Jag förstår att det är en annan sak. Vi har det så här enkelt, men vi tillåter just nu inte våra medborgare att ha det så enkelt, att helt enkelt ha ett gemensamt kollektivtrafikkort.

Jag ser tiden an. Jag anser inte att det tåget har gått riktigt än. Jag tror säkert att vi kan ordna det. Ska framtiden gå som på räls behöver vi alla hjälpas åt.

(Applåder)

I detta anförande instämde Sten Bergheden, Erik Ottoson, Jessica Rosencrantz och Boriana Åberg (alla M), Anders Åkesson (C) samt Robert Halef (KD).

Anf. 103 ROBERT HALEF (KD):

Herr talman! Det finns över 18 000 kilometer järnväg i Sverige. Den transporterar gods och människor genom hela vårt avlånga land. Sedan utbyggnaden började i mitten av 1800-talet har järnvägen varit en motor för hela landet, den har stor betydelse för jobb och tillväxt och den stärker vår konkurrenskraft.

Järnvägen har varit avgörande i utvecklingen av svenskt näringsliv och binder oss samman med resten av världen. År 1898 påbörjades exempelvis bygget av Malmbanan, som fortfarande transporterar mest gods i landet, ca 16 miljoner ton om året.

Herr talman! Olika transportslag kompletterar varandra och bidrar till samhällsutvecklingen. Därför är det viktigt att vi säkerställer en effektiv,

robust och långsiktigt hållbar transportförsörjning för resenärer och näringslivet.

Transporter har stor påverkan på miljön. Därför är det nödvändigt att göra det möjligt att fler resenärer väljer kollektivtrafik, gång och cykel och att mer gods transporteras via järnväg och sjöfart. Inte minst är det viktigt att fler trafikslag blir fria från fossila bränslen för bättre klimat och miljö. Här spelar järnvägen en viktig roll.

Att fortsätta arbetet för en integrerad marknad för järnvägen inom Europa är viktigt. Den fria rörligheten och den gemensamma inre marknaden förutsätter välfungerande kommunikationer. Därför har Europeiska unionen aviserat flera järnvägspaket under åren för att förbättra järnvägens kvalitet och effektivitet inom unionen – detta genom att undanröja bland annat tekniska hinder och öppna marknaden för konkurrens. Det bidrar till säkrare och billigare transporter, bättre kvalitet och ökad tillgänglighet.

Herr talman! Den gemensamma tågmarknaden är inte problemfri. Det gemensamma signalsystemet ERTMS som förordas av EU håller på att implementeras just nu i vårt land och innebär en stor kostnad för operatörerna. Det ska ha ersatt det gamla ATC-systemet till år 2030, men tidsplanen kan spricka därför att många EU-länder medvetet inte installerar systemet. Det beror dels på de höga kostnaderna för operatörerna, dels på att signalsystemet krånglar.

Det är viktigt att vi går i takt med våra grannländer, Danmark och Norge, vid införandet av ett gemensamt signalsystem. Vi behöver ett gemensamt signalsystem inom EU eftersom det underlättar för alla aktörer på marknaden.

Herr talman! Godstrafiken kräver längre och tyngre godståg. Det innebär besparingar för exportnäringslivet och leder till miljövänligare, säkrare och effektivare godstransporter. Det kommer att stärka konkurrenskraften i de näringar som är beroende av godstransporter via järnvägen.

Vi kristdemokrater vill öka den tillåtna tåglängden till 730 meter. På sikt är målet att 750 meter långa tåg ska få transportera gods i Sverige. Då skulle mer gods transporteras åt gången jämfört med i dag. Det kommer även att frigöra kapacitet på spåren för andra tåg. Vi förväntar oss att Trafikverket gör det som krävs när det gäller mötesstationer och förbigångsspår, så att det blir praktiskt möjligt för längre godståg.

Herr talman! SJ:s gamla monopol har gjort att många system är uppbyggda efter deras behov, vilket skapar en snedvriden konkurrens. Det gäller tåglägestilldelning, depåttillgång och signalsystem. Exempelvis är X 2000 det enda snabbtåget med full tillgång till SJ:s signalsystem. Det innebär att det är den enda tågtyp som kan köra i full hastighet på Västra stambanan, trots att andra operatörer som trafikerar samma bana har tillgång till snabbtåg.

Trafikverket måste vidta åtgärder för att jämna ut konkurrensen och inte ge gamla monopol nya fördelar. Sträckan Göteborg–Stockholm är både lönsam och populär. De senaste åren har fler operatörer börjat att köra tåg på denna sträcka. Det är bra. Men de nya operatörerna måste kunna konkurrera på samma villkor som SJ och också kunna köra snabbtåg på sträckan.

Tågresandet ökar i Sverige. Det är glädjande. Det innebär att fler arbetspendlar och reser för att turista eller för att hälsa på släkt och vänner i andra städer. Sedan 2011 kan privata tågoperatörer ansöka om att få köra

på samtliga tåglinjer i Sverige. Konkurrensen gynnar resenärerna, men villkoren måste vara desamma och inte missgynna vissa aktörer.

När det blir enklare att resa minskar avstånden i landet. Det gör att fler kan bo kvar på landsbygden och i mindre städer, trots att jobben flyttar till storstäderna.

Herr talman! Det ökande resandet ökar trycket på järnvägen, som är undermålig, och det blir trångt på stambanorna. Alliansregeringen genomförde historiskt stora satsningar på järnvägsunderhållet. Men behovet av underhåll är fortsatt stort i avvaktan på nyinvesteringar i nya stambanor. Kristdemokraterna anser att Trafikverket därför borde få i uppdrag att ta fram en nationell underhållsplan. Den ska baseras på anläggningarnas tillstånd och användning för att bättre kunna lokalisera brister och åtgärda dessa i tid.

Att underhållet av flera sträckor i dag släpar efter och att detta förorsakar förseningar och haverier som kostar näringslivet och samhället flera miljarder kronor årligen är inte acceptabelt.

Herr talman! Kristdemokraterna anser att det är viktigt att fortsatt värna en konkurrensutsatt underhållsmarknad. Att återgå till ett förstatligt underhåll vore direkt skadligt.

Det pågår ett förbättringsarbete av underhållet som riskerar att påverkas negativt av större organisatoriska förändringar av driften. För ett fortsatt effektivt underhåll behöver konkurrensen bland underhållsaktörer stärkas, inte försvagas. Kristdemokraterna kommer noggrant att följa upp denna utveckling och bejaka att underhållet konkurrensutsätts framöver.

Herr talman! Ska vi kunna möta klimathotet samtidigt som näringslivet ska fortsätta att utvecklas och växa är järnvägen och sjöfarten avgörande transportmedel. De kan transportera stora mängder gods snabbare och med mindre miljöpåverkan än lastbilar.

Bra kommunikationer är blodomloppet i svensk ekonomi. Vi behöver rusta Sverige för framtiden – en framtid där våra kommunikationer på land, i luften och i vattnet är avgörande.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till reservation nr 1, men självklart står jag bakom Alliansens gemensamma reservationer.

(Applåder)

I detta anförande instämde Sten Bergheden, Erik Ottoson, Jessica Rosencrantz och Borian Åberg (alla M), Anders Åkesson (C) samt Christina Örnebjär (L).

Anf. 104 KARIN SVENSSON SMITH (MP):

Herr talman! I dag debatterar vi kollektivtrafik och järnväg. Jag tänkte utgå från tågtrafik eftersom många av våra diskussioner handlar om järnväg, hur den ska gå och hur den ska underhållas. Men järnväg i all ära – det som vi är mest intresserade av är tågtrafik. Det är det som väljarna och vi själva frågar efter.

Det är med den avsikten som Miljöpartiet har tagit fram en vision för tågtrafiken som presenterades i tisdags. Den finns att ladda ned på vår hemsida.

När det gäller vår tågtrafik har vi Schweiz som vår huvudsakliga förebild. Där börjar man med att besluta om en tidtabell för hur tågen ska gå om tio år. När den tidtabellen är fastställd tar man fram den infrastruktur,

de tåg och den organisation som behövs för att nå det målet. Jag tror att vi skulle vinna rätt mycket på att börja i den änden och se var vi vill ha tågtrafik.

I den här kammaren har vi enats om att en fördubbling av kollektivtrafiken är något gott, trots att vi antagligen har lite olika motiv för detta. Men vi har enats om ett tillkännagivande i den frågan.

För mig är det här en väldigt viktig del av att nå målet om att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Självklart måste man byta ut fossil bensin och diesel, men vi måste också få ned energianvändningen i transportsystemet. Då är kollektivtrafiken väsentlig.

Vi vet också att det här är någonting som våra väljare frågar efter. De vill åka tåg både dag och natt. Nattågstrafiken har nu tyvärr inskränkts i stora delar av Europa. När man glesar ut nattrafiken hör folk av sig, för man vill kunna åka civiliserat, det vill säga kunna komma fram utan att inskränka på något annat livsutrymme, som man ju faktiskt gör när man använder fossila transporter.

Ska vi klara av en fördubbling av kollektivtrafiken behövs det nya spår. Vi är alla medvetna om att det finns problem med järnvägen. Det behöver vi faktiskt inte debattera med varandra om, för det är vi varse. Det är ingen som förnekar att de problemen finns. Men ska man kunna lösa problemen behövs det mer järnvägskapacitet. Det är inte möjligt för tåg med så olika hastighet och med den volym som finns att komma i tid, om man har de spår som finns att tillgå i dag.

Därför var det välkommet att den förra regeringen tog initiativ till Sverigebygget och att den nuvarande regeringen har omhändertagit detta utan att ändra uppdrag eller byta ut de människor som sysslar med detta. Det enda som har ändrats är att man själv har bytt namn till Sverigeförhandlingen. Deras huvudsakliga förslag är nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg där tågresan ska ta max två timmar. Mellan Stockholm och Malmö ska resan ta max två och en halv timme.

Det jag tror att vi behöver prata om mycket mer är vad de nya stambanorna ska vara till för och varför man ska ha nya stambanor. Det är ju delvis för att tågen ska gå i tid, men det är också för att avlasta de stambanor som finns, så att det inte blir störningar för regionala tågpendlare eller dem som transporterar gods. Det är också för att öka den regionala utveckling som har skett när man byggt ut tågtrafiken. Det här måste man göra i ett sammantaget grepp. Vi är mycket positiva till att man nu har så stark koncentration på att få fram den bästa sträckningen och den bästa utformningen av de nya stambanorna.

Jag är ganska förhoppningsfull när nu KTH har visat att Trafikverket tog i lite väl mycket i sin första beräkning av hur mycket de här stambanorna skulle komma att kosta och att man inte alls behöver lägga så stora summor på att få fram ny järnväg. Jag hoppas att vi i den här kammaren kommer att vara lika modiga och visionära som man var på 1800-talet, när man byggde nya stambanor. Då gick det snabbt för att man lånefinansierade hela investeringen. Det är vad vi behöver om vi ska kunna leva upp till ambitionen om minskat oljeberoende och förhindra en klimatkatastrof för kommande generationer.

Men de nya stambanorna ska inte bara vara till för kollektivtrafik. Jag skulle vilja lyfta fram godset, för en väldigt viktig del i samarbetsregeringens ambition är att långväga transporter, som i dag ofta sker med lastbil, i

större utsträckning ska ske med hjälp av kombinationer av väg, järnväg och sjöfart. Det är inte något särskilt radikalt eller unikt. Det är precis vad som står i EU:s vitbok. Men det krävs åtgärder för att det här inte ska stanna vid en ambition och en önskedröm utan bli någonting på riktigt.

Därför måste jag erkänna att jag delar den frustration Green Cargo ger uttryck för när man i Dagens industri förklarar att man är mycket besviken över att man inte har fått någon kompensation för de höjda banavgifter som har drabbat Green Cargo och försvårat deras möjligheter att fullgöra sitt uppdrag. De får tuff konkurrens av lastbilstrafiken, där det sänkta oljepriset påverkar och där man har pressat kostnaderna för personalen till det yttersta. Vill vi att det ska bli allvar av att föra över långväga lastbilstransporter till en kombination av väg, järnväg och sjöfart måste Green Cargo få bättre förutsättningar. Det gäller även alla andra godstransportörer som kör på spår; det är inte bara Green Cargo det handlar om.

I detta sammanhang finns det anledning att framhålla, vilket andra talare gjort före mig i den här talarstolen, att Utredningen om järnvägens organisation tillkom på initiativ av riksdagen. Det är en mycket gedigen utredning, och det är rätt rimligt att man remitterar den. Man kanske inte kan ta till sig hela utredningen, för alla förslag var kanske inte så välgenomtänkta, men den har flera förslag som kan utgöra ett underlag som vi behöver för att kunna komma till rätta med en del av de problem som järnvägen lider av i dag. Jag hoppas att regeringen skyndsamt hör samman detta och remitterar Alexanderssons utredning, så att vi kan få det underlag vi behöver för att få ordning på järnvägen.

För oss som har varit med i riksdagens trafikutskott en längre tid finns det kanske skäl att idka självkritik. Vi fann det väldigt rationellt att slå ihop Banverket och Vägverket för att bättre kunna tillämpa fyrstegsprincipen, så att man i första hand kanske löste problem på annat sätt än genom att bygga ny infrastruktur. Vad vi inte riktigt kunde förutse var att man skulle slå ihop så stora delar av skötseln av järnväg och väg med varandra. Nu måste man i eftertankens ljus inse att det nog vore en poäng att ha en sammanhållen järnvägsenhet inom Trafikverket, eftersom järnvägstrafiken har så specifika egenskaper och måste hänga ihop på ett annat sätt än vägtrafiken.

Det betänkande som vi debatterar i dag är rätt präglad av den utvärdering vi i trafikutskottet bestämde oss för att göra, tycker jag. Vi bestämde att vi skulle följa upp kollektivtrafiklagen. Den rapport som de som lyssnar på den här debatten hänvisats till, *Kollektivtrafiklagen – en uppföljning*, finns tillgänglig på riksdagens hemsida.

Vi har med hjälp av vårt kansli och utredningsresurser i riksdagen undersökt vad det blev av den kollektivtrafiklag vi stiftade för några år sedan. Det stora stridsämnet vid den tiden var huruvida det skulle komma privata entreprenörer och plocka russin ur kakan och förstöra det sammanhang som kollektivtrafikresenärer behöver för att resorna ska hänga ihop. Den farhågan var kanske något överdriven. Men det var detta som stod i fokus i debatten – å ena sidan privata initiativ och entreprenörers förmåga att göra det bättre för resenären, å andra sidan farhågan för att den sammanhållna kollektivtrafiken skulle trasas sönder.

Det vi inte förutsåg då, men som vi nu har konstaterat i vår uppföljning, var den gränsdragningsproblematik som finns mellan å ena sidan den regionala kollektivtrafiken, som är väl reglerad i lagstiftning med regionala

trafikhuvudmän och regionala trafikförsörjningsprogram, som är belagd med trafikplikt och där det finns en lagfäst ordning för hur saker och ting ska gå till, å andra sidan den interregionala trafiken, det vill säga den som bedrivs av SJ och andra företag, som inte har ägartillskott. Den konflikten förutsåg vi inte. Gunnar Alexanderssons utredning har också pekat på att vi behöver ha en nationell tågtrafikplan, en trafikförsörjningsplan, som är långsiktig. Detta är inte heller någonting som man kan lämna därhän när man tittar på behovet av nya stambanor.

Jag hade i går nöjet att bevista ett stort järnvägsseminarium på Kungliga Tekniska högskolan. Där konstaterades just att ska man ha tågtrafik på de nya stambanorna behöver man ha koncessioner. Ingenstans i världen har man byggt höghastighetsbanor utan att ha förberett med tåg och vagnar och med en plan för hur man ska trafikera banorna. Antingen låter man den statliga operatören sköta det, vilket sker i de flesta länder, eller så tilldelar man ett företag en tidsbegränsad koncession.

Vi har från Miljöpartiets sida tagit initiativ till en diskussion om det här. Vi påstår inte att vi alltid skulle ha rätt analys och rätt svar på alla frågor. Men vi skulle välkomna om fler partier presenterade sådana här visioner. Då kan vi kanske bryta olika visioner mot varandra – allt för att resenärerna ska kunna få det förslag som tydligast leder till att vi verkligen kommer i mål med det vi tillsammans har sagt att vi ska göra, nämligen fördubbla kollektivtrafiken.

Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet och avslag på propositionen.

Anf. 105 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Vi fick tidigare i veckan ta del av Miljöpartiets nya tågvision. Det var en del olika saker man studsade på där, åtminstone jag. En del var detta med monopol för SJ. En annan var det tydliga beskedet att man inte från statens sida ska ta pengar från SJ. Det här får mig att studsa lite, för det var precis här Moderaterna kom med kritik så sent som i höstas efter att regeringen bestämt sig för att sammantaget plocka ut närmare 2 miljarder från SJ förra året. Det kan möjligen anses som lite av dubbelmoral att när man redan har skinnat SJ på pengar komma och säga: Nej, vi ska inte ta några pengar från SJ.

Förra året tog den rödgröna regeringen dubbelt så mycket från SJ som alliansregeringen gjorde totalt under sina åtta år. Det är alltså en anmärkningsvärt hög nivå. Med anledning av Miljöpartiets senaste utspel måste jag därför fråga trafikutskottets ordförande: Var det alltså fel av regeringen att ta de här 2 miljarderna från SJ i höstas?

Anf. 106 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Det vi i första hand har gjort fel med är att vi inte närmare har preciserat vad de statliga företagen är till för. Det som debatteras mest i kammaren är nog företaget Vattenfall. De flesta inser att det kanske är en poäng att i förväg fundera över vad företagen ska göra eller inte göra. Ska de ge sig in i Nuonaffärer, köpa brunkol i andra länder och så vidare?

Det är mot den bakgrunden som vi har ägnat tid åt att titta på hur tågtrafiken fungerar i andra länder, och därefter har vi kommit fram till att vi vill att SJ ska få i uppdrag att trafikera de nya banorna i 15 år. Sett i det ljuset behöver det överskott som genereras när trafik körs – SJ är ett företag som går bra – användas för investeringar framöver. Man bör börja i

den ändan – inte om det ska vara utdelning eller inte utdelning utan med frågan vad företaget ska vara till för.

Gunnar Alexanderssons utredning föreslår att man ska överväga huruvida SJ ska avyttras. Det tycker inte vi i Miljöpartiet eftersom vi anser att tågtrafiken står i centrum och att järnvägen är till för den. Om det finns ett statligt företag måste vi tala om vad det ska göra. Det har vi gjort.

Anf. 107 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Tack, Karin Svensson Smith, för svaret! Jag är dock inte helt säker på hur jag ska tolka själva svaret.

Regeringen står uppenbarligen upp för åsikten att det var rätt att plocka de 2 miljarderna ur SJ förra året. Regeringens förda politik har varit att använda SJ som en kassako. Min kritik i höstas var just att SJ står inför stora investeringsbehov framöver. Varför väljer staten i ett sådant läge att ta ut en så våldsamt utdelning?

Karin Svensson Smith tillhör ett av två regeringspartier. Den förda regeringspolitiken bör väl någonstans företrädas av Karin Svensson Smith. Står Karin Svensson Smith bakom den politik som regeringen för? Annars undrar jag vem det är Sveriges riksdag ska avkräva ansvar om inte ens regeringspartierna själva vill stå upp för den politik som regeringen bedriver.

Anf. 108 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Miljöpartiet är ett parti med höga ambitioner, och vi upplever att våra främsta uppdragsgivare är kommande generationer. Våra visioner ska formas för att minska möjligheten att de drabbas av en klimatkatastrof. Det ser vi som vår kärnverksamhet.

Men vi är också realister. Det innebär att om vi ska flytta oss några steg alls mot den vision vi har måste vi komma överens med andra. Vi kan inte komma överens med andra om att de ska göra precis som vi vill. Det är vi realistiska nog att inse. Men vi har i vår vision talat om hur vi vill ha det. Sedan får vi försöka komma överens – och det gör vi inom ramen för samarbetsregeringen – att flytta steg för steg i den riktning vi vill.

Vi har lyckats med stadsmiljöavtal och ett antal andra saker. Men vi är inte färdiga med vår tågpolitik, och jag kan konstatera att det är nog inte heller Alliansen. Sverige behöver inte bara nya stambanor, utan vi behöver också rigga statliga företag att köra på de nya stambanorna. Annars har vi ingen glädje av denna miljardinvestering.

(forts. § 17)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.53 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 16.00 då votering skulle äga rum.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 16.00.

SoU17 Avgiftsfrihet för viss screening inom hälso- och sjukvården

Punkt 2 (Översyn av den övre åldersgränsen)

1. utskottet

2. res. 1 (KD, SD, C, L)

Votering:

216 för utskottet

85 för res. 1

48 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 S, 76 M, 23 MP, 2 C, 17 V

För res. 1: 42 SD, 14 C, 17 L, 12 KD

Frånvarande: 15 S, 8 M, 6 SD, 2 MP, 6 C, 4 V, 2 L, 4 KD, 1 -

Solveig Zander (C) anmälde att hon avsett att rösta nej men markerats ha röstat ja.

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 16 Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde

SfU17 Ändring av en avvisningsbestämmelse i utlänningslagen

Kammaren biföll utskottets förslag.

FiU34 Förstärkt insättningsgaranti

Punkt 1

Kammaren biföll utskottets förslag.

Punkt 2 (Avgiftsuttag och tilläggsbelopp)

1. utskottet

2. res. (V)

Votering:

284 för utskottet

17 för res.

48 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 S, 76 M, 42 SD, 23 MP, 16 C, 17 L, 12 KD

För res.: 17 V

Frånvarande: 15 S, 8 M, 6 SD, 2 MP, 6 C, 4 V, 2 L, 4 KD, 1 -

NU20 Ändringar i lagen om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler

Kammaren biföll utskottets förslag.

Kammaren biföll utskottets förslag.

NU22 Ökad rättssäkerhet i det enhetliga patentsystemet

Punkt 4 (Åtgärder för att stärka och värna upphovsrätten)

1. utskottet
2. res. (M, C, L, KD)

Votering:

180 för utskottet

121 för res.

48 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 S, 42 SD, 23 MP, 17 V

För res.: 76 M, 16 C, 17 L, 12 KD

Frånvarande: 15 S, 8 M, 6 SD, 2 MP, 6 C, 4 V, 2 L, 4 KD, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 17 (forts. från § 14) **Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor** (forts. TU16)

Anf. 109 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Med anledning av Karin Svensson Smiths anförande och med huvudfokus på järnväg skulle jag vilja ställa en fråga utifrån det utspel som regeringsunderlaget Miljöpartiet gjorde i veckan.

Som centerpartist förfäktar jag konkurrens och menar att det har bidragit till den effektivisering och det ökade utbud inom järnvägstrafik och kollektivtrafik som vi har bevittnat de senaste decennierna, då vi sedan 80-talets början mycket systematiskt bedrivit en avmonopolisering av svensk kollektivtrafik och i synnerhet svensk järnväg. Detta har lett till konkurrens mellan flera operatörer, vilket i sin tur har lett till tillväxt i trafiken och effektiviseringar. Det har också lett till innovationer.

Det här är en politik som det har rått en närmast bedövande parlamentarisk samstämmighet om i Sveriges riksdag – ända till i tisdags. Då kom ett besked från Miljöpartiet, alltså ett av regeringens underlagspartier, om att nu ska en annan tingens ordning råda. Statliga SJ ska beredas ett ett och ett halvt decennium långt monopol på delar av det svenska järnvägsnätet. Som jag sa i mitt anförande sänder det här såklart ut chockvågor både på tågmarknaden och hos våra samarbetspartner internationellt.

Karin Svensson Smith är inte vem som helst, herr talman. Karin Svensson Smith är mycket inflytelserik i sitt parti och den främsta parlamentariska talespersonen i vårt land vad gäller kollektivtrafik och trafikfrågor. Mot bakgrund av det vill jag passa på att fråga: Kommer den politik som Karin Svensson Smith och Miljöpartiet gav uttryck för så sent som i går att göra avtryck i den infrastrukturproposition vi har att se fram emot inom kanske tre till fyra månader? Det är ett viktigt besked.

Anf. 110 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! I den frågan måste jag göra Anders Åkesson besviken eftersom förhandlingar mellan två partier inte sker via talarstolen här i kammaren.

Det vi har gjort i vår vision om tågtrafiken är att dra lärdom av de länder som har byggt nya stambanor och etablerat trafik för dem. Såväl i Japan som i Spanien och Frankrike, på alla ställen, har man en långsiktig plan för tågtrafiken som ligger bakom ett uppdrag där man beställer tåg som passar till de nya spår man har. Det är ingen större poäng med att lägga 200 miljarder på ny järnväg om man inte kan trafikera den i de hastigheter den är byggd för.

Det är också därför Trafikverket på KTH:s seminarium i går redovisade att man tittar på de lagändringar som behövs för att ha mer än ettåriga tilldelningar av tåglägen och för att ha framförhållning.

Den som noggrant läser Gunnar Alexanderssons utredning ser att det även där finns förslag på att man först fastställer vilken tågtrafik man ska ha och sedan dimensionerar järnvägen efter det.

Jag kan hålla med om att konkurrensen har varit bra för SJ. Jag tror inte att någon av oss skulle vilja ha tillbaka det gamla, väldigt byråkratiska SJ. Konkurrensen har SJ mått bra av.

Samtidigt måste man inse att konkurrensen har vissa avigsidor. Det gäller brist på framförhållning och brist på investeringar i nya tåg – vi har ett skriande behov av nya tåg i Sverige. Det gäller brist på ansvar för funktionshinder, som har svårt att få överblick över olika tågbolag. Det gäller brist på integrering av tidtabeller och så vidare.

Anf. 111 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Tack för svaret, Karin Svensson Smith! Det blev lite förvirrat. Jag frågade inte *hur* Miljöpartiet kommit till slutsatsen att monopol är bättre än marknad – en uppfattning som jag för övrigt verkligen inte delar. Jag frågade inte alls det.

Jag ställde min fråga mot bakgrund av att Miljöpartiet tillsammans med Socialdemokraterna ingår i den svenska regeringen, en regering på vars näringsdepartement man i detta nu sliter med en utomordentligt viktig proposition som trafikutskottet ska hantera under hösten: infrastrukturpropositionen för de kommande elva årens investeringar i drift och underhåll av väg, järnväg, sjöfart etcetera i vårt land.

Mot bakgrund av det ställde jag frågan: Kommer politiken i det utspel som regeringspartiet Miljöpartiet och Karin Svensson Smith gjorde om att monopolisera delar av det svenska järnvägssystemet specifikt för statligt ägda SJ att ta sig uttryck i den proposition riksdagen har att hantera i höst? Det var det jag frågade om och ingenting annat.

Anf. 112 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Jag måste återigen göra Anders Åkesson besviken. Det är inte min uppgift att här recensera de diskussioner som pågår. Vi vill flytta fokus från järnväg till tågtrafik, för man har diskuterat kostnaderna för järnvägen utan att först diskutera fördelarna och poängerna med tågtrafiken. Det har man gjort i Schweiz och på många andra ställen. Vi tror att man behöver vitalisera den industri som faktiskt finns kvar i Sverige. Sve-

rige har ett väldigt ärorikt förflutet när det gäller att utveckla tåg och elektrifiering av järnvägen. Detta har blivit exportindustrier och gett många nya arbetstillfällen.

Vill man ha nya arbetstillfällen, vilket vi ju har ett ganska stort behov av, måste man också diskutera tåg och inte bara järnväg. Tåg trillar inte ned från himlen, utan det måste vara någon som köper och beställer dem. X 2000 tog tio år att utveckla. Jag vet inte hur lång tid det skulle ta att utveckla ett tåg nu, men någon måste ha i uppdrag att ta fram de nya tåg som behövs för att vi ska ha nytta av de nya stambanorna.

Då handlar det inte bara om höghastighetstrafik utan också om storregional trafik, till exempel Stockholm–Jönköping, Jönköping–Malmö och Jönköping–Göteborg. Vi måste diskutera vad vi behöver för tåg för detta. Sådant har vi sett när vi har varit ute och rest i olika länder. Det är dags att detta blir en diskussion som handlar om tåg och inte bara om ny järnväg.

Anf. 113 LARS MEJERN LARSSON (S):

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag och avslag på samtliga reservationer.

Vår största utmaning för framtiden är klimathotet. Transporterna står för en stor del av växthusgasutsläppen. Dessa dagar talas det mycket om elbilar, men elen ska också tillverkas. Och innan alla bilar i världen drivs med el kommer det att dröja länge, görlänge.

Transportsektorns klimatpåverkan måste tas på allvar. Det handlar faktiskt om vad vi lämnar över till våra barn och barnbarn, och därför måste vi öka medvetenheten och stärka attraktionskraften genom att lyfta fram fördelarna och det positiva med en bra och fungerande kollektivtrafik.

Ingen kan göra allt, men många fler kan göra något. Om alla som kunde, skulle resa med kollektiva färdmedel, skulle det bidra till minskade utsläpp. En omställning av transportsektorn för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen är möjlig och absolut direkt nödvändig.

Det förutsätter ett samhälle där transporterna används på ett betydligt klokare sätt, genom en överflyttning av gods från väg till järnväg eller båt och ännu effektivare järnvägstransporter genom till exempel längre och tyngre tåg där så är möjligt.

Herr talman! Vi talar mycket om vård, skola, omsorg och om arbete och fritid – nu ska vi tala om hur man tar sig dit och hur man kommer därifrån, det vill säga människors och varors mobilitet. Robust infrastruktur som spår och vägar, signalsystem och skyltar är förutsättningar för att trafikföretag ska kunna möjliggöra mobilitet. Sedan gäller det för operatörerna, trafikföretagen, att inse att de inte kör buss eller tåg, utan de kör människor och gods.

Kollektivtrafik, människors mobilitet, ska vara till för alla, unga och gamla, de som rör sig lätt och de som rör sig med svårighet, de som förstår svenska och de som inte gör det. Listan på hur olika vi är kan göras lång. Det som förenar är att vi valt att resa tillsammans. Att resa tillsammans är både ekonomiskt, ekologiskt och inte minst socialt.

Herr talman! För att detta ska vara möjligt, och för att vi ska uppnå de nationella och internationella miljö- och klimatmålen, är det nödvändigt

att fler resor sker med miljömässigt hållbara transporter. Då menar jag bussar som drivs med naturgas eller naturligtvis tåg – tåg som har blivit alltmer populärt i takt med att människors mobilitet har ökat.

För att det ska bli verklighet måste tågen gå som tåget. Så är det inte i Sverige i dag. Järnvägarna är dåliga. Tågen är dåliga. Hela tågstrukturen skriker efter ett rejält omtag. Tillförlitligheten i tågtrafiken i dagens Sverige är anmärkningsvärt låg. Om ingen förseningsmarginal tillåts ankom 65 procent av de planerade tågen i tid år 2015, enligt en rapport från Trafikanalys. Översätter man det till tid handlar det om 43 000 timmar.

Det blir nästan komiskt. Under beredningen av det här betänkandet kom jag själv för sent vid två tillfällen på grund av förseningar på järnvägen. Det var som en påminnelse om att vi inte får glömma resenärernas kritik och frustration utan att vi ska ta den på största allvar. Punktligheten på Sveriges järnvägar är ett ständigt återkommande samtalsämne, inte bara på perrongerna.

Frågan är hur länge resenärerna orkar. Risken är att både pendlare och resenärer som använder tåget under helger och semestrar i stället väljer bilen. När 66 procent av resenärerna inte litar på att tåget kommer i tid väljer de bilen i stället. Då riskerar vi att få en utveckling mot både ökad trängsel på vägarna och mer utsläpp.

Herr talman! Jag läste i Värmlands Folkblad för ett tag sedan en artikel med överskriften: Vad är klockan i Arvika när den är 12.00 i Filipstad?

I dag är svaret självklart, men för 150 år sedan var skillnaden i alla fall några minuter. Att vi har en gemensam tid i vårt avlånga land kan vi tacka tågtrafiken för. Sverige var faktiskt först i världen med att införa en enhetlig tid, och det är något vi kan vara stolta över. Därför är det av största vikt att tågen kommer i tid även 2016. För att detta ska vara möjligt måste järnvägen kunna användas på det avsedda sättet och vara framkomlig genom att infrastrukturen underhålls och att vi åstadkommer ett fungerande järnvägssystem.

Herr talman! Vad vill vi då? Regeringen prioriterar satsningar som ger fler jobb och ökad tillväxt. Därför investerar vi i pålitliga och välfungerande transportsystem. Förseningar och störningar i tågtrafiken ska mötas med ett kraftigt förstärkt järnvägsunderhåll. Samtidigt investerar vi i nya spår och vägar som leder till fler bostäder, bättre godstransporter och pålitlig arbetspendling.

Resenärer och transportköpare ska kunna lita på att transportsystemet håller en hög kvalitet. Ett tillförlitligt och robust transportsystem i hela Sverige kräver att tillräckliga resurser avsätts för drift och underhåll. Som flera har vittnat om i dag, har Sverige under många år satsat för små resurser på drift och underhåll av järnvägssystemet, vilket är en bidragande orsak till dagens driftsstörningar och förseningsproblematik. Vi ska vända utvecklingen. Förseningar och störningar i tågtrafiken ska mötas med ett kraftigt järnvägsunderhåll. Därför satsar regeringen 1,24 miljarder kronor mer på förstärkt järnvägsunderhåll årligen under mandatperioden. Därutöver tillkommer en särskild satsning om 100 miljoner kronor för underhåll av spår i landsbygd.

För att bidra till regeringens mål att Sverige ska uppnå EU:s lägsta arbetslöshet år 2020 behöver Sverige också investera i nya spår och vägar. Det är en förutsättning för jobb och hållbar utveckling i hela Sverige.

En proposition med förslag till politisk inriktning och ekonomiska ramar för vidmakthållandet och utvecklingen av transportsystemet planeras till hösten 2016. Utbyggnad av en ny stambana för höghastighetståg samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäder utreds inom ramen för Sverigeförhandlingen. Parallellt med detta sker en översyn av alternativa finansieringsformer för infrastrukturinvesteringar.

Bara i år planeras ca 2 miljarder för reinvesteringar och knappt 5 miljarder för basunderhåll i järnvägsanläggningen. Det är skillnad nu när vi har en socialdemokratisk och miljöpartistisk budget. Svensk järnväg är på rätt spår igen, även om det krävs mycket mer. Så här är det trots att det var en tom skattkista när vi tog över. De åtta åren av omvänd Robin Hood-politik har satt djupa spår i våra skatteinkomster, då de generöst har delats ut i en omvänd fördelningspolitisk manöver.

Herr talman! Man beskriver den här situationen bäst genom att låna ett citat av Winston Churchill – men vi vänder på det: Aldrig har så få haft så många att tacka för så mycket.

Här ser vi skillnaden i svensk politik. I stället för nya skattesänkningar öppnar vi för nya projekteringar som binder ihop vårt land.

Ett tag trodde jag faktiskt att Alliansen var på rätt spår. Men i Alliansens första reservation läser jag följande: Vi anser att genom konkurrens på järnvägen kan konsumenterna få fler avgångar och lägre priser och därmed mer attraktiva järnvägstransporter. Vi menar även att konkurrens bidrar till effektivisering och ett utbud som är anpassat utifrån efterfrågan.

Jag tolkar det som att konkurrens på spår är det enda som ni har att komma med. Det är ju så fullt att det är svårt att få fler tåg i dag på den bana som är. Hur ska vi då få mer konkurrens på dagens spår? Var det inte därför ni tillsatte Sverigebygget eller, som det numera heter, Sverigeförhandlingen?

Sedan gäller det Alliansens tredje reservation. Ni slog er för bröstet när ni diskuterade det här för två år sedan – ni har även upprepat det i dag: Regeringen har gjort historiska ekonomiska satsningar på underhållet samtidigt som en rad åtgärder har vidtagits för att säkerställa att resurser används ändamålsenligt och effektivt. Jag slår mig för bröstet i dag. Vår regering har gjort en ännu större ekonomisk satsning på underhåll och samtidigt fortsatt arbetet med att säkerställa att resurser används ändamålsenligt och effektivt.

Ni verkar både från SD och från Alliansen ha glömt bort den budget efter valet som ni röstade ned, vilket innebar att regeringens satsning på järnvägsunderhållet fick skjutas fram.

För vissa av våra företag i basindustrin finns det inga andra alternativ än järnvägen. Den måste bara fungera om nya jobb ska kunna skapas i Sverige.

5 miljarder kronor om året – ja, ni hörde rätt – är prislappen när det gäller vad förseningar och inställda tåg kostar samhället. För de pengarna skulle man kunna anställa 10 000 banarbetare, säger Seko.

Återigen: Ska vi klara jobben och klimatutmaningen behövs det en fungerande järnväg. Dagens kapacitetssituation är inte på något sätt godtagbar. För den som har åkt tåg någorlunda regelbundet de senaste åren är det uppenbart att det svenska järnvägssystemet inte fungerar som det ska. Ett första steg är att ta ett samlat grepp om underhållet så att det fungerar bättre.

Herr talman! Därför anser vi socialdemokrater att Trafikverket bör ta ett tydligare övergripande ansvar för underhållet. Det bör de göra för att garantera att den egna underhållskompetensen inte går förlorad men också för att de är de enda som har helhetsbilden över det komplicerade system som järnvägen utgör i dag. Det finns dessutom skäl utifrån närings-, konkurrens- och regionalpolitik att tillmötesgå de åtgärder som ger ökade förutsättningar för en effektiv, samordnad och säker underhållsverksamhet.

För mig är det ytterst märkligt att höra Moderaterna skandera att vi skulle socialisera underhållet av järnvägen. Det handlar inte om det. Det handlar om både resenärer och företag. Det handlar om att säkra jobb i järnvägsbranschen, säkra miljövänliga transporter och säkra effektiviteten i fråga om järnvägens reinvesteringsbehov och underhåll så att skattebetalarnas pengar går till åtgärdsinsatser och ingenting annat.

Avslutningsvis, herr talman, vill jag säga några ord om kollektivtrafiken. Någon har tidigare i kammaren sagt: Om resenärer ska välja att resa kollektivt ska det gå rätt och tätt, och det ska vara snyggt och tryggt. Och jag har tidigare sagt: Det ska också gå fort med samma kort.

Enligt utskottets mening är det angeläget att kollektivtrafikmarknaden utvecklas så att den svarar mot de transportpolitiska mål och principer som vi i riksdagen har antagit. Kollektivtrafiklagstiftningen ska skapa förutsättningar för att öka det kollektiva resandet och även anpassas efter de förutsättningar som råder i hela landet. Ett kollektivt resande bidrar inte bara till ökad trafiksäkerhet och mindre trängsel utan framför allt till en mer miljömässigt hållbar utveckling.

Jag vill passa på att tacka för ett bra arbete som uppföljningsgruppen har gjort. Vi har nyligen gjort en uppföljning av kollektivtrafiklagen. Lagen skulle bland annat leda till ett större utbud i kollektivtrafiken och en större valfrihet för resenärerna men har inte fungerat som det var tänkt, vilket rapporten visar. Resenärernas inflytande har inte nämnvärt ökat, trots att det nu i lag är inskrivet att det ska ske samråd med dem innan de regionala kollektivtrafikplanerna beslutas.

Rapporten lyfter fram ett annat stort problem för resenärerna: bristen på information, särskilt i samband med olika störningar. Informationen brister mycket för dem som inte har möjlighet att själva skaffa sig den via internet samt för personer med olika funktionsnedsättningar. Uppföljningen pekar också på ett bristande ansvar för verksamheten vid stationerna, som framför allt drabbar resenärerna men också operatörerna.

Tillgängligheten och servicen på stationer och hållplatser för personer med funktionsnedsättning är fortfarande ett stort problem. Däribland kan nämnas hur det är att köpa biljett. Det är nog så svårt om man inte vet hur man gör, för det står ingenstans. Och om batteriet i mobilen är urladdat kan man inte ringa och fråga. Prova på stationen i Åmål, så får ni se!

(Applåder)

I detta anförande instämde Rikard Larsson, Teres Lindberg, Jasenko Omanovic, Leif Pettersson och Suzanne Svensson (alla S).

Anf. 114 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Man känner igen en sosse när man hör den här typen av bombastiska tal och kraftiga slagord. Det låter precis likadant som när jag

debatterade mot SSU:are under min ungdomsförbundstid. Det är många hårda ord, men det är väldigt lite innehåll.

Jag kanske ska påminna Lars Mejern Larsson om att det är han som företräder ett regeringsparti – han sitter inte i opposition. Visst, varje regering kan få en smekmånad, men det börjar bli dags att ta ansvar, herr talman.

Till att börja med kan jag säga att jag är väldigt stolt över att pengarna till välfärden ökade under alliansregeringens tid. Jag är också väldigt stolt över att anslagen till drift och underhåll fördubblades tack vare att alliansregeringen tog makten. Men jag blir bekymrad när den här regeringen inte agerar. Man tar miljarder från företag och människor runt om i landet. Sedan ger man några allmosor tillbaka i form av miljoner – så är det alltför ofta.

När det gäller järnvägen vägrar man att ta intryck av den stora utredning som har gjorts om järnvägens organisation, som alltså presenterades i december 2015. Vi har inte sett någonting av det än så länge. När ska de där ute, experter och andra, få tycka till? När kommer det en gedigen remissbehandling? När ger regeringen svar på vad man tycker om en nationell underhållsplan? Jag undrar när man ska ge tydliga besked utifrån att experterna i utredningen säger: Nej, vi bör inte återförstatliga underhållet. Ska jag tolka Lars Mejern Larssons senaste inlägg som att ni vill återförstatliga underhållet? Ska vi säga till alla privata entreprenörer ute på järnvägen att det nu är slut? Det var det Löfven sa i valrörelsen. Är det Lars Mejern Larssons besked i dag också? Ge gärna besked över huvudet, Lars Mejern Larsson! Det vill svenska folket och de svenska företagen ha av en regering.

Anf. 115 LARS MEJERN LARSSON (S) replik:

Herr talman! Jag kan direkt lugna Jessica Rosencrantz: Jag har aldrig varit med i SSU. Det kan vara dialekten som gör att det låter lite starkare.

Du säger att du är bekymrad, Jessica Rosencrantz. Jag förstår att ni känner viss frustration när ni har suttit vid makten i åtta år utan att kunna leverera någonting. Sedan kom vi. Ni röstade ned vår första budget, och detta till trots har vi levererat mer nu än vad ni gjorde under hela mandatperioden. Jag förstår frustrationen.

Anf. 116 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Det vore jätteintressant att veta vad det är ni har levererat. Jag vet att det första ni gjorde var att inskränka Trafikverkets möjligheter att säkerställa att underhållsinsatser kommer ut i spåren genom att begränsa den anslagskredit man har. Enligt Trafikverket självt var det anledningen till att exempelvis insatserna i Boden och Bastuträsk aldrig blev av, även om ni gärna vill skylla på andra omständigheter.

Jag tycker att det är fint att ni säger att ni vill satsa på järnvägen. Det krävdes en alliansregering för att någon skulle säga att underhållet är viktigt, och vi dubblade pengarna till underhåll av järnvägen. Det är kul och bra att också denna regering inser det numera och inte längre bara vill klippa band och hamna på framsidan av tidningar när det gäller nyinvesteringar.

Herr talman! Vi ska inte bara raljera över detta utan konstatera att problemet är att pengarna som satsas inte kommer ut i spåren. Det säger Gunnar Alexandersson i sin utredning: Trafikverket fungerar inte på ett bra

sätt. Det behövs en genomlysning av styrning, ledarskap och organisation. Det behövs en bättre kunskap om den anläggning som finns, och det behövs en underhållsplan.

Här har vi en mastodontutredning på vårt bord, men det händer inget med den. Kan vi räkna med att det inom kort påbörjas en remissbehandling som vi sedan också kan dra nytta av i arbetet med den infrastrukturproposition som kommer i höst? Eller kommer regeringen att välja att bortse från alla de kloka slutsatser som finns i Gunnar Alexanderssons utredning? I så fall undrar jag varför. Beror det på att man är rädd för slutsatserna eftersom de inte går i linje med det Stefan Löfven själv sa i valrörelsen? Beror det på att utredningen är så tydlig med att ett återförstatligande är fel väg att gå? Eller är det något annat i slutsatserna som man inte delar? Varför ser vi inte att någonting händer? Järnvägens stora utmaning är inte bara pengar, utan det är även organisation. Där gör regeringen just nu ingenting.

Anf. 117 LARS MEJERN LARSSON (S) replik:

Herr talman! Jag ska lugna Jessica Rosencrantz och Moderaterna även på den punkten. Vi har varit tydliga. Staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande av underhållet av de svenska järnvägarna. Frågan bereds inom Regeringskansliet, och vi kommer att återkomma i närtid.

Anf. 118 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! I mitt anförande ställde jag tre frågor till Lars Mejern Larsson, Socialdemokraterna, som alltså är företrädare för det största partiet i samarbetsregeringen. En av frågorna fick vi just ett svar på: Den mycket omfattande Alexanderssonska utredningen om hur underhåll och drift av det mycket komplexa svenska järnvägsnätet ska hanteras bereds i Regeringskansliet. Tack – då vet vi det! Vi ser fram emot att mycket snart få se ett remissförfarande av detta. Utredningen levererades i december 2015. Man kan säga att en snigel framstår som ils snabb jämfört med beredningshastigheten, men det är bra att det bereds.

Jag kommer nu till min andra fråga. I veckan som gick, så sent som i går, gjorde det andra partiet i den regering Lars Mejern Larsson företräder ett utspel. Du ingår i ett regeringsparti, Lars Mejern Larsson, glöm inte det! Utspelet innebär att tågtrafiken i vårt land ska monopoliseras. Det statliga SJ ska erhålla ett monopol. Står Socialdemokraterna bakom den politiken? Det räcker med ett ja eller ett nej.

Min tredje fråga gäller att vi i utskottet har fått besked om att signalsystemet ERTMS ger operatörerna skäl till oro. Har den rätt oroväckande information vi har fått oss till del i utskottet burits in på Regeringskansliet till ansvarig minister Anna Johansson av regeringspartiet? Och vilket svar har i så fall Lars Mejern Larsson som företrädare för Socialdemokraterna fått? Är han trygg i det beskedet?

Anf. 119 LARS MEJERN LARSSON (S) replik:

Herr talman! Tack och lov är vi det största partiet, och det hoppas jag att vi fortsätter att vara.

När det gäller ERTMS var jag på samma möte som du, Anders Åkesson. Jag delar den oro som framkom där. Det handlar om ett nytt signalsystem för hela Sveriges järnväg – ett system som ersätter det slitna system

och den anläggning som vi har nu. Jag tror att detta är frågor som vi inte får göra politik av. Det här måste hanteras på ett bra sätt. Vi lyssnar och tar till oss som vi gör när det gäller stora och viktiga frågor. Man måste hantera dem seriöst. Jag känner mig trygg i detta.

Vi har också sagt och skrivit i utskottets texter att vi planerar att samordna införandet av ERTMS så att det sker i takt med Sveriges grannländer. Utskottet avser att noga följa utvecklingen i frågan. Jag känner mig trygg.

Anf. 120 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Då fick vi ett och ett halvt svar. Den Alexanderssonska utredningen bereds. Lars Mejern Larsson och Socialdemokraterna har liksom allianspartierna uppfattat oron i tågoperatörsbranschen. Men det var egentligen inte det jag frågade om, Lars Mejern Larsson.

Jag frågade: Har Lars Mejern Larsson som företrädare för det största regeringspartiet burit informationen från utskottssammanträdet in på Näringsdepartementet till ansvarig minister Anna Johansson? Har han då skaffat sig sådan information om införandet av ERTMS att han fortfarande kan känna trygghet och förvissning när det gäller att det svenska järnvägssystemet nu tål ett installerande av ett nytt signalsystem utan att vi får en experimentverkstad? Det var det jag frågade om, för det är det som är regeringspartiets ansvar, Lars Mejern Larsson.

Jag är oppositionsföreträdare. Jag har inga svängdörrar in på Näringsdepartementet. Det är synd, för då hade jag ställt frågan.

Den fråga som helt smögs förbi av Lars Mejern Larsson, herr talman, var den som följer. Socialdemokraterna regerar landet tillsammans med Miljöpartiet, och de knåpar just nu tillsammans ihop en infrastrukturproposition som rimligen ligger i prisklassen 600, 700 eller kanske 800 miljarder kronor och som ska hanteras i Sveriges riksdag i höst. Står Socialdemokraterna bakom det utspel om att monopolisera det svenska järnvägsnätet som samarbetspartiet och samarbetspartnern Miljöpartiet gjorde så sent som i går? Det räcker med ett ja eller ett nej, för det ger mig som oppositionsföreträdare och allianspartierna ett tydligt besked om vad som kommer att kunna läsas i en infrastrukturproposition om några månader. Ett ja eller ett nej – tack!

Anf. 121 LARS MEJERN LARSSON (S) replik:

Herr talman! Jag kan lugna Åkesson på den punkten. Ja, vi för dialog med vår minister. Jag vet inte alls hur ni jobbar, men vi för dialog med ministern. Vi för fram den oro vi hyser. Jag känner mig trygg.

Om jag ska ge mig på en gissning tror jag att vi kommer att kunna kompensera operatörerna framgent för detta. Jag tror även att EU kommer att godkänna det. Men som jag sa tidigare är det här en fråga som jag tycker att man ska hantera seriöst och låta bli att göra politik av.

Ni gör det lätt för er från Alliansens sida. Ni vill införa detta, men ni vill inte svara på frågan när det gäller den ekonomiska biten. Det är en fråga som kommer att falla tillbaka på oss allihop. Jag tycker att vi ska hantera den mer förnuftigt än så.

Anf. 122 PER KLARBERG (SD) replik:

Herr talman! Den förra alliansregeringen iscensatte det som de kallade för Sverigebygget. Den nuvarande regeringen har ärvt detta och kallar det numera för Sverigeförhandlingen. Det går ut på att man ska bygga höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg och Stockholm och Malmö med förgrening i Jönköping.

Det finns olika tekniker för att bygga järnvägar. Trafikverket räknar med att det första höghastighetståget med en traditionell byggteknik kan börja rulla mellan storstäderna tidigast år 2035. Trafikverket har nu projekterat klart och ska snart påbörja bygget av det som kallas för Ostlänken mellan Järna och Linköping.

Ostlänken är en järnväg som är 15 mil lång. Trafikverket behöver tio år på sig för att bygga den järnvägen. Du och jag var på samma utskottsresa till Kina, Lars Mejern Larsson, där vi tittade på det kinesiska sättet att bygga järnväg, det vill säga att bygga på lågbroar.

Man kan jämföra det med om ett företag ska investera i till exempel en industri. Kanske man ska bygga ett kraftverk. Det finns inget företag som börjar bygga ett kraftverk år 2018 för att kraftverket därefter ska stå färdigt tidigast år 2035. Det är inte förrän bygget är klart som intäkterna börjar komma.

Min fråga till dig, Lars Mejern Larsson, är: Har regeringspartiet tagit ställning till hur man ska bygga höghastighetsvägen, det vill säga om man ska bygga på gammalt sätt med ballast eller snaptrack på mark eller om ni kan tänka er att man bygger på ett modernt sätt, så som det sker i övriga världen?

Anf. 123 LARS MEJERN LARSSON (S) replik:

Herr talman! Det var en jättespännande resa. Jag fick lära mig mycket av att se sådant. När det gäller om vi har tagit ställning är det en förhandling som pågår. Vi får se vad förhandlaren lämnar för resultat. Då först tar vi ställning till det.

Anf. 124 PER KLARBERG (SD) replik:

Herr talman! Vi talar igen om skattebetalarnas pengar. Ska vi nu investera 200 eller 300 miljarder kronor i ett bygge vill det till att det bygget blir färdigt så fort som möjligt.

Kineserna har sagt till oss att om man tillåter dem att komma in på svensk marknad och bygger med deras teknik kan hela bygget ta fem år från att första spadens sätts i marken till att det är avslutat och det första tåget börjar rulla. Då talar vi om hela höghastighetsjärnvägen i Sverige.

Trafikverket behöver tio år på sig för att bygga en 15 mil lång järnväg mellan Järna och Linköping. Det säger sig självt; blir den banan klar tidigast 2028 har jag svårt att tänka mig att det första tåget ska börja rulla 2035 på hela järnvägsnätet med traditionell byggteknik.

Ni har ett ansvar som regeringsparti att titta på byggtekniken och kanske tvinga fram det, Lars Mejern Larsson. Ska vi nu bygga järnväg för så stora summor pengar måste vi använda den modernaste tekniken som finns för att bygga detta. Det är så som man bygger järnväg utomlands, där man bygger på bro och inte längre på mark.

Anf. 125 LARS MEJERN LARSSON (S) replik:

Herr talman! Först är frågan om det kommer att bli ett höghastighets-tåg. Det vet vi heller inte. När det gäller vilken byggteknik det ska bli hoppas jag att utredaren lägger fram ett förslag om bästa teknik. Sedan hoppas jag att det ska gå så snabbt som möjligt och bli så billigt som möjligt. Vi behöver också ny järnväg i Sverige. Det är inte bara underhåll, även om det är vad vi har redovisat hittills.

Anf. 126 ROBERT HALEF (KD) replik:

Herr talman! Vi har redan en av världens högsta marginalskatter. Lars Mejern Larssons regering har höjt skatterna med över 40 miljarder och slår sig för bröstet och säger att detta är jobbskapande.

Jag hävdar att det är tvärtom. Det hämmar utvecklingen och gör att det blir mindre jobb på sikt i landet genom att vi höjer skatterna och gör det dyrare att arbeta, och det blir mindre pengar i plånboken.

Det som vi diskuterar i dag är trafikfrågorna, järnvägsfrågor med mera. Lars Mejern Larsson har i sitt anförande sagt att underhållet av järnvägen åter ska skötas av Trafikverket och eventuellt förstatligas på något vis. Man misstror de privata aktörerna som i upphandling levererar det som i dag är beställt av Trafikverket. Man vill gärna lyfta fram monopol, som inte är lösningen.

Konkurrens är det som ökar kvaliteten och pressar ned priser. På sikt blir det lägre kostnader för oss skattebetalare. Konkurrens är bra. Med konkurrens kan man låta olika aktörers förslag ställas mot varandra i en upphandling, och så väljer man det som är bäst och billigast för ändamålet.

Herr talman! Min fråga till Lars Mejern Larsson är: Anser du att Trafikverket brister i upphandling och kontroll av upphandlat underhåll av järnvägen? Eller är det den gamla socialistiska politiken att allt ska överlåtas till staten och kollektivet som styr dig i det vägval att återförstatliga underhållet av järnvägen som du nämnde i ditt anförande?

Anf. 127 LARS MEJERN LARSSON (S) replik:

Herr talman! Jag betalar gärna skatt, och jag kan gärna betala lite mer i skatt med den riksdagslön jag har för att vi ska få det bättre fördelningspolitiskt. Det tycker jag faktiskt. Det gör jag gärna.

Det talas om återsocialisering. Om det handlar om att få ordning på järnvägen så att vi får ett bättre underhåll får du gärna kalla det för det.

Anf. 128 ROBERT HALEF (KD) replik:

Herr talman! Jag fick inte riktigt svar på min fråga. Misstror Socialdemokraterna, som i dag företräds av Lars Mejern Larsson, Trafikverket och tycker att det i dag inte sköter sig riktigt bra när det gäller upphandling och kontroll av det upphandlade arbetet för järnvägsunderhållet?

Det är vad det handlar om i dag. Misstror ni verket? I våra diskussioner med Trafikverket har vi inte fått signalerna att underleverantörerna som gör jobben helt enkelt fuskar och inte levererar det som är upphandlat.

Anf. 129 LARS MEJERN LARSSON (S) replik:

Herr talman! Låt mig säga så här: Jag misstror inte, men jag tror att det finns effektiviseringar att göra. Det har visat sig att kanske inte alla pengar

hamnar på rätt ställe. Det vill vi säkerställa att de gör genom att kvalitets-säkra och ta ett samlat ansvar för kontroll och utförande av underhållet av svenska järnvägar.

Anf. 130 ERIK OTTOSON (M):

Herr talman! Dagens debatt har till stora delar handlat om tåg, järnväg och allt som har med det att göra. Det ska dock tilläggas att det betänkande vi har att fatta beslut om även omfattar annan kollektivtrafik. Det är en alls inte obetydligt del av den trafik som utförs.

Som jämförelsetal kan man säga att en vanlig dag i trafiken utför SJ ungefär 85 000 resor. På buss nr 4 i Stockholm utförs under samma tidsperiod 75 000 resor. Det är nästan lika mycket. Kollektivtrafiken utöver järnvägsnätet står alltså för en väldigt stor del av det resande som sker och är en nog så viktig del i det som vi har att hantera i dag. Med det sagt är järnvägen självfallet väldigt viktig och avgörande för att binda ihop vårt långa land. Men vi får inte glömma bort det resande som sker längre ut i systemet i kapilläerna, eller vad man vill kalla det.

Det är viktigt att vi skapar förutsättningar för att det fördubblingsmål som branschen själv har tagit på sig inom kollektivtrafiken har möjligheter att förverkligas. Ett viktigt steg i det är den kollektivtrafiklag som alliansregeringen införde och som öppnar möjligheter för fler att bidra till det målet och för ännu mer kostnadseffektiv kollektivtrafik att utföras.

Jag säger kostnadseffektiv av en anledning. Det är nämligen så att kostnaderna för att bedriva kollektivtrafik stadigt har ökat i hela landet oaktat den nya kollektivtrafiklagen, och oaktat vem det är som styr ökar kostnaderna för kollektivtrafiken något mer än man kanske skulle hoppas. Där finns ett gemensamt arbete att göra för aktörerna på marknaden att försöka skapa en mer effektiv lösning och ett mer effektivt utförande.

Det finns ljusglimtar. Det finns nya upphandlingar av kollektivtrafik som sker av till exempel busstrafik i delar av huvudstadsregionen, där man utför mer trafik och har lyckats reducera kostnaden på det stora hela trots detta. Man hittar nya innovativa sätt genom samverkan i branschen och genom samverkan med operatörerna som ska genomföra detta. På det viset skapar man bättre förutsättningar för mer kollektivtrafik till fler och till ett rimligt pris.

Kostnadsutvecklingen är dock långt ifrån allt. Utskottets ordförande hänvisade tidigare i dag till den uppföljning av den nya kollektivtrafiklagen som trafikutskottet har gjort. Det finns en hel del saker att ta fasta på i den. Och uppföljningen kommer att behöva följas upp ytterligare. Många delar i detta kommer att behöva tas om hand och utvecklas. Därför finns det i dag ett yrkande på riksdagens bord från allianspartierna om en ordentlig utredning inom Regeringskansliet för att man ska komma fram till förslag på hur man kan utveckla den nya kollektivtrafiklagen.

Vi har hela tiden varit tydliga med att det här är ett första steg mot någonting som kan bli än bättre. Men om man inte vågar ta det första steget, om man inte vågar utsätta sig för prövningen att testa någonting nytt, kommer man att förbli i det gamla.

Saker som behövs utvecklas är till exempel gemensam statistik och gemensam trafikinformation. Men det måste ske på ett sätt som inte bara är gemensamt utan också bäst för resenärerna. I det län som jag känner bäst, eftersom jag representerar det och har jobbat med kollektivtrafik där,

nådde trafikstörsinformationerna från pendeltågen nya kvalitetsnivåer då den lokala entreprenören tog över. Därför ville man inte under några som helst omständigheter återförstatliga trafikinformationen, eftersom kvaliteten upplevdes som sämre i Trafikverkets regi.

Det är självfallet en stark signal till oss i den här kammaren och till dem på andra sidan vattnet, i Rosenbad, om vad man måste tänka på när det gäller den formen av gemensamma lösningar. Det blir inte alltid bättre i det första skedet. Men det måste bli bättre fort.

Ytterligare en viktig sak man ska titta på när det gäller framför allt länsöverskridande kollektivtrafik men också kollektivtrafik med mer än en operatör är gemensamma biljett- och betallösningar och gemensamma bokningssystem. Här har marknaden inte hunnit mogna ännu. När vi hade den förra regeringen och en infrastrukturminister som hette Catharina Elmsäter-Svärd fanns det ett tydligt besked från Regeringskansliet: Antingen tar branschen tag i detta och ordnar de gemensamma biljett-, betalnings- och bokningssystemen, eller så tvingas vi att lagstifta.

Så länge det budskapet stod sig, herr talman, utvecklade branschen lösningar. Man satte igång arbetet. Det utmynnade i resrobot.se. Sedan kom ett regeringsskifte, och det tvärnitade. Löftet om att ta fram lagstiftning ifall branschen inte sköter sig har runnit ut i sanden. Även om vi har fått höra en del ord från statsrådet Anna Johansson om det här i kammaren har det tyvärr inte skett något ytterligare på området. Därför kommer vi att behöva titta på hur vi kan lösa det här på absolut bästa sätt. Jag kan nära nog garantera att sådana förslag kommer att komma från Alliansen, nu när vi har sett att det inte sker någonting i Regeringskansliet – på den punkten heller.

Det kommer sannolikt också att behöva tas tag i till exempel konkurrensneutralt tillträde till vissa grundläggande infrastrukturer, såväl fysiska som digitala. Vi kommer att behöva titta närmare på den gränsdragningsproblematik som det talades om här i talarstolen tidigare. Det handlar till stor del om hur vi drar en gräns mellan regional trafik och interregional trafik. Var går gränsen för det? Vilka gränsdragningar kommer vi att behöva göra?

Herr talman! Med detta vill även jag yrka bifall till Alliansens första reservation.
(Applåder)

I detta anförande instämde Jessica Rosencrantz (M), Anders Åkesson (C), Christina Örnebjär (L) och Robert Halef (KD).

Anf. 131 TERES LINDBERG (S):

Herr talman! Ledamöter! Åhörare!

När vi diskuterade järnvägs- och kollektivtrafikfrågor 2015, alltså förra året, lämnade ett enigt utskott och hela riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om fördubbling av kollektivtrafiken. Det är bra ur många olika perspektiv. Miljön tjänar på att fler åker kollektivt. Vi tjänar tid, och vi får bättre framkomlighet. Det finns mängder av vinster med att vi åker och reser tillsammans. Att vi är eniga i kammaren om det är också bra.

När man talar om kollektivtrafik – jag har tänkt uppehålla mig nästan enbart vid kollektivtrafik – är det lätt att, precis som föregående talare,

hänga upp sig på siffror. Jag kommer från Stockholm och Stockholmsregionen. Jag är född och uppvuxen här. 56 procent av all kollektivtrafik som sker i landet sker med SL, alltså Storstockholms Lokaltrafik. Och av det totala kollektivtrafikresandet är var fjärde resa en tunnelbaneres. Det är klart att det är en viktig fråga ur ett Stockholmsperspektiv. Det är en viktig fråga ur ett stadsperspektiv. Och det är en viktig fråga ur ett tätortsperspektiv. Kollektivtrafiken blir liksom blodomloppet i den kropp som utgör en samlad bebyggelse.

Jag ursäktar inte att jag tänker uppehålla mig vid ett Stockholmsperspektiv. Det är nämligen viktigt för Stockholm och stockholmarna, därmed också svenskarna. För storstäderna är det avgörande att fler människor ska välja att åka kollektivt.

I Stockholm och Stockholms län är Stockholms läns landsting huvudman för kollektivtrafiken. Det är lite beklämmande att tio år av borgerligt styre i Stockholms läns landsting har resulterat i att SL förra året hade ett underskott på 400 miljoner.

Det är också beklämmande att man har gjort många felprioriteringar, som inte leder till fler resenärer. Det handlar om prioriteringen av Spårväg City, eller det som i dagligt tal kallas NK Express. Det handlar om 10 miljarder till Roslagsbanan. Och det handlar om ett notoriskt nej, fram till 2014, till utbyggnad av tunnelbana – eller strax före valet. Det kanske till och med var i slutet av 2013. Jag tror att jag var den första att tacka dåvarande statsministern för att han tydligt körde över det dåvarande borgerliga styret i både stadshuset och landstinget. Just nu planeras det alltså för utbyggd tunnelbana, för att vi ska få fler bostäder och ställen att bo på.

Ett annat, mer talande, exempel på när politik gör så att kollektivtrafikens utbyggnad inte fungerar är beslutet om Tvärbanans Kistagren. Den skulle enligt alla planer ha invigts i år. Ännu har inget genomförandebeslut fattats. Vi har också tidigare haft debatter i den här kammaren om kollektivtrafik till Bromma flygplats, vilket Moderaterna har lagt fram motioner om. Tvärbanans Kistagren innebär ju kollektivtrafik till Bromma flygplats. Men den finns inte ännu. Jo, det finns faktiskt en bro. Men i övrigt har man inte ens tagit genomförandebeslutet, vilket leder till att det inte händer någonting.

Häromveckan gavs det besked om att SL de närmaste åren kommer att höja avgiften för månadsresande med ungefär 100 kronor. Det är ungefär lika många busslinjer som man har dragit in.

Stockholms län är inte bara Sveriges största tätort. Man har också Sveriges största glesbygdsbefolkning. Stockholms län innefattar alltså inte bara staden och de tätt bebyggda förorterna. Det innefattar också glesbygd. Då blir det lite anmärkningsvärt, herr talman, när Erik Ottoson, som företrädare för Moderaterna, talar om kapillärerna i kollektivtrafiken och om de ljusglimtar som han hävdar finns i de nya upphandlingssystemen.

De nya upphandlingssystemen betyder rent konkret att bussföretagen får betalt för antalet påstigande. Det leder till att man undanröjer möjligheter för människor som bor i glesbygd, där det inte är särskilt många som kliver på bussarna. Bussföretagen får nämligen själva välja var linjerna ska gå, för att maximera antalet påstigande. Då gör man precis tvärt emot det som Erik Ottoson lyfter upp här. Det slår direkt mot kapillärerna, alltså mot dem som inte bor i tätorten och mot dem som bor i glesbygden, som står utan kollektivtrafik.

I exempelvis förortskommunen Upplands Väsby, som till stora delar är en tätort men som också har en ganska stor glesbygd, har man dragit in 25 procent av busstrafiken. Man har alltså dragit in var fjärde busslinje.

Herr talman! Ja, det är lätt att stå här i kammaren och ha hög svansföring. Men man behöver också agera och leva som man lär. Stockholms läns landsting är ett mycket tydligt exempel på att de borgerliga oppositionspartierna inte lever som de lär.

Herr talman! Jag yrkar bifall till förslaget i utskottets betänkande.
(Applåder)

I detta anförande instämde Lars Mejern Larsson, Leif Pettersson och Suzanne Svensson (alla S).

Anf. 132 ERIK OTTOSON (M) replik:

Herr talman! Jag blir så illa tvungen att begära replik när Teres Lindberg står och säger detta.

Jag börjar med begreppet verifierat antal påstigande, som Teres Lindberg beskriver som att man försöker slå ut kollektivtrafiken på landsbygden men som också har gjort kollektivtrafiken mer kostnadseffektiv.

Jag kan bara konstatera att entreprenörerna inte får dra in en centimeter buss utan att SL har godkänt det. Teres Lindberg får det att framstå som att man har helt fria händer att dra in vilka bussar man vill utifrån någon form av diaboliskt kapitalistiskt perspektiv. Så är alltså inte fallet. Det är fel.

Låt mig också konstatera att det under Socialdemokraternas tid vid makten inte byggdes en centimeter spår i Stockholmsregionen, som hon talar så varmt om. Det gjordes det minst sagt under de senaste tio åren av borgerligt styre i Stockholms läns landsting. Mycket riktigt är det i Stockholmsregionen som mer än hälften av alla kollektivtrafikresor genomförs.

Sedan står Teres Lindberg och talar om hur dåligt vi har skött ekonomin i SL och att det kunde rendera ett underskott om 400 miljoner kronor i SL:s budget. Det är alltså identiskt med det belopp som hade tagits in på den taxehöjning som vi föreslog och som Teres Lindbergs kamrater i landstingsfullmäktige röstade emot. Man ville inte ta ansvar för den långsiktiga finansieringen av kollektivtrafiken. Man kunde enas med vänsterpartister, miljöpartister och sverigedemokrater om att inte höja priset men inte om någon alternativ finansiering. Sedan ska det vara vårt fel att Teres Lindbergs parti inte hade ryggrad nog att genomföra en nödvändig taxehöjning, som egentligen hade följt kostnadsutvecklingen inom kollektivtrafiken.

Tycker Teres Lindberg att det inte ska kosta lika mycket som det smakar?

Anf. 133 TERES LINDBERG (S) replik:

Herr talman! Ja, det är lätt att stå här och använda stora ord. Men det är också så att Stockholms läns landsting har den högsta landstingsskatten i landet Sverige. Det är också så att de spårinvesteringar som Erik Ottoson står här och talar om är gigantiska investeringar i något som inte resulterar i fler kollektivtrafikresenärer. Investeringar på 10 miljarder kommer för Roslagsbanans del att resultera i att det kommer att gå sju–tio minuter fortare att åka från Åkersberga till Tekniska högskolan. Det är en ganska liten

effektvinst jämfört med om man hade lagt dessa 10 miljarder på att bygga tunnelbana, kanske till en av landets största arbetsplatser – Karolinska sjukhuset. Då kan vi fortsätta att diskutera huruvida landstingsmoderaterna och de andra allianspartierna har skött ekonomin i Stockholms läns landsting.

Det som gör det hela lite fräckt faktiskt är att Erik Ottoson fortsätter att hävda att det som man gör just nu i landstinget gynnar kapillärerna. Men i verkligheten är det så att det som görs och de beslut som har fattats bara under det senaste året innebär mindre kollektivtrafik för landsbygden i Stockholmsregionen. Det resulterar i att fler kommer att behöva ta bilen där de tidigare har kunnat åka med kollektivtrafiken. Alla undersökningar visar att om man behöver ta bilen en sträcka är risken överhängande att man tar bilen hela sträckan.

Jag är ledsn, Erik Ottoson, men den politik som bedrivs i Stockholms läns landsting gör att det blir precis tvärtom. Den leder inte till ett ökat kollektivtrafikåkande, och den kommer inte att bidra till det fördubblingsmål som du och ditt parti också har ställt er bakom här i Sveriges riksdag.

Anf. 134 ERIK OTTOSON (M) replik:

Herr talman! Det spelar faktiskt ingen roll hur upprörd Teres Lindberg blir över det som jag säger. När man tittar på statistiken ser man nämligen att när vi har haft socialdemokratiskt styre i Stockholms läns landsting har resandet minskat ända tills en trängselskatt infördes. En systematisk nedgång skedde i antalet resande under mandatperioden 2002–2006, med undantag av när trängselskatten infördes.

Sedan har resandet faktiskt ökat systematiskt. Vartenda år har resandet ökat. Teres Lindberg säger att så inte är fallet. Jag kan ta fram de faktiska siffrorna på antalet resenärer inom SL-trafiken och bevisa motsatsen för henne.

När det gäller kapillärerna är Stockholms läns landsting under borgerligt styre det första landstinget i Sverige som faktiskt börjar genomföra det som man kallar för anropsstyrd trafik på landsbygden för att i princip erbjuda en dörr-till-dörr-service. Jag ser att socialdemokrater i kammaren skakar på huvudet, men de har fel. Detta sker, herr talman, och det innebär en kostnadseffektivitet. Det sker just nu i området kring Nynäshamn.

Sedan sägs det att vi inte bryr oss om kapillärerna och att vi inte bryr oss om dem som bor långt från storstadens centrum och långt från kollektivtrafik på landsbygden.

Teres Lindberg kan bli precis hur upprörd hon vill. Men när man tittar på siffrorna och ser hur detta faller ut visar det sig att de stora orden, som inte återspeglades av någonting i underlaget, nog kom från Teres Lindberg.

Anf. 135 TERES LINDBERG (S) replik:

Herr talman! Det vore förskräckligt om antalet kollektivtrafikresande inte ökade i en region som ökar med 35 000 invånare per år. Det är också så, vilket Erik Ottoson utesluter att nämna, att även biltrafiken ökar av precis samma anledning. Folk måste ta sig fram. Men trängseln ökar också, och det gynnar inte kollektivtrafikresandet.

Jag måste ändå säga att jag tycker att den anropsstyrda kollektivtrafiken är bra. Det är ett bra initiativ från Stockholms läns landsting. Det ska man ha kredd för. Men det ersätter inte de 99 busslinjer som man faktiskt

har dragit in. Det ersätter inte att man öppnar upp för ett system där kollektivtrafiken kommer att ställas in till hållplatser där det är få påstigande och flyttas och att nya rutter kommer att göras för att det inte är tillräckligt många som kliver på.

Grunden för en fungerande kollektivtrafik är på något sätt att lite fler människor får vara med och finansiera den på de ställen där det är lite färre människor. Vi betalar också via skatten för kollektivtrafiken för att vi ska kunna dela på dessa kostnader, eftersom alla resor inte lönar sig.

Det är lite beklämmande att Erik Ottoson försöker hänvisa till att antalet resenärer i kollektivtrafiken ökar, när det i verkligheten handlar enbart om en ökad inflyttning. Det är också så att bilismen ökar. Det handlar om båda faktorerna.

Anf. 136 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Det är bra att vi nu hör från alla partier i trafikutskottet att järnvägen är viktig. Det är nödvändigt om vi ska kunna nå klimatmålen och få en hållbar ekonomi som rymms inom naturens gränser.

Vi har haft olika nivåer på investeringar, till exempel på underhåll, under historiens gång. Den rödgröna sidan har kontinuerligt tillfört mer pengar. Men det är otroligt positivt om den borgerliga sidan också vill höja nivåerna. Jag hoppas få se framöver att vi alla tillför de pengar som behövs.

Just nu är järnvägen inte funktionell. Vi har haft störningar, som har påverkat riksdagens arbete förra veckan, därför att det är så många linjer som inte har fungerat. Det blir mycket dyrt för hela samhället när vi har sådana störningar.

Framför allt Näringslivets Transportråd, som samlar Sveriges allra största företag – det är kanske inte dem som Vänsterpartiet brukar företräda – är mycket starka förespråkare för att vi ska stärka underhållet och järnvägen i hela landet.

Jag tycker att det är märkligt att de partier i riksdagen som har varit verksamma inte tidigare har sett det här behovet. Det handlar ju om Sveriges export, och det handlar om väldigt stora värden. Det handlar om jobb, och det handlar om en utbyggnad av ekonomin i hela landet – och då en utbyggnad av ekonomin som är mer miljövänlig. Det är viktigt att vi framöver tar tag i frågan och faktiskt möter klimatmålen genom att både stärka järnvägsunderhållet och stärka de stråk och linjer över hela landet som kan göra att vi har en fungerande godstrafik på järnväg i Sverige.

Tyvärr har vi också sett att de stora städerna har prioriterats när det gäller både underhåll och satsningar. Det är något vi i Vänsterpartiet inte är nöjda med, för vi vill se hela landet växa. Vi vill se en jämlik ekonomi som inte skapar ökade klyftor mellan stad och land, mellan Stockholm och Norrland och så vidare. Det är verkligen viktigt att vi bygger ihop Sverige och bygger en sund och robust ekonomi som sträcker sig över hela landet.

Vi ser nu också att nattågen till Jämtland är hotade. Detta är sträckor som har mycket viktiga funktioner. De har en samhällsnytta och är bärande för många som lever i Norrland när de ska åka på olika möten söderut. De är även viktiga för turismen till Norrland. Men sådana här sträckor hotas återkommande eftersom de inte är lönsamma. Vi skulle därför vilja se att SJ fick ett samhällsupdrag så att samhällsnytta och inte endast kortsiktig

ekonomisk vinst prioriteras. Samhällsnytta är någonting som bär längre; det är att bygga samhället på längre sikt.

Jag yrkar därför bifall till vår reservation nr 2.

Vänsterpartiet skulle också vilja se att vi tog tag i organisationen av underhållet bättre. Det håller inte som det är nu, och vi hör på Sekos kampanj hur otroligt många dimensioner det är som har påverkats av avregleringen av underhållet. Det handlar om alltifrån att kunskaper har försvunnit och att vi inte har en kontinuitet till att man inte kan åtgärda olika funktioner när man är ute på spåret därför att man har fått ett uppdrag att bara se till en åtgärd.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 8 juni.)

Prot. 2015/16:112

26 maj

*Järnvägs- och
kollektivtrafikfrågor*

§ 18 Elsäkerhet

Elsäkerhet

Försvarsutskottets betänkande 2015/16:FöU12
Elsäkerhet (prop. 2015/16:163)
föredrogs.

Anf. 137 MIKAEL JANSSON (SD):

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationen.

Före elektrifieringen var det svårt att flytta energi längre sträckor. Våra genier på 1700-talet, Polhem och Swedenborg, utvecklade konstgångar för att flytta energi vid olika produktionsanläggningar i gruvorna, men det var relativt korta sträckor.

Elektrifieringen ändrade om inte allt så väldigt mycket för oss, först med elkraft och sedan med elektronik. Det finns många roliga historier om hur folket på landsbygden hade sina funderingar när det finmaskiga luftledningsnätet byggdes. En bonde lär ha sagt: Ja, jag förstår att de kan dra tråden i luften, men jag kan inte förstå hur de kan borra hål i så där tunna trådar. Nåväl – bara fotogenet kommer fram blir det bra!

I dag har vi starkström överallt i våra hem och på våra arbetsplatser. Den allmänna förståelsen är bra, men installationerna görs av certifierade elektriker. Användarna klarar sig genom att använda märkt elapparat och genom att följa instruktionerna. Sverigedemokraterna ser positivt på att regelverket gällande elsäkerhet ses över. Vi menar att det är ett signum för Sverige att driva frågor om hög säkerhet och standard angående elektricitet i allmänhet. Det gäller även kompetens och yrkeserfarenhet hos utövare av dessa tjänster.

Antalet svenska elektriker som arbetar är över 20 000. De utför ett svårt och ansvarsfullt arbete, och det är viktigt att de som utbildar sig till elektriker sedan kan finna att jobben finns kvar och inte har tagits av arbetsturister från andra länder. Vi ser i dag hur marknaden för byggnadsarbetare har invaderats av utländska byggnadsarbetare, och det är en ständig diskussion om huruvida de utländska byggnadsarbetarna har samma kvalifikationer och kompetenser. Ett är säkert: Svenskar har mist jobbet, och vissa byggjobb utförs med lägre kvalitet. Detta är som vi vet en följd av EU-direktiv och vårt medlemskap i EU.

På elektrikerområdet har vi klarat oss bättre, och här står vi nu och ska besluta om nya lagar på elsäkerhetsområdet. Generellt hittar vi inga fel i förslaget, men vi vaktar svenska arbetares rätt till lika villkor. Då finns det tveksamheter.

Vi ser det som mycket olyckligt att ge oseriösa utländska aktörer juridiska möjligheter att klassificera sina anställda som auktoriserade efter endast ett års yrkesutövning i hemlandet. Visserligen ska elinstallationsföretaget säkerställa detta med ett egenkontrollprogram, men faktum kvarstår att tillfälliga yrkesutövare juridiskt sett kan räknas som auktoriserade eller fullvärdiga elinstallatörer innan de genomgår egenkontrollprogrammet.

Vi ser att det kan uppstå uppenbara juridiska oklarheter gällande vad en person med tillfällig yrkesutövning egentligen får göra. Svensk standard är av hög kvalitet när det gäller elarbeten, och vi anser att villkor likvärdiga med svensk standard bör råda för att man ska få utföra arbete i Sverige. Dock ser vi att det finns en del olikheter i övriga Europa gällande just den generella elsäkerheten. De flesta har nog sett undermåliga elinstallationer i södra Europa, där inkommande el till en fastighet kan vara virad runt en spik i väggen för att sedan tejpas runt balkonger och hängrännor. Vi tror dessutom inte att säkerheten på bland annat den rumänska landsbygden är särskilt hög med svenska mått mätt.

Listan kan troligtvis göras väldigt lång angående undermåliga europeiska elinstallationer. Om den europeiska elsäkerhetsstandarderna ska vara likvärdig kan diskuteras, men vi anser att det finns en säkerhetsaspekt man inte ska tumma på. Vårt samhälle är dessutom högteknologiskt med mycket känslig elapparatur som inte klarar av felkopplingar eller kryptströmmar.

Vi ser att det finns en upphandlingsproblematik gällande underentreprenörer i flera steg – vem som egentligen utför jobben, arbetsvillkoren och kvalitetssäkring av lagstadgad kompetens. Det finns också en svart sektor där insynen är obefintlig. I verkligheten är det svårt att kontrollera vem som utför till exempel små installationer, särskilt då lägsta-pris-principen är vanlig när vanligt folk ska anlita hantverkare.

Är dessa hantverkare dessutom kringresande, dörrknackande eller oseriösa aktörer från mindre nogräknade länder uppstår flera problem gällande alltifrån skattskyldighet till försäkrings- och garantivillkor samt erforderlig kompetens. Flera av dessa problem uppstår inte enbart på grund av att själva installationerna är undermåliga utan även på grund av brister i den juridiska kompetensen.

Låt oss alltid se på verkligheten när vi stiftar lagar på arbetsmarknaden!

I detta anförande instämde Per Klarberg (SD).

Anf. 138 PETER JEPPSSON (S):

Herr talman! Det ärende vi debatterar nu är betänkande 2015/16:FöU12 *Elsäkerhet*.

Elsäkerheten i Sverige är i grunden god, men självklart går det att göra förbättringar på vissa områden. Ett sådant område är lagstiftningen om elinstallationer.

Det finns ett behov av att förtydliga ansvarsförhållandena mellan företag, elinstallatör och yrkesman. Konsumenternas ställning behöver stärkas, och tillsynsmyndighetens möjligheter att utöva tillsyn behöver förbättras.

Regeringen beslutade den 22 augusti 2013 att ge en särskild utredare i uppdrag att se över bestämmelserna om elektriska installationer. Utredningen tog namnet Elbehörighetsutredningen.

Herr talman! Redan den 29 januari 2014 berörde vi frågan om elsäkerhet i försvarsutskottets betänkande *Strålskydd, kärnteknisk säkerhet och explosivämnen m.m.* Vi hade då en relativt spänstig och bra debatt här i kammaren. Frågan är alltså inte ny för oss här i riksdagen.

Utredaren överlämnade sedan i december 2014 sitt betänkande *Elsäkerhet – en ledningsfråga* till regeringen, vilket också har remissbehandlats.

För närvarande finns det inte någon samlad reglering av elsäkerhet. Det behövs, dels för att ge dessa frågor ökad tyngd, dels eftersom en sammanhållen reglering av elsäkerhet kan öka överskådligheten och förenkla tillämpningen av bestämmelserna.

Den nuvarande ordningen att elinstallatör är ett reglerat yrke har fungerat väl och bör behållas. Ansvar för att bedriva elinstallationsarbete på ett sätt som uppfyller de krav som ställs för säkra elinstallationer behöver dock knytas till verksamheten och till den som tillhandahåller elinstallationsjästen, det vill säga elinstallationsföretaget.

Det finns i dag inget krav på att elinstallationsarbeten ska utföras på ett sådant sätt att anläggningen ger betryggande säkerhet mot person- eller sakkada. Det behövs en allmän aktsamhetsregel för elinstallationsarbete.

Herr talman! För att säkerställa att elinstallationer uppfyller de krav som ställs med utgångspunkt i aktsamhetskravet samt att de utförs av personer med tillräckliga yrkeskunskaper behövs bestämmelser om elinstallationsföretags egenkontroll.

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till elsäkerhetslag, lag om ändring i ellagen och i lagen om hotell- och pensionärsrörelse.

De nya bestämmelserna innebär i huvudsak att alla företag som utför elinstallationsarbeten ska ha en auktoriserad elinstallatör och ett egenkontrollprogram som säkerställer att arbetet utförts på rätt sätt och av personer med rätt kompetens. Vidare innebär förändringarna att företag som utför elinstallationsarbete på någon annans anläggning måste anmäla sin verksamhet till tillsynsmyndigheten.

Såväl elinstallationsföretag som arbetstagarorganisation ser positivt på de föreslagna lagändringarna och välkomnar att de beslutas.

Det är dags att göra dessa förändringar. I slutändan gynnas konsumenterna genom förtydligande av ansvaret vid elinstallationer om något skulle gå fel.

Herr talman! Med anledning av det anförda yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på reservationen.

Anf. 139 DAG KLACKENBERG (M):

Herr talman! Vår kollega i utskottet, Peter Jeppsson, har noga gått igenom utskottsmajoritetens uppfattning i den här frågan, så jag tänker koncentrera mig mer på minoritetens sätt att argumentera.

Jag kan börja med att yrka bifall till utskottets förslag och avslag på Sverigedemokraternas reservation. I övrigt instämmer jag i vad Peter Jeppsson har sagt.

Kraven på en elinstallation är att den som utför arbetet ska ha utbildning, praktik, erfarenhet och dessutom bedömas lämplig – en sammanfattning av den långa texten. Om man då säger ja till alla dessa tre kriterier kan man bli elinstallatör i Sverige. Det är ett så kallat reglerat yrke, vilket installationsyrken ofta är, men det finns fler reglerande yrken.

För att få branschen att fungera krävs ett samspel mellan företagen, elinstallatören och yrkespersonerna. Om det inte finns en marknad kommer det inte att finnas några elinstallatörer, och det kommer heller inte att finnas någon möjlighet för yrkespersoner att arbeta.

Den ökade rörligheten i Europa, som av somliga kanske betraktas som en svårighet och ett problem, betraktas av andra som att Europa har gått framåt. Vi har nu en ökad rörlighet över gränserna för företag, och konkurrensen ökar.

Den fria rörligheten inom EU och EES måste värnas och ska inte hindras genom att vi ställer upp några egna regler för hur våra svenska yrkespersoner på svenska företag ska fungera.

Det finns ett yrkeskvalifikationsdirektiv som reglerar hur man kan erkänna och godkänna de kvalifikationer som alla som kommer från EU och EES har och som kommer att fungera väl. Jag tror personligen att det inte är någon större skillnad på en tysk elinstallatör, en schweizisk elinstallatör eller en svensk. Och den osäkerhet som kollegan Mikael Jansson tog upp vad gäller installatörer från Italien och kanske andra delar av Europa delar jag inte. Det är klart att vi måste värna de rörligheter som vi har funnit, inte bara för kapitalet och företagen utan även för de personer som arbetar där.

SD spelar på en främlingsrädsla som är helt onödig vad gäller elsäkerhet i Sverige. Det betänkande som utskottsmajoriteten har lagt fram visar att vi inte behöver oroa oss för elsäkerheten om en tysk elinstallatör händelsevis skulle komma hit efter det att han har fått erkännande av sina kvalifikationer.

Utskottet har alltså bedömt att de som kommer hit tillfälligt för att utöva elinstallationsyrket med hjälp av lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer också kommer att kunna göra insatser.

I Sverige talar vi om konkurrens. Om det är någonstans vi behöver konkurrens så är det väl på byggmarknaden och vad gäller elinstallationer, där det är brist på yrkespersoner. Vi skulle behöva ha ett större flöde av yrkeskvalificerade människor till Sverige för att lösa alla de flaskhalsar som finns.

Vi vill alltså ha fler yrkeskvalificerade personer till Sverige. Sverigedemokraterna vill det inte.

Anf. 140 MIKAEL JANSSON (SD) replik:

Herr talman! Främlingsfientlighet? Nej, det handlar väl mer om att det är ganska känsligt med just elinstallationer. I Sverige har vi en väldigt hög säkerhet på det området, och så vill vi gärna att det fortsätter. Det är säkert likadant i Tyskland och Schweiz, om man ska nämna just dessa länder.

Vi vill att elsäkerheten på sikt blir bra i alla länder. Det kan vi unna alla folk. Men vi ser mest till vår egen situation, att vi inte ska försämra säkerheten här.

Konkurrens är naturligtvis bra på sikt, men i det här fallet är det inte konkurrens på samma villkor. Man jobbar med mycket lägre löner och har andra villkor än de svenska elinstallörerna.

Vi kan vara ödmjuka inför att det finns många olika behörigheter och en uppsjö med kvalifikationer. Härefter ligger också vår poäng. Det är juridiskt oklart vad tillfällig yrkesutövning egentligen innebär.

Vilka kvalifikationer har de andra medlemsländerna, och vilken kontroll har de på att kvalifikationerna verkligen är uppfyllda för varje elinstallatör som kommer hit?

Anf. 141 DAG KLACKENBERG (M) replik:

Herr talman! Jag har två kommentarer. För det första är det ett miss- tag att tro att det är lägre löner när man utför arbete i Sverige. Dels för- hindrar utstationeringsdirektivet det, dels arbetar de flesta stora bygg- och elföretag i Sverige enligt svenska regler och med svenska kollektivavtal.

För det andra är det inte upp till mig och Mikael Jansson att avgöra kvalifikationer. I och med lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer får kvalificerade människor bedöma i varje enskilt fall om en elinstallatör som vill arbeta i Sverige har de kvalifikationer som krävs för att utöva yrket i Sverige.

Anf. 142 MIKAEL JANSSON (SD) replik:

Herr talman! När det gäller elektriker är det någon typ av konkurrens som har gjort att det inte har etablerat sig så många elinstallatörer från EU-länderna i Sverige. Jag tror inte att det är prisbilden utan säkerheten som har slagit fel ut. Man har inte klarat av att etablera sig i Sverige, för man upplevs inte klara av att bygga lika säkra elinstallationer.

Dag Klackenberg har kanske svarat på det tidigare, men jag vill ändå fråga: Den här behörigheten ”tillfällig yrkesutövare”, är det EU eller ett eget kontrollprogram som ska bestämma vem som får vara tillfällig yrkes- utövare? Jag tycker att det är oklart.

Anf. 143 DAG KLACKENBERG (M) replik:

Herr talman! Att det skulle vara konkurrens som skulle ha avhållit ut- ländska företagare från att komma hit och etablera sig på elinstallations- marknaden tror jag inte ett skvatt på. Det är givetvis så att det har uppfat- tats som krångligt att komma hit. Vi hoppas att denna lagstiftning, som en majoritet i utskottet har ställt sig bakom, kommer att underlätta för ut- ländska företag att komma till Sverige, för det behövs.

Som jag sa: Tillämpar man lagen om erkännande av yrkeskvalifikatio- ner kommer man att kunna bedöma om till och med en rumänsk elinstalla- tör uppfyller de krav som vi ställer i Sverige för att ha en god elsäkerhet.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 8 juni.)

§ 19 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Propositioner

2015/16:176 Ändrat regionalt utvecklingsansvar i vissa län

2015/16:185 Alkylatbensin för vinterbruk

Redogörelse

2015/16:RR5 Riksrevisorernas årliga rapport 2016

Motion

med anledning av prop. 2015/16:168 Stärkta sanktionsmöjligheter för
Konsumentombudsmannen

2015/16:3419 av Lotta Johnsson Fornarve m.fl. (V)

EU-dokument

JOIN(2016) 21 Gemensamt meddelande till Europaparlamentet och rådet.

En integrerad EU-politik för Arktis

§ 20 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 25 maj

2015/16:673 Erkännande av folkmordet 1915 (seyfo)

av *Emanuel Öz* (S)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2015/16:674 Förskollärare i fristående förskolor

av *Maria Stockhaus* (M)

till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)

2015/16:675 Det svenska regelverket – ett hot mot jobben i Kristianstad

av *Maria Malmer Stenergard* (M)

till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2015/16:676 Det svåra läget för polisen i Uppsala län

av *Mikael Oscarsson* (KD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2015/16:677 Tillämpning av reglerna för bostadsbidrag försvårar för kommunerna

av *Gunilla Nordgren* (M)

till socialförsäkringsminister Annika Strandhäll (S)

2015/16:678 Blåljuspersonalens säkerhet

av *Tomas Tobé* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2015/16:679 Transparent och öppen redovisning av vårpropositionen 2016

av *Niklas Wykman* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2015/16:680 Införandet av bonus–malus-system

av *Johan Hultberg* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2015/16:681 Fler kvinnor på chefspositioner

av *Helena Bouveng* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

Prot. 2015/16:112

26 maj

§ 21 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 25 maj

2015/16:1267 Försenade utbetalningar från Migrationsverket

av *Gunilla Nordgren* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2015/16:1268 Tillsättning av områdespoliser

av *Roger Haddad* (L)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2015/16:1269 Skolverket och betygsättning

av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)

till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)

2015/16:1270 Flexibla bygglov för förskolor

av *Caroline Szyber* (KD)

till statsrådet Per Bolund (MP)

2015/16:1271 ISDS/ICS även inom EU

av *Håkan Svenneling* (V)

till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

2015/16:1272 Honorärkonsulat och ambassadverksamhet i Beirut

av *Sofia Arkelsten* (M)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2015/16:1273 Åtgärder mot missbruk av särskilda bidrag

av *Ellen Juntti* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2015/16:1274 Handlingsplan för fungerande Öresundspendling

av *Kristina Yngwe* (C)

till statsrådet Anna Johansson (S)

§ 22 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 25 maj

2015/16:1245 Kommunplacering i samma kommun som asylsökande bott i under asylprocessen

av *Fredrik Schulte* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2015/16:1244 Doktoranders villkor

av *Linda Snecker* (V)

till statsrådet Helene Hellmark Knutsson (S)

2015/16:1212 Fikru Marus situation i Kalitvängelset

av *Ulla Andersson* (V)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2015/16:1211 Krav på legitimation för djursjukskötare

av *Roger Haddad* (L)

till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2015/16:1208 Finansiering av ISFI

av *Cassandra Sundin* (SD)

till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)

2015/16:1216 Tilldelning av tåglägen

av *Erik Ottoson* (M)

till statsrådet Anna Johansson (S)

2015/16:1218 Drönare i känsliga naturområden

av *Erik Ottoson* (M)

till statsrådet Anna Johansson (S)

2015/16:1217 Trafikanalys slutsatser från 2014 efter införandet av den nya kollektivtrafiklagen

av *Erik Ottoson* (M)

till statsrådet Anna Johansson (S)

2015/16:1219 Konkurrensneutral tillgång till infrastruktur för kommersiella kollektivtrafikbolag

av *Erik Ottoson* (M)

till statsrådet Anna Johansson (S)

2015/16:1226 Västra stambanan

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Anna Johansson (S)

2015/16:1224 Avgiftshöjningar för sjötransporter på de inre vattenvägarna

av *Anders Åkesson* (C)

till statsrådet Anna Johansson (S)

2015/16:1227 Banavgiftshöjningar för järnväg

av *Anders Åkesson* (C)

till statsrådet Anna Johansson (S)

2015/16:1228 Inriktningen på skogspolitiken

av *Jonas Jacobsson Gjörtler* (M)

till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2015/16:1233 Radonhalten i svenska bostäder

av *Ola Johansson* (C)

till klimat- och miljöminister Åsa Romson (MP)

2015/16:1236 Omhändertagande av barn från andra EU-länder

av *Christina Örnebjär* (L)

till statsrådet Åsa Regnér (S)

2015/16:1237 Samhällsviktig kommunikationsinfrastruktur i fredstid

av *Erik Ottoson* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2015/16:1239 Upprustning av vägar i Jämtlands län

av *Saila Quicklund* (M)

till statsrådet Anna Johansson (S)

Förhandlingarna leddes
av andre vice talmannen från sammanträdet början till ajourneringen
kl. 13.46,
av förste vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.53 och
av talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

ANDERS NORIN

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Anmälan om förändringar i regeringens sammansättning	1
§ 2 Anmälan om ersättare	1
§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	1
§ 4 Anmälan om subsidiaritetsprövningar	3
§ 5 Anmälan om faktapromemorior	3
§ 6 Ärenden för hänvisning till utskott	4
§ 7 Ändring av en avvisningsbestämmelse i utlänningslagen	4
Socialförsäkringsutskottets betänkande 2015/16:SfU17	4
(Beslut fattades under § 16.)	4
§ 8 Förstärkt insättningsgaranti	4
Finansutskottets betänkande 2015/16:FiU34	4
Anf. 1 HÅKAN SVENNELING (V)	4
Anf. 2 BÖRJE VESTLUND (S)	5
Anf. 3 HÅKAN SVENNELING (V) replik	7
Anf. 4 BÖRJE VESTLUND (S) replik	8
Anf. 5 HÅKAN SVENNELING (V) replik	8
Anf. 6 BÖRJE VESTLUND (S) replik	9
(Beslut fattades under § 16.)	9
§ 9 Ändringar i lagen om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler	9
Näringsutskottets betänkande 2015/16:NU20	9
(Beslut fattades under § 16.)	9
§ 10 Riksrevisionens rapport om regeringens hantering av risker i statliga bolag	9
Näringsutskottets betänkande 2015/16:NU21	9
Anf. 7 PER-ARNE HÅKANSSON (S).....	9
Anf. 8 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M)	12
Anf. 9 HELENA LINDAHL (C).....	13
Anf. 10 BIRGER LAHTI (V)	14
Anf. 11 PENILLA GUNTHER (KD).....	16
(Beslut fattades under § 16.)	17
§ 11 Ökad rättssäkerhet i det enhetliga patentsystemet	17
Näringsutskottets betänkande 2015/16:NU22	17
Anf. 12 JÖRGEN WARBORN (M).....	17
Anf. 13 PETER HELANDER (C).....	18
Anf. 14 PENILLA GUNTHER (KD).....	19
Anf. 15 PER-ARNE HÅKANSSON (S).....	21
Anf. 16 JÖRGEN WARBORN (M) replik.....	23
Anf. 17 PER-ARNE HÅKANSSON (S) replik	24
Anf. 18 JÖRGEN WARBORN (M) replik.....	24
Anf. 19 PER-ARNE HÅKANSSON (S) replik	24
Anf. 20 JOHAN NISSINEN (SD).....	25
Anf. 21 JÖRGEN WARBORN (M) replik.....	26
Anf. 22 JOHAN NISSINEN (SD) replik	27
Anf. 23 JÖRGEN WARBORN (M) replik.....	27
Anf. 24 JOHAN NISSINEN (SD) replik	27
(Beslut fattades under § 16.)	27

§ 12 Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor	28	Prot. 2015/16:112
Trafikskottets betänkande 2015/16:TU16	28	26 maj
Anf. 25 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	28	-----
(forts. § 14).....	30	
Ajournering.....	31	
Återupptagna förhandlingar	31	
§ 13 Frågestund.....	31	
Anf. 26 FÖRSTE VICE TALMANNEN.....	31	
<i>Arbetsgivarnas finansieringsansvar för sjukskrivningar</i>	<i>31</i>	
Anf. 27 LOTTA FINSTORP (M).....	31	
Anf. 28 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	31	
Anf. 29 LOTTA FINSTORP (M).....	32	
Anf. 30 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	32	
<i>Information på Arlanda om tvångsäktenskap</i>	<i>32</i>	
Anf. 31 SAID ABDU (L)	32	
Anf. 32 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	33	
Anf. 33 SAID ABDU (L)	33	
Anf. 34 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	33	
<i>Hot och våld mot blåljuspersonal.....</i>	<i>33</i>	
Anf. 35 ADAM MARTTINEN (SD).....	33	
Anf. 36 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	34	
Anf. 37 ADAM MARTTINEN (SD).....	34	
Anf. 38 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	34	
<i>Amorteringskravets och bolånetakets följder för unga.....</i>	<i>34</i>	
Anf. 39 OLA JOHANSSON (C)	34	
Anf. 40 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	35	
Anf. 41 OLA JOHANSSON (C)	35	
Anf. 42 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	35	
<i>Jobben och näringsministerns utökade uppdrag</i>	<i>36</i>	
Anf. 43 MATTIAS JONSSON (S).....	36	
Anf. 44 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	36	
Anf. 45 MATTIAS JONSSON (S).....	36	
Anf. 46 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	37	
<i>Enkla jobb.....</i>	<i>37</i>	
Anf. 47 JENNY BENGTSSON (V)	37	
Anf. 48 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	37	
Anf. 49 JENNY BENGTSSON (V)	38	
Anf. 50 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	38	
<i>Antalet lärarledda undervisningstimmar i lärarutbildningen.....</i>	<i>38</i>	
Anf. 51 MARIA STOCKHAUS (M).....	38	

Anf. 52 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S).....	39
Anf. 53 MARIA STOCKHAUS (M)	39
Anf. 54 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S).....	39
<i>Regeringens bemanningssatsning inom äldreomsorgen</i>	39
Anf. 55 ANNA-LENA SÖRENSON (S)	39
Anf. 56 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S)	39
Anf. 57 ANNA-LENA SÖRENSON (S)	40
Anf. 58 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S)	40
<i>Kommunernas kostnader för bostäder till nyanlända</i>	40
Anf. 59 ROGER HEDLUND (SD)	40
Anf. 60 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	40
Anf. 61 ROGER HEDLUND (SD)	41
Anf. 62 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	41
<i>Uppföljning av kostnaderna för Postnordfusionen</i>	41
Anf. 63 TERES LINDBERG (S)	41
Anf. 64 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	42
Anf. 65 TERES LINDBERG (S)	42
Anf. 66 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	42
<i>Reformer för att skapa enkla jobb</i>	42
Anf. 67 FREDRIK CHRISTENSSON (C).....	42
Anf. 68 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	43
Anf. 69 FREDRIK CHRISTENSSON (C).....	43
Anf. 70 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	43
<i>Den oseriösa telefonförsäljningen</i>	44
Anf. 71 JESSIKA ROSWALL (M).....	44
Anf. 72 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	44
Anf. 73 JESSIKA ROSWALL (M).....	44
Anf. 74 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	45
<i>Svenska lärosätens internationella attraktionskraft</i>	45
Anf. 75 SERKAN KÖSE (S)	45
Anf. 76 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S).....	45
Anf. 77 SERKAN KÖSE (S)	46
Anf. 78 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S).....	46
<i>Finansieringen av Esas program för rymdföretag</i>	46
Anf. 79 MATHIAS SUNDIN (L)	46
Anf. 80 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S).....	46
Anf. 81 MATHIAS SUNDIN (L)	47
Anf. 82 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S).....	47

<i>Exporten av svenska livsmedel</i>	47	Prot. 2015/16:112
Anf. 83 MARIA STRÖMKVIST (S)	47	26 maj
Anf. 84 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	47	-----
Anf. 85 MARIA STRÖMKVIST (S)	48	
Anf. 86 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	48	
<i>Socialtjänstlagen</i>	48	
Anf. 87 JENNY PETERSSON (M)	48	
Anf. 88 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S)	48	
Anf. 89 JENNY PETERSSON (M)	49	
Anf. 90 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S)	49	
<i>Åtgärder mot överskuldsetting</i>	49	
Anf. 91 HILLEVI LARSSON (S)	49	
Anf. 92 Statsrådet PER BOLUND (MP)	49	
Anf. 93 HILLEVI LARSSON (S)	50	
Anf. 94 Statsrådet PER BOLUND (MP)	50	
<i>Telias avveckling av kopparnätet</i>	50	
Anf. 95 MAGNUS OSCARSSON (KD)	50	
Anf. 96 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	51	
Anf. 97 MAGNUS OSCARSSON (KD)	51	
Anf. 98 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	51	
Anf. 99 FÖRSTE VICE TALMANNEN	51	
Ajournering	52	
Återupptagna förhandlingar	52	
§ 14 (forts. från § 12) Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor		
(forts. TU16)	52	
Anf. 100 PER KLARBERG (SD)	52	
Anf. 101 ANDERS ÅKESSON (C)	54	
Anf. 102 CHRISTINA ÖRNEBJÄR (L)	57	
Anf. 103 ROBERT HALEF (KD)	58	
Anf. 104 KARIN SVENSSON SMITH (MP)	60	
Anf. 105 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	63	
Anf. 106 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	63	
Anf. 107 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	64	
Anf. 108 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	64	
(forts. § 17)	64	
Ajournering	64	
Återupptagna förhandlingar	64	
§ 15 Beslut om ärende som slutdebatterats den 25 maj	65	
SoU17 Avgiftsfrihet för viss screening inom hälso- och sjukvården	65	
§ 16 Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde	65	
SfU17 Ändring av en avvisningsbestämmelse i utlänningslagen	65	
FiU34 Förstärkt insättningsgaranti	65	

NU20 Ändringar i lagen om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler.....	65
NU21 Riksrevisionens rapport om regeringens hantering av risker i statliga bolag	66
NU22 Ökad rättssäkerhet i det enhetliga patentsystemet	66
§ 17 (forts. från § 14) Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor	
(forts. TU16).....	66
Anf. 109 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	66
Anf. 110 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	67
Anf. 111 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	67
Anf. 112 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	67
Anf. 113 LARS MEJERN LARSSON (S).....	68
Anf. 114 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	71
Anf. 115 LARS MEJERN LARSSON (S) replik.....	72
Anf. 116 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik.....	72
Anf. 117 LARS MEJERN LARSSON (S) replik.....	73
Anf. 118 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	73
Anf. 119 LARS MEJERN LARSSON (S) replik.....	73
Anf. 120 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	74
Anf. 121 LARS MEJERN LARSSON (S) replik.....	74
Anf. 122 PER KLARBERG (SD) replik.....	75
Anf. 123 LARS MEJERN LARSSON (S) replik.....	75
Anf. 124 PER KLARBERG (SD) replik.....	75
Anf. 125 LARS MEJERN LARSSON (S) replik.....	76
Anf. 126 ROBERT HALEF (KD) replik	76
Anf. 127 LARS MEJERN LARSSON (S) replik.....	76
Anf. 128 ROBERT HALEF (KD) replik	76
Anf. 129 LARS MEJERN LARSSON (S) replik.....	76
Anf. 130 ERIK OTTOSON (M)	77
Anf. 131 TERES LINDBERG (S)	78
Anf. 132 ERIK OTTOSON (M) replik	80
Anf. 133 TERES LINDBERG (S) replik	80
Anf. 134 ERIK OTTOSON (M) replik	81
Anf. 135 TERES LINDBERG (S) replik	81
Anf. 136 EMMA WALLRUP (V)	82
(Beslut skulle fattas den 8 juni.).....	83
§ 18 Elsäkerhet.....	83
Försvarsutskottets betänkande 2015/16:FöU12	83
Anf. 137 MIKAEL JANSSON (SD).....	83
Anf. 138 PETER JEPPSSON (S).....	84
Anf. 139 DAG KLACKENBERG (M)	85
Anf. 140 MIKAEL JANSSON (SD) replik.....	86
Anf. 141 DAG KLACKENBERG (M) replik.....	87
Anf. 142 MIKAEL JANSSON (SD) replik.....	87
Anf. 143 DAG KLACKENBERG (M) replik.....	87
(Beslut skulle fattas den 8 juni.).....	87
§ 19 Bordläggning.....	88
§ 20 Anmälan om interpellationer	88
§ 21 Anmälan om frågor för skriftliga svar	89
§ 22 Anmälan om skriftliga svar på frågor	89

