

Tisdagen den 6 februari

Kl. 13.00–16.05
18.00–20.58

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 16 januari justerades.

§ 2 Anmälan om ersättare

Förste vice talmannen anmälde att *Erik Slottner* (KD) inträtt som ersättare för *Désirée Pethrus* (KD) under tiden för hennes ledighet den 5 februari–30 juni.

§ 3 Anmälan om kompletteringsval

Förste vice talmannen meddelade att Kristdemokraternas riksdagsgrupp anmält *Erik Slottner* som suppleant i arbetsmarknadsutskottet och i EU-nämnden.

Förste vice talmannen förklarade vald *under tiden den 6 februari–30 juni* till

suppleant i arbetsmarknadsutskottet
Erik Slottner (KD)

suppleant i EU-nämnden
Erik Slottner (KD)

§ 4 Meddelande om frågestund

Förste vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 8 februari kl. 14.00*.

§ 5 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2017/18:336

Till riksdagen

Interpellation 2017/18:336 Ersättning till skolor på lika villkor
av Maria Stockhaus (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 13 februari.

Skälet till dröjsmålet är redan inbokade möten och resor.

Stockholm den 1 februari 2018

Utbildningsdepartementet

Gustav Fridolin

Interpellation 2017/18:354

Till riksdagen

Interpellation 2017/18:354 Försäkringskassans bedömningar
av Rossana Dinamarca (V)

Interpellationen 2017/18:354 *Försäkringskassans bedömningar* av
Rossana Dinamarca (V) besvaras fredagen den 16 februari 2018.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokat arrangemang.

Stockholm den 2 februari 2018

Socialdepartementet

Annika Strandhäll (S)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditionschef

§ 6 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Trafikutskottets betänkande

2017/18:TU7 Några frågor om alkohol

Konstitutionsutskottets betänkanden

2017/18:KU19 Ökad insyn i partiets finansiering

2017/18:KU35 Valfrågor

2017/18:KU7 Tystnadsplikt i riksdagen

2017/18:KU29 Trossamfund och begravningsfrågor

2017/18:KU31 Massmediefrågor

Utbildningsutskottets betänkande

2017/18:UbU9 Stärkt koppling mellan skola och arbetsliv

Socialförsäkringsutskottets betänkanden
2017/18:SfU10 Upphålls- och arbetstillstånd för företagsintern förflyttning – genomförande av ICT-direktivet
2017/18:SfU11 Riksrevisionens rapport om pensionssystemets årsredovisning
2017/18:SfU13 Riksrevisionens rapport om bostadsbidraget
2017/18:SfU14 Riksrevisionens rapport om kommunersättning för migration och integration

Kulturutskottets betänkande
2017/18:KrU4 Radio och tv i allmänhetens tjänst

Prot. 2017/18:67
6 februari

§ 7 Svar på interpellationerna 2017/18:331, 333 och 352 om Turkiets hot mot Afrin och kurderna i Rojavaprovinsen i Syrien

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Fru talman! Ärade ledamöter! Amineh Kakabaveh har frågat mig om Sverige som enskild stat kommer att fördöma Turkiets intrång på syriskt territorium, om Sveriges som stat och som medlem av FN och EU kommer att kräva att Turkiet upphör med sina bombningar i Afrin och Rojavaprovinsen och om jag i FN kommer att ta upp frågan om Turkiets angrepp på Rojavaprovinsen och intrång på syriskt territorium och driva linjen att landets agerande ska klassas som ett folkrättsbrott.

Jabar Amin har frågat mig om jag avser att ta initiativ till ett svenskt fördömande av den turkiska militära aggressionen mot Afrinregionen, om jag avser att kräva omedelbart stopp för den militära aggressionen och ta initiativ till ett svenskt agerande inom ramen för EU för att EU ska fördöma den turkiska regeringens militära aggression och kräva stopp för den samt om jag avser att agera på andra sätt mot den turkiska regeringen för dess upprepade folkrättsbrott.

Jonas Sjöstedt har frågat mig om jag är beredd att tydligt fördöma Turkiets angrepp på Afrin, om jag och regeringen är redo att agera inom EU och FN för att samla stöd för krav på att Turkiets styrkor omedelbart ska lämna området samt på vilket sätt jag och regeringen kommer att agera för att öka det humanitära stödet till Afrins befolkning och de flyktingar som fått sin tillflykt där.

Jag väljer att besvara interpellationerna i ett sammanhang.

Jag delar interpellanternas djupa oro över situationen i Syrien och deras engagemang för att folkrättens regler efterlevs.

Vad gäller utvecklingen i landets norra delar, inklusive i Afrinprovinsen, där en stor del av invånarna är kurder, är läget mycket illa. Det finns en risk att konflikten eskalerar och att en redan fruktansvärd humanitär situation i Syrien förvärras ytterligare, fler människor kommer till skada samt att förutsättningarna för en politisk lösning försämras. Det är därför av yttersta vikt att folkrättens regler respekteras såväl när självförsvarsrätten åberopas som när man agerar inom ramen för en väpnad konflikt.

Jag har återkommande med turkiska företrädare framfört vår oro och kritik samt lyft fram vikten av en trovärdig och inkluderande fredsprocess. Situationen för kurderna är en faktor som påverkar hela regionen, och en återupptagen fredsprocess i Turkiet skulle få positiva konsekvenser även över gränsen mot Syrien och för regionen i stort.

Vid ett möte i FN:s säkerhetsråd den 22 januari om den humanitära situationen i Syrien och den senaste utvecklingen i landet, inklusive Afrin, betonade Sverige vikten av att deeskalera våldet. Sverige lyfte även fram vikten av full respekt för internationell humanitär rätt och skydd av civila. Vid mötet i säkerhetsrådet gav Sverige även starkt stöd till den fempunktsplan om den akuta humanitära situationen i Syrien som presenterades.

I FN:s säkerhetsråd har Sverige, tillsammans med Kuwait, tilldelats ett särskilt ansvar för den humanitära situationen i Syrien. Vi kommer att fortsätta våra ansträngningar för landsomfattande humanitärt tillträde, full respekt för folkrätten och skydd av civila.

Genom globala flexibla kärnstöd till humanitära nyckelorganisationer möjliggör Sverige snabb humanitär respons i hastigt uppkomna kriser. Sverige har initialt utfäst 355 miljoner kronor i humanitärt stöd till Syrienkrisen för 2018. Den löpande dialogen mellan EU och Turkiet kommer framöver att vara viktig.

Nyligen uttryckte EU:s höga representant för utrikes frågor Federica Mogherini djup oro över utvecklingen och en vilja att skyndsamt lyfta upp frågan med turkiska företrädare. EU och Turkiet är sedan tidigare överens om att Syriens framtid bland annat bör bygga på territoriell integritet, nationell enighet och ett inkluderande samhälle med skydd för alla minoriteter i en icke-sekteristisk stat.

Det internationella samfundet måste fortsätta att sträva efter och skapa förutsättningar för en fredlig politisk lösning på konflikten i Syrien, i linje med säkerhetsrådsresolution 2254. Sverige verkar, bilateralt såväl som genom EU och FN, för en politisk lösning på konflikten, vapenvila och fullt humanitärt tillträde. Sverige stöder även fortsatt FN:s och det särskilda sändebudet Staffan de Misturas hårda arbete för en politisk lösning på konflikten i Syrien.

Det är mycket allvarligt att Turkiets relationer med kurdiska grupper fortsätter att försämrats. Sverige kommer även fortsättningsvis att följa utvecklingen och betona vikten av deeskalering av våldet, full respekt för folkrätten och skydd av civila.

Anf. 2 JONAS SJÖSTEDT (V):

Fru talman! Tack för svaret, utrikesminister Wallström!

Jag måste beklaga att vi inte får ett rakt fördömande av övergreppet på befolkningen i Afrin. Jag hade önskat få höra här i dag att en socialdemokratiskt ledd regering tar ställning – ställning mot angriparen och för de människor som nu bombas och terroriseras av den turkiska militärmakten.

Det syriska inbördeskriget har hållit på i många år. Det är ett grymt och förfärligt krig. En förutsättning för en fredlig lösning på sikt och för samexistens är att terrorgruppen Daish/IS besegras. Och de är på god väg att besegras, men detta hade inte skett utan kurdernas enorma uppoffringar i Syrien och Irak. Det hade inte varit möjligt utan dem.

Det var i Kobane det vände, med det förtvivlade försvaret av denna kurdiska stad. Det var kurderna som räddade civilbefolkningen så gott man kunde i Sinjar undan Daishs terror. Det var kurdiskledda styrkor som befriade al-Raqqa, den självutropade huvudstaden för IS terrorvälde.

Under mycket svåra förhållanden försöker i dag federationen i norra Syrien bygga upp ett mer demokratiskt samhälle. Man har tagit emot hundratusentals flyktingar. Ingen annanstans i regionen är kvinnans rättigheter så starka som där. Ingen annanstans har kvinnor så stort deltagande i arbetet mot terrorn och för det nya samhället. Man försöker bygga en allians mellan kurder och araber och mellan kristna och muslimer – det som saknas på många håll i regionen. Man försöker anordna val.

Det är detta samhälle, denna strimma av hopp, som nu angrips av den turkiska militärmakten. Frågan är: Vänder vi dem ryggen, eller tar vi ställning för dem som gick först när IS skulle besegras, för dem som försöker bygga en bättre framtid? Tystnad är också att ta ställning.

När världen vänder sig bort, vänder ryggen mot kurderna i norra Syrien, mot dem som kämpar där, ger man ett indirekt erkännande, ett indirekt grönt ljus till den turkiska övermakten. Det är detta som sker nu. Det är detta som Turkiet utnyttjar. Det är därför de turkiska bombplanen kan bomba civila, byar, flyktingläger och städer i Afrin.

Turkiet har spelat en minst sagt dubbel roll gentemot IS. De har passivt sett på. De har släppt igenom terrorister som anslutit sig. IS har kunnat exportera sin olja via Erdoğan's Turkiet. För dem har det alltid varit viktigare att bekämpa kurdernas frihet än att ta ställning mot en terrorgrupp som Daish.

Frågan är då: Vad gör vi när vi ser hur Erdoğan's alltmer diktatoriska regim i Turkiet försöker krossa kurdernas och andras strävan efter självstyre och frihet i norra Syrien? Vänder vi dem ryggen? Tar vi ställning för dem som faktiskt försöker bygga någonting bättre? Det är det som denna debatt handlar om.

Sverige har en roll att spela som nation, som en del av EU och som ett land som sitter i FN:s säkerhetsråd. Det skulle ha betydelse om Sverige höjde rösten och sa ifrån. Jag önskar att vi här kunde få höra ett tydligt fördömande av Turkiets brutala angrepp på Afrinprovinsen som vi nu ser. Samma män och kvinnor som befriade al-Raqqa och som vände striden mot Daish i Kobane slåss nu förtvivlat mot den turkiska övermakten. De behöver omvärldens stöd.

Jag har en fråga till utrikesminister Wallström. Kan utrikesministern se något som helst stöd i folkrådet för Turkiets invasion av norra Syrien?

Anf. 3 AMINEH KAKABAVEH (V):

Fru talman! Jag tackar utrikesministern för svaret, som är en redogörelse för den humanitära hjälpen till flyktingarna i Syrien, vilket är mycket viktigt. Många nyhetskanaler i Mellanöstern rapporterar hur den turkiska terrorregimens styrkor beskjuter flyktingar som flytt undan kriget och flytt mot den turkiska gränsen. Jag undrar om statsrådet visste om detta.

Jag saknar ett tydligt och rakt svar från regeringen och utrikesministern om ett fördömande av Erdoğan's folkrättsbrott och krigsbrott. Min fråga till utrikesministern är: Kommer Sverige att fördöma Erdoğan's angrepp som folkrättsbrott? Kommer Sverige att driva denna fråga i EU och FN?

Erdoğan har gjort sitt land till ett fängelse. Där utmålas kurdiska organisationer och andra folkminoritetsorganisationer och socialistiska organisationer, till exempel HDP och deras medlemmar och partiledare, som terrorister. För att kunna dölja dessa brott behöver Erdoğan en syndabock. Nu när Daish har drivits ut från Rojava, och kurder och andra minoriteter har kunnat organisera sig där demokratiskt, har den turkiska staten tagit plats i Daishs ställe.

Den islamistiska terrorregimen i Turkiet vill upprätta en så kallad säkerhetszon för att skydda Turkiet, påstår man. Erdoğan kände sig alltså tryggare med Daish som granne än kurderna i Rojava i Kurdistan. För att hindra ett folkligt och demokratiskt Rojava har Turkiet bombat Afrin sedan två veckor tillbaka. Erdoğan beskriver organisationen YPG som en terroristorganisation och försöker rättfärdiga terrorangrepp i Syrien som i verkligheten är riktade mot kurderna och Rojavaprovinsen. Erdoğan vill inte se en provins där kurdiska rörelser som har varit framgångsrika i att organisera tiotusentals kvinnor i YPG, Peshmerga och andra minoriteter bildar tre demokratiska kantoner.

I dag kan inte någon av de stater i området som är inblandade i konflikten i Syrien betraktas som demokratier. Dit hör Turkiet, Iran, Irak, Saudiarabien och naturligtvis Syrien. Alla de stater som omger området borde vara ett självständigt Kurdistan. De spelar ett blodigt spel med varandra om militärt och politiskt inflytande. Det är ett spel där man knyter och bryter allianser när det passar. Offren blir i slutändan kurderna. Tiotals barn har mördats, hundratals människor miste livet.

Expressen skriver: Bilderna på den döda syriskkurdiska gerillasoldaten Barin Kobani väcker världens avsky.

Två makabra filmer sprids nu på nätet om hur hennes kropp skändas av vad som uppges vara medlemmar i Fria Syriska Armén. Barins kläder är sönderslitna. Hennes båda bröst är bortskurna, förmodligen med FSA-medlemmarnas bajonetter.

I den makabra videofilmen som cirkulerar på internet hör man en soldat från FSA på arabiska säga till sina jihadister: Hon är vacker. En annan trampar på hennes överkropp.

Barin stred inte mot IS den här gången utan mot Turkiet, som får stöd av FSA.

Detta är barbariskt, och detta vill jag nu ha stopp på. Jag förväntar mig att Margot Wallström gör något.

Anf. 4 JABAR AMIN (MP):

Fru talman! Jag vill börja mitt anförande med att hålla en tyst minut för alla barn, alla kvinnor, alla män, alla oskyldiga människor som nu har mördats i Afrinprovinsen till följd av den turkiska statens aggression.

Fru talman! När IS-terroristerna härjade fritt och var som vidrigast i Syrien förra året och året innan kämpade just kurderna i Rojava med heroiska insatser. Alla kvinnor och män kämpade för det som de trodde på och för att stå emot barbariet. Med omvärldens stöd kunde de slå tillbaka mot en av de värsta grupperna under de senaste årtiondena, nämligen IS-terroristerna i Daish, Islamiska staten.

Under hela tiden har dessa människor kämpat för frihet och demokrati och för att minimera riskerna för väst och för vårt land. Hade IS segrat i Syrien och i Irak hade det kunnat bli farligt även för oss i Sverige.

Vi vet att Erdoğan avskyr det självstyrande området i Rojava. Han och hans regim har gjort allt som de kan för att förhindra att kurderna blir fria i någon del av Kurdistan. Det är därför som han nu har inlett ett krig.

På den karta som jag visar kan man se Afrin. Man kan se att den turkiska staten angriper från norr och från väst, medan deras islamister – Erdoğanlojala islamister – angriper från söder och från öst. Detta innebär att Afrin är omringat av antingen terrorister eller av statsterrorism. Detta är ett brott mot folkrätten, alltså när en stat ger sig på ett område i ett annat land.

På den bild som jag visar kan man se hur Erdoğanns armé bombar sönder städer. Det som vi ser är civila människor som dör här. Det är bostadsområden.

Jag hade hoppats att utrikesministern hade sagt mer än att hon var oroad. Jag förväntar mig ett kraftigt fördömande av alla de folkrättsbrott som Erdoğan gör sig skyldig till.

Anf. 5 ANNIKA LILLEMETS (MP):

Fru talman! Turkiets provocerade och folkrättsvidriga överfall på Afrin i norra Syrien kan inte få passera utan kraftfulla reaktioner från omvärlden. Ytterligare aggression från den turkiska regimen måste stoppas.

Vi har ett ansvar – ja, vi har en skyldighet – att göra vårt yttersta för att stoppa pågående brott mot internationell rätt, oavsett vem som begår dem, och förhindra nya brott. Jag instämmer därför i vad de tidigare talarna har framfört: Nu måste den turkiska regimens anfall mot Afrin fördömas kraftfullt. Enskilda länder som Sverige, liksom EU och FN, måste sätta ned foten – genast, innan fler dödas, skadas eller tvingas fly från sina hem.

Fru talman! Det är särskilt illa att Turkiet angriper de områden som styrs av de kurdledda styrkor som gjort en hjälteinsats för hela världen genom att med framgång bekämpa Daish. Den turkiska staten säger att den bekämpar terrorister när den angriper Afrin, men det som händer är ju att de som riskerat sina liv för att bekämpa Daishs terrorister – och som har överlevt, för det var ju tyvärr många som inte gjorde det – nu utsätts för turkisk statsterrorism.

Det ger en extra dimension åt frågan, en extra dimension av grymhet och svek, om omvärlden fortsätter att se på utan att på allvar stå upp för dessa människor. Det duger inte att världen sviker dessa modiga människor, som har kämpat så hårt och framgångsrikt för oss alla och betalat ett fruktansvärt högt pris, nu när de behöver vår solidaritet. Det finns helt enkelt inga ursäkter för att stillatigande se på. Erdoğanns våldsexcesser måste stoppas.

Jag ska ta upp några konkreta saker jag tänker på, men det finns säkert fler. Alla tänkbara åtgärder som skulle kunna bidra till att stoppa den turkiska regimens våld behöver nämligen övervägas nu. Ett tydligt fördömande från Sverige har redan nämnts, och det behöver vi inte komma överens med någon annan för att göra. Sverige kan också driva på inom EU och FN för ett fördömande därifrån.

Det var illa att Frankrikes initiativ i FN:s säkerhetsråd inte ledde till ett uttryckligt fördömande av den turkiska aggressionen. Sverige stödde ju detta initiativ, och det var bra. Som medlem i säkerhetsrådet har vi också ett särskilt stort ansvar. Jag undrar om det kanske vore värt att ta upp frågan igen i säkerhetsrådet. Och varför inte kalla den turkiska ambassadören till UD och klargöra att Sverige finner Turkiets aggression helt oacceptabel?

Jag tänker också på ekonomiska sanktioner mot de ansvariga ledarna i Turkiet – inte mot det turkiska folket. Det förekommer att man upprättar sådana sanktioner när det gäller folkrättsbrott. Det finns ju ingen anledning att den turkiska regimens ledare skulle behandlas mildare än andra angripare. Är det någonting att fundera på, kanske? Sveriges röst är nämligen viktig – om vi går före kan det inspirera fler.

Anf. 6 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Fru talman! Jag tackar för alla inlägg. Först och främst: Tack, Jabar Amin, för att du påminde oss om vilka det är som är offer. I de flesta av dagens krig och konflikter, men särskilt i Syrien, är det kvinnor och barn som numera är på frontlinjerna. Det är de som dör. De är oskyldiga civila, och det är faktiskt vår främsta uppgift att se till att minska lidandet och få stopp på kriget i Syrien. Det är den allra viktigaste uppgiften.

Jag vill även tacka dem som påminner om vilka som i detta fall har varit väldigt mycket av hjältar och faktiskt har hjälpt till att bekämpa IS. Vi trodde nog att IS skulle vara praktiskt taget besegrat nu, och så är ännu inte fallet. Det återstår mycket mer att göra. Därför har den här attacken från Turkiets sida också, hos alla, väckt en oro för att våldet i själva verket eskalerar. Det kan förlänga hela krigssituationen, och det kan även bli väldigt komplicerat med alla olika aktörer i konflikten. Det är alltså viktigt.

Nej, vi har inte varit tysta, och vi har inte heller varit passiva. Vi har varit tydliga i kontakterna med turkiska företrädare, och naturligtvis kallar vi även till oss den turkiska ambassadören. Vi har talat med honom. Vi påpekar att det som nu sker riskerar att förvärra en redan mycket svår situation. Situationen och det eskalerande våldet skapar ännu mer lidande.

Nu är det också så att Sverige alltid betonar vikten av att folkrättens regler följs. Vi tar alla tillfällen som ges att understryka detta såväl i FN:s säkerhetsråd som i EU-sammanhang, liksom i alla multilaterala forum och även i de bilaterala kontakterna. Det är mycket viktigt att vi agerar.

Det är faktiskt därför just orden ”fördömande” och ”fördöma” än så länge inte har använts av vare sig säkerhetsrådet eller egentligen något enskilt land. Det beror på att det under lång tid har varit svårt att bedöma utvecklingen och få bevis för exakt vad som har hänt på marken. Vi kan förstås också se dessa hemska bilder och att man bombar, men det behöver också konstateras exakt vad det är för slags militära insatser.

Turkiet har alltså åberopat olika skäl för att intervensera i norra Syrien. Å ena sidan har man åberopat självförsvar i enlighet med FN-stadgans artikel 51, å andra sidan har man åberopat andra skäl, som terroristbekämpning och viljan att etablera en så kallad säkerhetszon vid gränsen mellan Syrien och Turkiet. Här blandar man alltså politiska och rättsliga argument – nu beskriver jag bara vad det är som händer – och då har såväl länder som FN förstås en skyldighet att undersöka om detta är riktigt. Kan man verkligen åberopa folkrätten, och följer man den?

Det är därför så många har väntat med att använda ett ord som ”för-döma”. Jag försöker alltså bara förklara precis hur det ligger till politiskt. Enligt reglerna i FN-stadgan råder det som ni vet våldsförbud. Från våldsförbudet finns det två centrala undantag. Det ena är när stater agerar efter att ha blivit auktoriserade av FN:s säkerhetsråd, och det andra finns i just artikel 51 och stadgar att en stat har rätt till självförsvar mot ett väpnat angrepp.

Samtidigt är självförsvarsrätten kopplad till en rad villkor. Bland annat måste våldet vara nödvändigt och proportionerligt.

Anf. 7 JONAS SJÖSTEDT (V):

Fru talman! Jag tackar utrikesministern för de delar av svaret som hanns med; det kommer säkert mer sedan.

Finns det något stöd i folkrätten för Turkiets aggression? Jag tycker inte att det borde vara så svårt att slå fast att Turkiet i dag bombar ett annat land. Man bombar civilbefolkningen. Man bombar en region som inte har utgjort något som helst hot mot Turkiet. Det är inte heller första gången man bombar kurdiska mål i norra Syrien, utan det har hänt gång på gång. Jag menar att detta är grund för ett ställningstagande.

Det är grund för ett ställningstagande mot den terror mot civila som det rör sig om – med flygbombningar, artilleribeskjutningar och stridsvagnar – och mot att turkisk trupp befinner sig långt inne i detta område i Syrien. Jag beklagar att Sveriges regering inte kan komma fram med det tydliga fördömandet i dag. Jag tror att det är bråttom. Jag tycker att det är akut. Det är *nu* människor lider och dör i Afrin.

Vad beror denna omvärldens flathet mot Erdoğan och Turkiet på? Jag tror att det finns flera förklaringar, och en är att Turkiet är ett Natoland – kanske det näst viktigaste Natolandet rent militärt. Det är ingen slump att ingen svensk Natoanhängare deltar i denna debatt; det är tyst från den borgerliga sidan. Där pratar man gärna om att bekämpa terrorismen, men man vill inte kritisera ett Natoland. Det finns en politisk lojalitet från Natoanhängare och Natoländer som gör att man är tyst. Men den som är tyst ger ett indirekt medgivande.

Den andra förklaringen är att Turkiet i dag får betalt av EU för att hålla flyktingar kvar i Turkiet. Man har försatt sig i en sorts utpressningssituation där det är Erdoğan som kan bestämma om det kommer flyktingar till Europa eller inte, och då är EU tyst. I detta läge och med denna skamliga tystnad – när Ryssland, USA och EU är tysta – skulle det vara oerhört viktigt att några länder faktiskt ställer sig upp och säger: Vi fördömer detta. Vi står på civilbefolkningens sida, och vi står på folkrättens sida. Vi fördömer denna turkiska aggression.

Turkiet är på väg mot diktatur – man kan inte beskriva det på något annat sätt. Det viktigaste oppositionspartiet, HDP, är på väg att krossas. 5 000 HDP:are, inklusive partiledarna, sitter i fängelse. Deras så kallade brott är att tala om en fredlig lösning på den kurdiska frågan, om kvinnors rättigheter och om sociala reformer. Det är allt som krävs i Turkiet.

Mer än 500 personer har fängslats för att de har uttalat stöd för Afrin och kritik mot Turkiet, framför allt på sociala medier. I Turkiet räcker det i dag med att twittra att man inte tycker om att Turkiet bombar Afrin för att fängslas. Så illa ser situationen ut.

Just därför är det viktigt att det finns ett stöd för de människor som kämpade mot IS, som besegrade IS i Kobane och som befriade al-Raqqa från den terror som Daish innebar.

Kurderna har svikits av omvärlden flera gånger förr, och de har ofta blivit en bricka i ett stormaktsspel. Men den här gången jublade hela världen. De har till och med tillfångatagit svenska terrorister som har slagits för Daish och som hålls i fångenskap där, som man vill ska ställas inför rätta.

De har gjort detta farliga – att bekämpa terrorismen – åt alla oss andra i världen. Frågan är nu: Vänder vi dem ryggen, eller tar vi ställning?

Som Vänsterpartiets ordförande önskar jag att Turkiets ambassadör får sig en rejäl avhyvling och att vi tydligt säger att vi fördömer detta angrepp mot Afrinområdet. Jag önskar att Sverige börjar ge mer direkt humanitärt stöd till federationen i norra Syrien och att Sverige i FN:s säkerhetsråd agerar för att få stopp på detta orättfärdiga angrepp.

Anf. 8 AMINEH KAKABAVEH (V):

Fru talman! Erdoğan har tidigare tydligt, med egna ord, sagt att demokrati inte är målet. Angreppet i Rojava är ett förtydligande. Det är inte den påstådda terrorismen som hotar. För Erdoğan är all kamp för demokrati farlig. Kampen för demokrati är farlig i Rojava. Den är farlig också hemma i Turkiet – där fängslar man oppositionella HPD:are och andra frispråkiga och intellektuella.

Sverige och EU kan inte tyst se på när Erdoğanregimen kallar alla oppositionella och kurder för terrorister. För Erdoğan är demokrati en form av terrorism.

Fru talman! Konflikten har också flyttat till oss i Sverige via Erdoğanstödda moskéer och organisationer. Erdoğanregimens egen tidning Anadolu Agency skriver att unga pojkar i Rinkebymoskén och på andra platser i Stockholm och i Sverige samlas för att be för Afrin. Detta är alltså Erdoğanns egen tidning.

Jag menar att detta är farligt. Vi måste stoppa hat, propaganda och rasism som riktas mot minoriteter i Sverige samt hindra barn från att hjärntvättas till att bli jihadister. Jag blev alldeles skakig när jag såg detta i går kväll. Det skickades från Turkiet till mig.

Vi måste nu se till att denna hemska propaganda och detta krig inte når våra barn i förorterna. Det gäller både kurdiska och turkiska barn. De är oskyldiga.

Det är Erdoğan som är terrorist. Det är hans stat som terroriserar sitt eget folk och kurderna i Rojava. Jag menar att det också blir ett problem för oss om vi inte markerar i denna fråga.

Det är inte första gången som rasistisk propaganda mot kurder, judar och armenier sprids. Det vet vi, och vi måste stoppa detta.

Det förväntas också att en svensk utrikespolitik med feministiska inslag ska stödja kurderna, kurdiska kvinnor och kvinnorna i Mellanöstern, som har kämpat mot barbariet och mot det blodtörstiga Daish. Vem skulle annars stå upp för den feministiska andan? Det måste faktiskt ske – särskilt via dig, Margot Wallström, som har kämpat för kvinnors rättigheter.

Kurdiska kvinnor har förväntningar. Här sitter många aleviter, kurder, turkar och svenskar som förväntar sig att du och vi nu ska göra något för att få stopp på detta.

Folkrättsbrott måste stoppas – det vet vi. Sverige, EU och FN brukar vara väldigt snabba när ett land angriper ett annat land, vilket är viktigt. Varför gör man inte detta när det gäller Turkiet?

Erdoğan har själv sagt att demokrati inte är målet. Målet är i stället att bekämpa andra människor och dessa människors sätt att själva, med folkligt stöd från andra minoriteter, skapa kantoner där kvinnor, barn, unga och andra är involverade.

Det är det som Erdoğan är ute efter. Han var inte ute efter Daish – vi såg i många år hur han gav stöd till dem. Efter kampen mot barbariet är det nu en stat som betar sig barbariskt mot kurderna.

Jag hoppas att vi nu får höra utrikesministern fördöma den turkiska regimens angrepp starkt.

Anf. 9 JABAR AMIN (MP):

Fru talman! Tack, utrikesministern, för svaret!

Utrikesministern vet att Afrindistriktet har varit ett av de få distrikt i Syrien som har varit lugna och som inte har blivit förstörda av kriget. Där har människorna varit mer eller mindre trygga, och där har den kurdiska befolkningen tagit emot hundratusentals flyktingar från övriga Syrien.

Men i och med Erdoğan's angrepp har man förstört tryggheten även i Afrindistriktet. Det som Erdoğan och hans regim ägnar sig åt nu, fru talman, är ingenting annat än statsterrorism. När civila mål bombas, när man går in och angriper mål i andra länder och när man utsätter civilbefolkningen för allt detta lidande är det terrorism – statsterrorism.

Tyvär har Erdoğan fått härja fritt. För några år sedan angrep han irakiska Kurdistan och kränkte folkrätten där. För två år sedan angrep han norra Kurdistan – den turkiska delen av Kurdistan. Han förstörde stad efter stad och mördade hundratals oskyldiga människor.

Nu angriper han Afrindistriktet. Det är skrattretande att höra Erdoğan och hans regim hänvisa till terrorism. Om det är någon som har stött terrorismen i Mellanöstern är det Erdoğan och hans regim – det finns väldigt gott om bevis för detta. Parlamentariker i det turkiska parlamentet och de turkiska tidningarna har en efter en visat att Erdoğan har stött IS. Omvärlden vet detta.

När Erdoğan och hans regim nu hänvisar till att folk i Afrin – ett tryggt och självstyrande område med ett inkluderande system – skulle utgöra ett hot mot Turkiet vet vi att detta inte är sant.

Huvudskälet till Erdoğan's angrepp är att han är rädd att det självstyrande och inkluderande systemet i Rojava skulle inspirera kurderna i de norra delarna av Kurdistan – det vill säga de turkiska delarna. Han vill förstöra det exempel som finns där.

Jag menar att vi har tillräckligt med bevis – att Sverige har tillräckligt med bevis – för att kunna fördöma detta. Utrikesministern fick nu chansen att göra det, och jag är ledsen att jag inte fick höra att Sverige, som har så hög svansföring när det gäller åberopande av folkrätten, fördömer Erdoğan.

Gång efter gång har han gett sig på civilbefolkningen i olika länder – i sitt eget land, i irakiska Kurdistan och nu i den syriska delen av Kurdistan.

Att säga att vi inte har några belägg håller inte. Jag förväntar mig och hoppas att utrikesministern fördömer det folkrättsbrott som Erdoğan och hans regim gör sig skyldiga till.

Anf. 10 ANNIKA LILLEMETS (MP):

Fru talman! Jag delar oron över att Erdoğanregimen känner att den kan komma undan, i och med att Turkiet är ett Natoland och det finns ett avtal mellan EU och Turkiet om flyktingar, likväl som över uteblivna reaktioner på tidigare övergrepp. Jabar Amin nämnde några, bland annat angreppet inom irakiska Kurdistan, alltså i ett annat land, och även i Turkiet, i norra Kurdistan. Erdoğanregimen inledde ett regelrätt krig mot flera städer i norra Kurdistan 2015 med dödande, fängslande och omfattande ödeläggelse. Man kan i en FN-rapport se satellitbilder av ödelagda områden. Vad jag vet har Turkiets regim inte drabbats av några påföljder för detta.

Turkiet har under Erdoğanns styre en historia av upprepade övergrepp och folkrättsbrott, så här gäller det verkligen att hålla trycket uppe och tillgripa alla diplomatiska medel som står oss till buds för att Turkiet ska förmås att upphöra med den här typen av övergrepp.

Anf. 11 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Fru talman! Jag avser att komma till den allra viktigaste slutsatsen, vilket jag också avsåg i mitt förra inlägg. Först och främst: Det är inte så att vi har varit tysta. Vi har heller inte varit passiva, utan vi har tvärtom agerat i både FN och EU och fortsätter att påverka i de sammanhangen, eftersom vi självklart blir starkare om vi får ett samlat agerande från både EU:s och FN:s håll. Om vi inte bara vill låta det stanna vid att använda ordet fördömande utan faktiskt vill att det ska leda till ansvarsutkrävande måste vi basera våra argument på folkrätten.

Det jag hade tänkt och ville avsluta mitt förra inlägg med var just att när det gäller Operation olivkvist är Utrikesdepartementets och våra folkrättsexperters preliminära bedömning att Turkiets agerande inte kan rättfärdigas genom en referens till självförsvarsrätten gentemot YPG. Vi vill att ett gemensamt agerande ska baseras på folkrätten i både FN- och EU-sammanhang. Men det betyder inte att vi därmed rättfärdigar eller stöder denna offensiv. Det är någonting helt annat. Det är därför som vi bilateralt har varit mycket tydliga med vad vi tycker.

Ingen kan anklaga Sverige för att vara ett land som inte agerar. Om det är något land som agerar humanitärt i Syrienkonflikten, som ger pengar till detta och som hjälper folkrättsförsvarare, journalister och fria medier i Turkiet, så är det Sverige. Det är dit våra pengar och vårt stöd går. Vi har debatt här praktiskt taget varje vecka också om den negativa utvecklingen när det gäller demokratin i Turkiet, så jag tror att ingen kan säga att vi har varit tysta eller inte har agerat.

I det här läget vill världssamfundet basera sitt agerande på folkrätten för att så småningom kunna utkräva ansvar. Och vi blir starkare, inte genom att helt ensamma skrika utan genom att agera gemensamt i EU och FN.

Denna fråga kommer att förbli på FN:s dagordning. Vi kommer att bidra till det och fortsätta att peka på de orosmoment vi ser i allt det som händer. Den här offensiven gör dessutom att människor börjar undra vilka

det är som har hjälpt till att bekämpa IS, precis som alla ni talare och interpellanter har påpekat.

Det känns ibland som att man blir den ställföreträdande boven i det här fallet. Den rollen vill jag inte ta på mig, för jag menar att vi har agerat och uttryckt mycket tydligt vad vi tycker om den här utvecklingen.

Just nu vill vi, precis som andra länder, att vi baserar vårt agerande på viktiga folkrättsprinciper.

Anf. 12 JONAS SJÖSTEDT (V):

Fru talman! Tack, utrikesminister Wallström! Utrikesministern säger, och det är riktigt, att Utrikesdepartementets folkrättsexperter gjort bedömningen att det inte finns något stöd i folkrätten för Turkiets angrepp på Afrin. Det är en viktig slutsats att detta är folkrättsvidrigt. Det innebär också att man har en väldigt god grund för att kritisera detta övergrepp på regionen Afrin, och jag hoppas att Sverige kommer att göra det högt och ljudligt, klart och tydligt.

Det finns en stolt tradition i svensk utrikespolitik av att stå upp mot stormakter som begår övergrepp på mindre regioner och länder. Att ta ställning här, fördöma angreppet och säga att vi kommer att agera i internationella sammanhang vore att fullfölja denna tradition. Vi i Vänsterpartiet uppmanar regeringen att göra det.

Det var många som jublade när al-Raqqa befriades. Det var efterlängtat runtom i hela världen. Det var SDF, de turkiskeledda styrkorna, som gjorde det. Kvinnor som tvingats att ha heltäckande slöja kunde slita av sig den och äntligen klä sig som de ville. Människor kunde lyssna på den musik de ville. Unga yazidiska kvinnor som hållits i sexuellt slaveri kunde befrias från det som de varit utsatta för.

Vilka var det som var där? Jo, det var de kurder, de SDF-soldater, som nu slåss mot den turkiska övermakten i Afrin. Den kurdiska kvinna som Amineh Kakabaveh talade om här som hade skändats så grovt, en förskollärare, var med och befriade al-Raqqa.

Det är dessa människor, som trodde att de hade omvärldens stöd, som vi nu sviker om vi vänder dem ryggen. Jag menar att det är vår uppgift att inte göra det utan att tydligt ta ställning mot Turkiets övergrepp på Afrin.

Anf. 13 AMINEH KAKABAVEH (V):

Fru talman! Tack, utrikesministern! För 39 år sedan stödde västvärlden att Ayatollah Khomeini kom till makten. Han blev den värsta tyrannen genom tiderna i Mellanöstern. Sedan några år tillbaka har man gett liknande stöd till Erdoğan och Turkiet.

Att FN:s säkerhetsråd inte tydligt och klart fördömer Turkiets intrång i Syrien visar på en ruttenhet i det politiska spelet. Demokratien har mycket få vänner, tyvärr, i några av länderna i området. De nationella etniska och religiösa minoriteterna, för att inte tala om kvinnorna, har heller inte några vänner bland ländernas regimer. Dessa ses i stället som fiender.

Demokratiskt sinnade minoriteter, till exempel i Rojava, är ännu mer fientligt inställda till Erdoğan. Befolkningen i Rojava måste skyddas från de övergrepp som nu begås på dem. Det är folkrättsbrott.

Turkiets angrepp har redan kostat många människors liv. Sverige måste använda alla tänkbara kanaler för att kriget inte ska utvidgas och leda till en än värre blodspillan. Turkiet får helt enkelt inte göra som Daish

har gjort mot Rojava och Syrien. Detta måste stoppas nu. Det är faktiskt en förväntan att Sverige och väst stöder kvinnorna som har bekämpat Daish.

Macron har fördömt detta folkrättsbrott. Det kan också Sverige driva i FN och EU.

Anf. 14 JABAR AMIN (MP):

Fru talman! Låt mig inledningsvis säga till alla tjejer och killar, kvinnor och män som kämpar i Afrin för att stå emot den turkiska aggressionen att vi är stolta över er.

Fru talman! Det är bra att utrikesministern är oroad över situationen. Det är bra, som det står i dag i medierna, att besöket i Ankara är inställt, om uppgiften stämmer att det skulle vara på grund av kritik från svenskt håll.

Men det behövs betydligt mer än det. Vi behöver dels ett fördömande, dels verka för att stoppa angreppet. Ju mer tid som går, desto fler civila blir offer. Vi kan om vi vill kalla hem vår ambassadör från Ankara. Det skulle vara en tydlig politisk signal. Vi skulle i EU-sammanhang kunna ta initiativ till ett fördömande. Det är väldigt mycket mer vi behöver göra för att värna folkrätten, som vi talar så mycket om.

I sitt anförande nämner utrikesministern flera gånger vikten av respekt för folkrätten. Men det måste också omsättas i handling. Vi måste agera när den kränks, och det är glädjande att Utrikesdepartementet har kommit till slutsatsen att Turkiet inte kan åberopa folkrätten. Jag hoppas att vi också kan komma till ett fördömande.

Anf. 15 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Fru talman! Jag tackar interpellanterna. Detta är något som alla uppmärksammar, som syns i medierna och som oroar oss eftersom vi har följt Syrienkriget under sju långa år.

Regeringen har alltsedan konflikten bröt ut i Syrien understrukit vikten av respekt för folkrätten och skydd av civila. Vi har gjort allt vi har kunnat för att både se till att kvinnor finns vid förhandlingsbordet och för att bidra till de humanitära insatserna, och vi kommer att fortsätta med det. Just nu är den humanitära situationen fruktansvärd för miljontals människor där.

Vi kommer att fortsätta att verka för den FN-ledda fredsprocessen och stödja Staffan de Mistura. Vi kommer att fortsätta att agera multilateralt för att bli så effektiva som möjligt, inte bara i att fördöma ett dåd utan för att se till att det blir ett ansvarsutkrävande.

Det är ju därför vi har folkrätten. Det räcker inte bara med ett ord. Det förändrar inte situationen på marken. Vi måste ändra på verkligheten, och då måste vi ha god grund för det. Eftersom vi kräver att dessa länder ska respektera folkrätten måste vi själva kunna basera det vi gör på folkrätten, och vår preliminära bedömning av de folkrättsliga grunderna är just de jag sa.

Vi fortsätter att agera humanitärt, politiskt och diplomatiskt på alla sätt för att situationen inte ska eskalera, för att våldet ska minska, för att utkräva ansvar och för att vi förhoppningsvis en dag ska se fred i Syrien.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 16 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Fru talman! Saila Quicklund har frågat mig hur jag ser på behovet av att trygga kontanthantering som en del av det civila samhällets krisberedskap. Lotta Finstorp har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att stärka betalningsförmågan i samhället, även vid en tidpunkt när våra elektroniska betalningssystem slås ut.

Jag besvarar båda frågorna gemensamt. Jag har redan vid flera tillfällen i kammaren haft tillfälle att redogöra för regeringens och statens arbete med att säkra en fungerande kontanthantering i hela riket. Det är regeringens uppfattning att alla i samhället bör ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser. I första hand bör marknaden tillhandahålla dessa tjänster och staten övervaka att det fungerar.

Regeringen har dock till exempel sett till att ge länsstyrelserna i uppdrag att trygga tillgången till grundläggande betaltjänster på de orter där behovet inte tillgodoses av marknaden. Som en del i uppdraget har länsstyrelserna med hjälp av medel från Post- och telestyrelsen etablerat betaltjänstombud där man kan betala räkningar, ta ut pengar eller lämna dagskassor. År 2017 fanns det 36 statligt finansierade betaltjänstombud i landet.

Jag delar beskrivningen om vikten av en stark civil beredskap i den värld vi lever i. Försvarsberedningen framhåller i rapporten *Motståndskraft – Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret 2021–2025* att Sveriges befolkning måste ha förutsättningar att upprätthålla grundläggande ekonomiska transaktionsmöjligheter genom tillgång till kontanter, alternativa betalningsmedel eller någon form av statliga krediter. Under höjd beredskap och då ytterst i krig är detta särskilt viktigt för att upprätthålla försvarsviljan och motståndandan i samhället.

Försvarsberedningen betonar betydelsen av det finansiella systemets funktionalitet för våra totalförsvarsansträngningar. För att upprätthålla försvarsviljan i samhället måste förberedelser och planering genomföras för att kunna hantera alternativa betalningsmedel.

Regeringen beaktar dessa utmaningar i den fortsatta utformningen av totalförsvaret.

I vissa former av kriser kan det inte uteslutas att kontanter kan komma att spela en viktig roll för att upprätthålla centrala funktioner i vårt samhälle och vår ekonomi.

I regeringens proposition från 2015 *Försvarspolitisk inriktning – Sveriges försvar 2016–2020*, som riksdagen ställde sig bakom, konstaterades att ”den myndighet eller utförare som har ansvaret för en verksamhet under normala förhållanden, i enlighet med ansvarsprincipen, även har ansvar för att vidta de åtgärder som krävs för att verksamheten kan bedrivas även i en krissituation och vid höjd beredskap”.

När det gäller frågan om kontantförsörjningen ligger huvudansvaret hos Riksbanken. Efter ett tillkännagivande från riksdagen tillsatte regeringen 2016 den parlamentariska Riksbankskommittén. Den har bland annat i uppdrag att utreda hur Riksbankens ansvar för beredskapen i betalningssystemet vid fredstida kriser och vid höjd beredskap bör tydliggöras i lag.

Dessutom ska kommittén överväga om lagstiftningen angående Riksbankens beredskapsansvar vid fredstida kriser och vid höjd beredskap behöver moderniseras.

Jag tycker att det är viktigt att dessa frågor får en bred och djup genomlysning och att förslag som läggs inom områdena samhällets krisberedskap och civilt försvar sker med så brett parlamentariskt stöd som möjligt.

Riksbankskommittén ska rapportera sina förslag senast den 31 maj 2019. Jag bör som ansvarigt statsråd inte i övrigt föregripa arbetet i den parlamentariska kommittén.

Anf. 17 SAILA QUICKLUND (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Har ni kontanter för en månad, blir mer och mer en relevant fråga i vårt samhälle. Försvarsberedningen betonade också härommånaden att varje medborgare har ett ansvar för att klara sin egen försörjning och omsorg under en vecka utan stöd från samhället.

Det finns ett brett samförstånd om att vi måste göra Sverige mer motståndskraftigt både civilt och militärt. Här spelar kontanthandlingen en stor roll då risken för en attack mot elektronisk betalning gör tillgången till kontanter mer vital.

Sverige är ett av de länder i Europa som har kommit längst med det kontantlösa samhället. Innovationer som till exempel Swish har gjort att många småföretagare har kunnat komma ut på marknaden. Samtidigt är vi fortfarande i behov av kontanter, och det är mycket kontanter i omlopp. Så länge bankomater och växlingskontor tillhandahåller kontanter måste också insättning kunna ske smidigt. Det är här vi ser utmaningar. Här måste vi lyckas hitta en medelväg där vi kan tillgodose allas behov.

Marknaden för betaltjänster utvecklas snabbt som en följd av digitaliseringen. Det är inte bara positivt, utan skapar också problem, inte minst ute på landsbygden. Länsstyrelserna i Dalarnas län, Gävleborgs län, Jämtlands län och Västerbottens län framhåller i sina så kallade bevakningsrapporter att det kan uppstå problem med digitala betaltjänster, då delar av länen har otillräcklig digital infrastruktur. Det här är ett känt problem. Redan 2014 kommenterade Christina Rehnberg, den nationella samordnaren för länsstyrelsernas betaltjänstuppsdrag, detta på följande sätt: ”Problemen bottnar i att det blir allt längre till banker som hanterar kontanter, att det finns brister i kapaciteten och utbyggnaden av mobil- och bredbandsnäten, samt att det finns människor som av olika skäl ställs utanför det digitala samhället. Dessutom tar beteendeförändringar tid.”

Företagare som jag känner till åker över 30 kilometer för att kunna köpa växelkassa. Det här blir såklart både dyrt och tidskrävande. Framför allt är det under turistmånaderna sommartid som det här blir mest aktuellt. En företagare uttrycker: ”Räknar man ihop alltihopa så blir det dyrare att åka och hämta pengarna än vad pengarna är värda.” Enligt undersökningar uppger 90 procent av svenska folket att de har använt kontanter i sin vardag den senaste månaden.

Tanken med ett kontantfritt samhälle tror jag att många kan sympatisera med. Det är inte fråga om det. Men det här har gått alldeles för fort, framför allt i landsbygdssektorn. Det är också där man är mest utsatt. Därför vill jag fråga statsrådet: Hur avser statsrådet att agera med anledning

av att landsbygdens näringsidkare och enskilda personer är speciellt hårt utsatta när det gäller kontanthantering?

Prot. 2017/18:67
6 februari

Svar på
interpellationer

Anf. 18 Lotta Finstorp (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret. Förra veckan hade jag en interpellationsdebatt med justitie- och inrikesministern angående cybersäkerhet. Det här är en fråga som ligger i samma härad. Vad händer den dag då strömmen slås ut? Vi har kommit väldigt långt med digitaliserade betaltjänster i Sverige, och vi är ganska sårbara när det handlar om strömförsörjningen för de här tjänsterna.

Sverige är i dag ett av de länder som har kommit längst i utvecklingen av det kontantlösa samhället, och jag tror att de flesta av oss uppskattar det väldigt mycket. Man kan swisha och använda sitt betalkort i stället för att ha kontanter. Men det är också väldigt sårbart. I förhållande till våra grannar och omvärlden sticker vi ut som ett extremfall, även om många av oss tycker att det är väldigt positivt. Under 50 år har kontanthantering i samhället gått från att omsätta runt 10 procent till 3 procent. I dag finns dock fortfarande 90 miljarder i kontanter i samhället.

Precis som min kollega Saila Quicklund tog upp är kontanthantering ett problem på landsbygden. Så länge det finns kontanter att ta ut i bankomaterna används de pengarna. Men småföretagaren på landsbygden har väldigt svårt att bli av med kontanterna.

Cybersäkerheten och hotbilden präglas i dag i allt större utsträckning av digitaliseringens frammarsch. Sårbarheten blir väldigt tydlig just när det handlar om digitaliseringen. Det kan bli en fullständig utslagning om det sker en cyberattack som påverkar strömförsörjningen och leder till it- och telehaveri och annat. I förra veckans interpellationsdebatt pratade vi bland annat om vindkraftverk i Sverige som på många sätt inte har lösenord; man kan alltså komma åt dem.

Riksrevisionen gjorde redan 2007 en väldigt bra granskning som är aktuell än i dag med bäring på den sårbarhet som vi har i digitala tjänster. Där pratar man om att det behövs en långsiktig strategi för gemensamma övningar och att det bör finnas en tjänsteman i beredskap inom det finansiella systemet. En av mina frågor är: Finns det en TIB, en tjänsteman i beredskap, för de finansiella funktionerna i samhället?

Man sa också i den här rapporten att myndigheterna bör komplettera sina krisplaner med åtgärder som behövs för att kunna samverka med andra aktörer som kan bidra till att höja beredskapen i betalningssystemet. Jag delar den uppfattning ministern ger uttryck för i interpellationssvaret: Marknaden har ett stort ansvar, men det behövs självklart också ett ansvar från staten. Det är detta min andra fråga gäller, och den skulle jag också vilja få svar på.

Frågorna är alltså: Finns det i dag en tjänsteman i beredskap i den finansiella sektorn? Vilket övergripande ansvar har staten för att se till att kontanthantering fungerar vid ett större avbrott?

Anf. 19 Statsrådet Per Bolund (MP):

Fru talman! Jag tackar både Saila Quicklund och Lotta Finstorp för viktiga frågeställningar. Vi är inne i en stor omställning av vårt samhälle, en digitalisering som påverkar inte bara finansmarknaden utan hela vårt samhälle. Det är viktigt att hela tiden lyfta fram perspektiv på hur denna

omställning påverkar olika delar av samhällets funktioner och vår beredskap inför framtiden.

Eftersom det är två olika frågeställningar, dels om påverkan på vårt samhälle i dag i fredstid, när allting löper på som vanligt, dels om vad som händer i en krissituation eller till och med ett krigstillstånd, tänkte jag också dela upp svaren lite grann.

Vi börjar med utvecklingen i vårt samhälle, till exempel på landsbygden. Hur ska man kunna se till att vi kan klara av både insättningar och uttag i hela landet? Precis som frågeställarna pekar på har utvecklingen gått snabbt. Den är i hög grad efterfrågedriven, vilket också är viktigt. Det finns en stark efterfrågan på digitala betalningslösningar och digitala finansiella tjänster. För många människor i vårt samhälle har det här inneburit en betydligt lättare vardag. Jag är personligen själv väldigt glad över att kunna göra bankaffärer när som helst från min dator i stället för att behöva stå i kö på banken före kl. 15, som tidigare generationer har varit tvungna att göra. Det är klart att det också möjliggör många nya tjänster som annars inte skulle ha kommit i fråga. Till exempel går utvecklingen av fintech, den finansiella tekniken, väldigt snabbt framåt. Mycket av detta är positivt.

Men när det sker en stor samhällsomvandling, som den som nu håller på att ske, kommer det självklart också att uppstå problem som vi behöver lösa längs vägen. Till exempel är såklart utsatta konsumentgrupper en frågeställning som vi måste hitta ett sätt att hantera. Det är också så att man ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster och ett finansiellt system i hela landet. Där har vi vidtagit åtgärder i form av betaltjänstombud. Vi har bevakning från våra länsstyrelser och möjlighet att gå in med insatser med finansiering från Post- och telestyrelsen. Vi har också haft ett antal rundabordsamtal med alla aktörer, både myndigheter och banker, för att kunna hitta vägar framåt.

Här är det viktigt att poängtera att olika banker på en marknad som präglas av fri konkurrens har sett lite olika på de här frågeställningarna. Det finns bankkedjor som har mer kontanthantering. Som konsument har man såklart möjlighet att välja den bank som man själv tycker uppfyller ens krav som kund bäst. Tycker man att kontanthantering är viktigt har man i många fall möjlighet att välja en bank som motsvarar de krav man ställer.

Men det här är en fråga som vi har anledning att hela tiden följa. Inte minst har den parlamentariska Riksbankskommittén fått regeringens uppdrag – som också baseras på ett tillkännagivande från riksdagen – att gräva djupt i de här frågorna, för det är komplicerade frågor. Detta är ingenting som man ska kasta ur sig förslag om lättvindigt, utan det krävs en ganska djup grad av eftertanke för att hitta åtgärder som fungerar.

Jag vill nu säga något om hanteringen i kris och krig. Detta är ett område där regeringen har lagt in en betydligt högre växel och där jag också finner att det finns ett starkt stöd, dels från våra myndigheter som har ansvar för försvar av landet i krislägen och krigssituationer, dels här i Sveriges riksdag. Regeringen har sagt till våra myndigheter att vi behöver vara betydligt bättre beredda på att kunna klara av störningar i vårt samhälle i kris. Det gäller självklart också den finansiella sektorn.

Här har myndigheterna tagit stora steg framåt. Man ökar till exempel samarbetet, även med till exempel Försvarsmakten, för att kunna säkerställa att viktiga funktioner bibehålls även i krissituationer och i krigstillstånd. Det har skett utbildningar. Man har deltagit i övningar för att kunna hantera det här på ett bra sätt. Man analyserar myndigheternas ansvarsområden för att se till att man har bra beredskap samt utser personer som är särskilt ansvariga för utvecklingen.

Vi har självklart påbörjat detta arbete, men det är ett arbete som kräver lång tid för att byggas upp. Beredskap tar lång tid att bygga upp. Tyvärr går det snabbt att radera den. Det här är ett arbete som vi behöver fortsätta med långsiktigt.

Anf. 20 SAILA QUICKLUND (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Försvarsberedningen konstaterar att utvecklingen har ökat sårbarheten inför långvariga elavbrott och fallerande elektroniska kommunikationer. Det finansiella systemet är ju beroende av både elförsörjning och fungerande elektroniska kommunikationer. Det vet vi.

Dessutom utgör infrastrukturen ett mål för fiender inför och under ett väpnat angrepp. Det innebär att vi måste planera och förbereda oss för hur vi säkerställer att det finansiella systemets grundläggande funktioner fungerar även om det saknas elektricitet och elektroniska kommunikationer.

Försvarsberedningen konstaterar även i dag tre saker:

1. Det saknas logistiska förberedelser för att förse samhället med kontanter.
2. Tillgång till alternativa betalningsmedel eller krediter behövs.
3. Det saknas krav på beredskap och tillgänglighet via bankerna redan under fredstid.

Det är allvarligt och måste beaktas.

Rikssystemet används i dag för att hantera de manuella reservrutinerna. Men de är mycket begränsade, personalintensiva och tar också lång tid att genomföra. Dessutom tar det lång tid att återställa systemet efter ett avbrott.

Skulle kontantbrist uppstå eller om förtroendet för den inhemska valutan skadas blir det ofta kontanter i utländska valutor, till exempel dollar eller euro, som fungerar som alternativa betalningsmedel. Det är också vanligt med handel på kredit, om det finns förtroende mellan köpare och säljare, eller byteshandel.

Försvarsberedningen understryker i sin rapport att Sveriges befolkning måste ha förutsättningar för att upprätthålla grundläggande ekonomiska transaktionsmöjligheter genom tillgång till kontanter, alternativa betalningsmedel eller någon form av statliga krediter.

Eftersom kontantanvändningen gått ned så snabbt det senaste decenniet anser Försvarsberedningen också att befolkningen måste informeras om hur länge den förväntas klara sig utan betalningsmedel som är beroende av att elförsörjning eller elektroniska kommunikationer fungerar.

Mina frågor till statsrådet blir: Hur mycket av informationen har kommit ut till gemene man? Vad tror vi om det? Hur mycket av det har verkligen nått ut? Hur ska informationen nå landets befolkning? Nu är det mest

vi initierade som har kunskaper, även om frågeställningarna börjar komma i större omfattningen.

Försvarsberedningen var tydlig med att befolkningen måste informeras om hur länge den förväntas klara sig utan betalningsmedel som är beroende av elförsörjning och elektroniska kommunikationer. Hur ser planen ut? Vad är tidsperspektivet?

Anf. 21 LOTTA FINSTORP (M):

Fru talman! Jag är glad över att finansmarknadsministern säger att regeringen nu har lagt in en högre växel. Det behövdes verkligen. Som sista land i EU har Sverige antagit en cyber- och informationssäkerhetsstrategi. Det är bra att den finns på plats, men det har tagit väldigt lång tid.

Enligt FRA utsätts Sverige för någonstans runt 10 000 stats sanktionerade cyberaktiviteter i månaden. Man hävdar även att hoten ökar i styrka och omfattning. Vi har nog hittills varit ganska aningslösa inför detta och hur vi måste säkra upp – och bara en sådan sak som betalningstjänsterna i samhället.

Det finns mycket annat som kan slås ut. Men här gäller det att människor inte kan handla för att det inte finns någonstans där de kan betala med till exempel Swish därför att strömmen inte längre finns där. Det är en växande hotbild och en problematik som drabbar gemene man på ett mycket påtagligt sätt.

Både FRA, Must och Säpo uttrycker i sina årsrapporter att det finns stora brister i Sveriges säkerhetsskydd på cyberområdet. Det är exakt bland annat detta som kommer att påverka gemene man. Det är bråttom att säkra våra system. Det är bra att det är tillsatt en utredning, och vi ser fram emot att den ska komma på plats. Jag hoppas att vi inte blir omsprungna ännu mer än vad vi redan har blivit.

Jag har en fråga. Hur länge kan det elektroniska betalningssystemet ligga nere utan att det i någon högre grad skulle påverka samhället? Finns det någon uppfattning? Det kanske kommer i utredningen sedan. Jag kan bara gissa. Men jag tror inte att det kan ligga nere särskilt länge förrän det påverkar oss väldigt mycket och väldigt negativt.

Försvarsberedningen har, precis som kollegan Saila Quicklund säger, tagit fram väldigt tydliga skrivningar om det finansiella systemet och totalförsvaret. Där konstateras att Riksbanken har minimerat den egna lagerhållningen av sedlar och mynt och att statsmakterna förlitar sig starkt på ett fåtal privata aktörer.

Det är lite grann som ministern säger i svaret. De privata aktörerna ska förse oss med och hantera kontanter i samhället. Det tycker jag är helt rätt, absolut.

Det handlar om den dagen det är ett hot mot staten. Det kan vara sådan banal sak, om man får säga det, som att strömförsörjningen slås ut. Då är vi verkligen illa ute. Det finns inte heller några lagkrav på bankerna att hantera kontanter eller tvingande lagkrav på näringsidkare som i många andra länder att ta emot kontantbetalningar.

Framför allt i Stockholm tar många mindre företag, kaféer och så vidare inte längre emot kontanter av många olika skäl. Det kostar att sätta in kontanterna på banken. Men de ser det också ur ett rånperspektiv. Det är absolut förstäeligt.

Vi är stolta över att vi har kommit långt i digitaliserade betallösningar. Men vi ser också hotbilden om strömmen slås ut och sårbarheten. Det gäller att kunna arbeta på två arenor samtidigt, och det är lite grann en konst att balansera det.

Jag tror att de flesta av oss vill att människor går över till digitala lösningar. Men vi ser den stora sårbarheten. Jag skulle vilja att ministern svarar mig, om det går att svara på frågan: Hur länge kan elektroniska betalningssystem ligga nere utan att det i någon högre grad skulle påverka samhället?

Anf. 22 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Fru talman! Till att börja med får jag sätta in frågan i ett perspektiv. Även om vi har sett en snabb minskning av användningen av kontanter i vårt samhälle är det inget som pekar på att vi är i ett eller ens i snabb takt på väg mot ett kontantlöst samhälle. Tvärtom har Riksbanken just gett ut en ny serie sedlar och mynt. Det är så gott som något ett tecken på att vi kommer att ha kvar kontanter i samhället under överskådlig framtid.

Det är viktigt att poängtera att även om man ganska snabbt kan se hur sårbara de elektroniska systemen kan vara innehåller även kontanthanteringen vissa delar av sårbarhet. Man kan tänka sig att det går lätt att byta sedlar och mynt mellan privatpersoner eller kanske i en lokal affär eller liknande. Men även frågeställarna har varit inne på att kontanter måste transporteras.

Det är inte alltid som kontanterna är jämnt fördelade. Ibland är det för många på ett ställe och för få på ett annat ställe. Hela den strukturen måste hanteras och skötas även i en kris- eller krigssituation. Vi måste minnas att en av anledningarna till att kontanterna har minskat är att det har funnits ganska stora problem med kontanthanteringen.

När jag växte upp var det nästan vardagsmat med till exempel rån av värdetransporter. Det är ett problem som har minskat ganska radikalt. Till viss del är det framdrivet av arbetsmiljöskäl. I till exempel kollektivtrafiken här i Stockholm kan man inte använda kontanter. Det är framför allt för att chaufförerna helt enkelt var sårbara för rånrisker och ibland råkade väldigt illa ut.

Det finns starka skäl på båda sidor i den här frågan. Därför är det viktigt att vi låter frågan hanteras i så god ordning som möjligt. Helst skulle jag vilja se en så bred parlamentarisk uppslutning som möjligt bakom det. Därför är det ett viktigt svar att kunna peka på den parlamentariska Riksbankskommittén där representanter för alla partier är närvarande.

Där ska man titta på bland annat just den fråga som Lotta Finstorp lyfter fram om lagkrav för kontanter. Skulle det gå att ta fram en lagstiftning som fångar upp problematiken och åtgärdar den på ett bra sätt? Norge brukar lyftas fram som ett exempel. Där finns en lag. Även i Norge ser vi en framväxt av bankkontor utan kontanthantering. Möjligen är det inte så lätt som man tror att hitta en lagstiftning som träffar rätt i det fallet.

Saila Quicklund lyfter fram frågan om informationen. Det är otroligt viktigt att vi som medborgare ska vara informerade om vad som förväntas av oss och hur vi kan skydda oss själva. Där har Myndigheten för samhällsskydd och beredskap fått i uppdrag att öka informationsspridningen till allmänheten. Den ska under våren ta fram ett nationellt informationsmaterial och redovisa det redan nu nästa månad i mars.

Under våren ska man också gå ut med bättre information till oss medborgare om hur vi kan skydda oss. Vad behöver vi till exempel ha för förråd hemma? Det är även möjligt att kontantfrågan kommer att täckas upp i det fallet.

Lotta Finstorp frågar mig hur länge samhället klarar sig utan digitala betalningslösningar. Det har inte jag någon detaljerad kunskap om. Däremot vet jag att irritationen från oss konsumenter växer väldigt snabbt. Det räcker med att vi inte kan få en betalning att gå igenom för att frustrationen snabbt ska växa. Det är klart att det också ger en ökad sårbarhet i form av att den tillit som vi behöver ha, särskilt i en krissituation, urholkas ganska snabbt när viktiga samhällsfunktioner fallerar.

Det viktiga för mig är att vi måste jobba brett med frågan. Vi måste självklart skydda våra digitala betalningslösningar, se till att de är robusta och att de klarar av att stå emot krissituationer. De måste klara av att vara redundanta. Om det skulle falla igenom på ett sätt får man försöka hitta ett annat system för att se till att de upprätthålls.

Vi måste också förbereda oss bredare för att klara av kris- och krigssituationer. Det arbetet pågår nu med full fart i alla våra myndigheter, och särskilt i de 46 myndigheter som är speciellt utpekade i denna viktiga uppgift.

Anf. 23 SAILA QUICKLUND (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Detta är en fråga som jag tror kommer att öka i betydelse. Frågorna blir fler, och det är viktigt att vi har en stor tydlighet när det gäller detta. Annars skapar det en ännu större oro bland människor. Man upplever att man vill ta del av detta, och det är också därför vi har ställt interpellationerna.

Kontanthanteringsfrågan har två delar. Jag bor i ett landsbygdsområde och har förståelse för betydelsen av att vi kan säkerställa kontanthanteringen. När jag hör näringslivsföreträdare uttrycka detta säger de att det är väldigt dyrt för dem. Det finns också förväntningar på att de privata ska lösa situationen. Det är tufft för en mindre företagare att stå mot bankerna i en sådan här fråga eller på annat sätt. Detta är ett delat ansvar där samhället, inte minst regeringen, har ett stort ansvar för att se över det hela. Detta ansvar uttrycker man också att man kommer att ta, och det gläder mig. Förutsättningarna är också väldigt olika vad gäller landsbygden, med bättre eller sämre bredbandsutbyggnad och mobiltäckning.

Den andra aspekten som vi har debatterat i dag handlar om att vi måste göra Sverige mer motståndskraftigt, både civilt och militärt. Också här kommer kontanthanteringsfrågan upp, och den kommer att spela en stor roll då risken med en attack mot elektronisk betalning gör att tillgången till kontanter kommer att bli en vital fråga.

Jag, och många med mig, tycker att det här är viktigt. Jag kommer att följa regeringens arbete i frågan. Kanske får vi anledning att mötas igen i en liknande debatt.

Anf. 24 LOTTA FINSTORP (M):

Fru talman! Tack, ministern, för en viktig debatt! Precis som min kollega Saila Quicklund säger kommer vi säkert att mötas ytterligare i dessa frågor.

Försvarsberedningen understryker att man måste jobba mer i hängrän-
nor än i stuprör avseende totalförsvaret. Just denna fråga är en sådan. Vi
måste få en cybersäkerhet som är värd namnet och där vi känner oss
trygga. Man måste då se till både den civila beredskapen och Försvars-
maktens beredskap.

I Försvarsberedningens arbete och i dokumentationen talar man bland
annat om totalförvarsplaneringen i den finansiella sektorn, som till exem-
pel måste innefatta relevanta krigsplaceringar. Värdetransportpersonal och
bankpersonal måste finnas involverade i totalförsvarets arbete när vi ska
försöka säkra detta både på den civila sidan och på försvarssidan.

I betänkandet *Svensk kontanthantering 2014*, som ministern tidigare
hänvisade till, handlar det mycket om kontanthanteringskedjan. Med nya
betalningslösningar måste det finnas en bra kedja i samhället som förser
såväl banker som företag och personal med kontanter, om man nu måste
använda det. Det finns mycket bra i betänkandet.

Jag läste en granskning som Svenska Dagbladet gjort som visade att
om Riksbanken skulle utsättas för en cyberattack skulle konsekvenserna
kunna bli förödande inte bara för enskilda utan för hela Sverige som na-
tion. Det är precis det vi är inne på och diskuterar här.

Vi har en aningslöshet i Sverige. Vi tror inte att vi kommer att drabbas
av detta, och därför har vi inte heller förberett oss riktigt. Men hur behöver
vi, privatpersoner och mindre företag, egentligen förbereda oss? Vad anser
ministern om detta? Ska vi ha kontanter hemma så att det räcker en månad,
eller hur ska det se ut?

Anf. 25 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Fru talman! Också jag vill tacka för en värdefull debatt i en viktig
fråga, som vi har all anledning att fortsätta att diskutera och att försöka
hitta lösningar på. Hur kan samhället öka sin robusthet? Hur kan vi klara
av att säkerställa samhällets viktigaste funktioner när vi blir utsatta för
störningar, påfrestningar eller i värsta fall aggressioner från andra länder
eller parter?

Det är ett omfattande arbete där vi behöver fundera på djupet på hur vi
kan se till att vi har förmågan att stå emot störningar. Det gäller såklart
även finanssektorn med finansiella funktioner och tjänster och även betal-
tjänster. Det är en fråga där regeringen redan arbetar intensivt och där vi
kommer att fortsätta att arbeta intensivt också framöver.

Ibland är det, åtminstone inledningsvis, lättare att visa på utmaningar
och problem som behöver lösas, men svaren kräver också ibland ganska
gott om tid och även expertkunskap för att tränga in på djupet och hitta de
rätta lösningarna.

Därför tycker jag att det är viktigt och självklart att vi fortsätter att dis-
kutera och debattera och försöker komma med lösningar. Men i slutändan
är det de som våra partier har utsett och som sitter i Riksbankskommittén,
och som har ett gediget expertstöd från myndigheter och från andra exper-
ter i samhället, som också har att ta fram de slutgiltiga förslagen. Riks-
bankskommittén kommer att lämna sitt förslag redan nästa år, så det är inte
särskilt lång tid vi behöver vänta på det.

Där kommer man att titta på hur betalningsfunktionerna och kontant-
hanteringen fungerar i dag, i fredstid, men även på möjligheterna till ett
robust, säkerställt system som fungerar även om vi skulle drabbas av olika

former av störningar. Jag hoppas att Moderaterna spelar in förslag och tankar och engagerar sig i kommitténs arbete framöver, för det är ett otroligt viktigt arbete.

Regeringen kommer att fortsätta att arbeta med frågan. Vi kommer inte bara att invänta Riksbankskommittén, utan vi kommer också att engagera oss och se till att beredskapen ökar i samhället överlag.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2017/18:282 om Lantmäteriets handläggningstider

Anf. 26 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Lars Beckman har frågat mig vilka åtgärder jag vidtar i min tjänsteutövning för att korta handläggningstiderna för lantmäteriförordningar när det gäller enskilda vägar.

I sin fråga hänvisar Lars Beckman bland annat till ett konkret förslag med förenklingar för att snabba på och sänka kostnaderna för att ändra andelstal i gemensamhetsanläggningar. Detta avser det förslag som Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) har lämnat till regeringen om möjlighet för samfällighetsföreningar att själva ändra andelstalen för de fastigheter som ingår i den gemensamhetsanläggning som föreningen förvaltar.

Lagstiftningen kring gemensamhetsanläggningar har genomgått förenklingar, senast år 2015. När det gäller ändringar av regelverk är det dock viktigt att dessa inte bara bidrar till ökad effektivitet utan även upprätthåller rättssäkerheten. Statsrådet Fritzson har så sent som i oktober i fjol besvarat en fråga från Lars Beckmans partikollega Cecilia Widegren som berör REV:s förslag och de invändningar som förts fram mot det.

Problemet med Lantmäteriets långa handläggningstider inom fastighetsbildningsverksamheten kan dock inte åtgärdas enbart med ändrad lagstiftning. Jag vill betona att det kommer att krävas ett betydligt bredare grepp och fler åtgärder än så för att nå målet med rimliga handläggningstider. Regeringen har vidtagit och fortsätter att vidta en rad sådana åtgärder för att komma till rätta med Lantmäteriets långa handläggningstider. Detta har jag så sent som i augusti respektive november i fjol svarat Lars Beckmans partikollegor Sten Bergheden och Jan R Andersson.

Lantmäteriet fick i sitt regleringsbrev för 2018 i uppdrag att vidareutveckla sin redovisning och analys av handläggningstider både för de kommunala lantmäterimyndigheterna och den statliga lantmäterimyndigheten. Dessa är ett första steg för att göra det möjligt att kunna mäta effekten av olika åtgärder samt vid behov kunna prioritera och vidta ytterligare åtgärder. Uppdragen bygger på Statskontorets rapport från regeringsuppdraget att utvärdera organiseringen av fastighetsbildningen med mera. Statskontorets övriga förslag bereds nu inom Regeringskansliet.

Den 13 december 2017 utsåg regeringen Susanne Ås Sivborg till ny generaldirektör för Lantmäteriet. Tidigare under året har regeringen även stärkt Lantmäteriets ledning genom att utse fyra nya styrelseledamöter, däribland en ny styrelseordförande. Den nya generaldirektören tillträdde sin tjänst den 1 januari i år och det är regeringens bedömning att hon till-

sammans med den förnyade styrelsen har förutsättningar att ta ett helhetsgrepp om Lantmäteriet och dess fastighetsbildningsverksamhet för att möta de utmaningar myndigheten står inför.

Jag kommer att fortsätta följa handläggningstidernas utveckling och effekten av vidtagna åtgärder. Om de av Lantmäteriet och regeringen vidtagna åtgärderna inte visar sig vara tillräckliga kommer jag att ytterligare skärpa kraven på myndigheten för att minska handläggningstiderna.

Anf. 27 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Vi kommer att ha två interpellationsdebatter i dag som handlar om Lantmäteriet. De är inte lika glödheta som den om vedspisupproret som min kollega Carl-Oskar Bohlin kommer att debattera med statsrådet sedan, men denna fråga är viktig. Det här handlar om samhällets basservice. Det här handlar om möjligheterna att leva och bo på landsbygden och att driva företag på landsbygden.

Jag har rest runt i mitt hemlän, Gävleborgs län, och i resten av Sverige, och jag har mött både småföretagare och andra som är djupt bekymrade över Lantmäteriets handläggningstider och konsekvenserna av dem.

När det gäller enskilda vägar – det här vet statsrådet men kanske inte den som ser den här debatten – är den allra största delen av Sveriges vägnät just enskilda vägar. Det rör sig om totalt 44 000 mil, varav endast 7 800 mil får statsbidrag.

Då funderar jag på det som statsrådet säger om att man bereder frågor inom Regeringskansliet. Av svaret verkar det som att man delar synen på bilden som jag har gett av att det är ett problem med långa handläggningstider. Jag såg att i januari 2018 låg 2 000 vägförrättningar hos det statliga lantmäteriverket för handläggning. Man avslutar ungefär 1 100 förrättningar per år. Det innebär alltså att det krävs betydligt mer för att de här frågorna ska lösas.

Det man blir nyfiken på – det är möjligt att statsrådet har sparat informationen till sitt nästa anförande – är när regeringen kommer att göra någonting. När kommer man att göra regelförenklingar? När kommer man att åtgärda frågan så att det inte ligger 2 000 förrättningar och väntar?

Precis som statsrådet säger i sitt svar har Riksförbundet Enskilda Vägar med 12 000 vägföreningar som medlemmar – det är 2 miljoner fastighetsägare som har del i enskilda vägar – konstaterat att lagstiftningen inte fungerar och att det behövs förändringar.

Det vore intressant att få reda på när regeringen kommer att sluta bereda frågor och i stället lägga fram konkreta förslag.

Anf. 28 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Jag är den förste att instämma i att långa handläggningstider hos Lantmäteriet är ett problem. Det var en av de första frågorna som jag började arbeta med när jag tillträdde för drygt ett och ett halvt år sedan.

Det har hänt saker. Vi har bytt ut större delen av styrelsen i Lantmäteriet och har en ny styrelseordförande och en ny generaldirektör som tillträdde så sent som den 1 januari i år. Det måste man väl ändå säga är åtgärder.

Sedan har vi också ställt krav på Lantmäteriet genom regleringsbrev. Det är en rad olika krav och uppdrag som Lantmäteriet har fått under det senaste året, och man har också börjat svara ordentligt på dem.

Men vi ska också komma ihåg att det inte är hela Lantmäteriet vi pratar om. Det finns delar inom myndigheten som inte har långa handläggningstider och som man inte ska skjuta på i de här frågorna. Men det finns en del saker, och det handlar bland annat om fastighetsbildningen, som tar alldeles för lång tid. Det beror naturligtvis delvis på att vi nu för tiden bygger mycket mer än vad vi gjorde tidigare. Det handlar också om att det är brist på kompetens för att man under lång tid har utbildat alldeles för få nya tjänstemän inom det här området.

Kompetensfrågan är inte så lätt att snabbt komma till rätta med. Vi har från regeringens sida bidragit till att man nu startar nya lantmäterit utbildningar, bland annat i Uppsala. Det kommer på sikt att bidra till lösningar, men man måste på kort sikt klara av den här frågan inom Lantmäteriets organisation genom effektiviseringar och förändringar som kan bidra till kortare handläggningstider.

När det gäller frågan om enskilda vägar kan en ändring i lagstiftningen antagligen ha en begränsad effekt. Det är möjligt att det skulle kunna bidra till en effektivisering. Jag håller med om det. Men man måste också, som statsrådet Fritzon tidigare har sagt, titta på rättssäkerhetsfrågorna i samband med det här. Rent konkret ligger den uppgiften inte inom mitt ansvarsområde, och jag kan inte komma med någon annan bedömning än den man gör på Justitiedepartementet i den frågan.

Anf. 29 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Jag tror att det är viktigt att ta den här frågan på stort allvar. Den berör alltså 2 miljoner fastighetsägare.

Det finns konkreta förslag. Nu blir det här lite tekniskt, men det handlar egentligen om att vägföreningarna själva ska kunna besluta om andelstal. Det vore en konkret regelförändring som skulle fungera väldigt väl. Den lagstiftningen finns i dag inom bostadsrättsföreningarnas område där medlemmarna har den rätten. Det är alltså ingen främmande lagstiftning som ska plockas fram, utan man skulle mycket väl kunna göra det här.

I svaret som statsrådet gav här i sitt första inlägg talade han om övriga förslag som nu bereds inom Regeringskansliet. Det är klart att många, förmodligen inte minst de 2 miljoner fastighetsägarna, är nyfikna på *när* regeringen kommer att ta fram de förslagen. Och vad är det för frågor rent konkret som statsrådet närmast ser som bereds och är lämpligast att lägga fram?

Det tror jag vore ett oerhört värdefullt besked till alla dem som berörs av de här frågorna.

Anf. 30 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Jag kan svara för min del att vi har en kontinuerlig dialog med Lantmäteriet. Just nu väntar vi på att den nya generaldirektören tillsammans med sin styrelse tar fram en plan för hur man ska jobba systematiskt för att få ned handläggningstiderna hos myndigheten. Man måste ge den nya generaldirektören lite mer än ett par veckor för att kunna ta fram den planen, men den kommer att komma inom kort.

De förslag och de arbetsformer och vägar som den nya styrelsen och generaldirektören enas om är närmast det som jag syftar på i den här frågan.

Sedan kan det finnas lagstiftning som främst bereds inom Justitiedepartementet, och det kan hända att vi också kommer fram med saker där. Men jag tror att det här bredare greppet inom Lantmäteriet och hur man organiserar sig, alltså hur man använder kompetensen för att utnyttja den bättre inom organisationen och hur man organiserar sig i övrigt är de viktigaste frågorna för att se till att myndigheten blir effektivare och snabbare i sin handläggning framöver.

Anf. 31 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Effektiviteten inom Lantmäteriet ska vi diskutera i nästa interpellationsdebatt. Jag ber alltså att få återkomma till det. Nu handlar det om enskilda vägar och de 2 miljoner fastighetsägare som i dag får vänta väldigt länge på att få andelstalen fördelade.

Det finns en lagstiftning som fungerar väl inom bostadsrättens område. Det vore angeläget att införa en förenklingsreform som ger alla vägföreningar rätt att själva besluta om andelstal. Riksförbundet Enskilda Vägar har lämnat ett konkret och väldigt bra förslag utifrån vilket regeringen relativt snabbt och enkelt skulle kunna utreda och ta fram en åtgärd för konkret effektivisering. Det skulle avlasta Lantmäteriet. Ett sådant förslag och en sådan lag skulle kunna leda till att alla ärenden på Lantmäteriet påskyndades.

Är statsrådet beredd att driva fram en sådan lagstiftning?

Anf. 32 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Det är bra om vi kan föra fram ändrad lagstiftning som förenklar och effektiviserar arbetet. Det här är ett sådant förslag.

Jag tackar Lars Beckman för att han lyfter upp frågan. Jag håller med om att den inte är oväsentlig. Men de invändningar som har rests om rätts-säkerhet för andelsägare, i praktiken minoritetsdelägare, i föreningarna måste också tas på allvar. Det gäller. Man måste ta till vara deras intressen när man gör en sådan förändring. Det är skälet till att det inte har gått att lösa frågan snabbt.

Jag hoppas dock att vi ska kunna komma framåt även i den här frågan framöver.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2017/18:290 om kommunal lantmäterimyndighet

Anf. 33 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Nu ska vi alltså i stället diskutera de långa handläggningstiderna hos Lantmäteriet.

Lars Beckman har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att komma till rätta med just de långa handläggningstiderna hos Lantmäteriet, och i så fall när. Han har också frågat mig vilka åtgärder jag och regeringen avser att vidta för att underlätta för enskilda kommuner, till exempel Ljusdals kommun, att inrätta en egen kommunal lantmäterimyndighet för att

på så sätt kunna korta de långa handläggningstiderna. Det här är alltså en diskussion om samma sak, fast ur ett annat perspektiv.

När det gäller Lars Beckmans första fråga besvarade jag så sent som i januari, november samt augusti i fjol likalydande frågor från hans partikollegor John Widegren, Jan R Andersson och Sten Bergheden. Med hänsyn till den korta tid som har gått sedan jag besvarade dessa frågor får jag, åtminstone delvis, hänvisa till de svar jag har lämnat tidigare.

När det gäller Lars Beckmans andra fråga besvarade jag en motsvarande fråga från honom i maj i fjol. Jag redogjorde då bland annat för hur en ansökan om kommunal lantmäterimyndighet hanteras och för att prövningen av en sådan sker på rättsliga grunder.

I januari 2017 gav regeringen Statskontoret i uppdrag att utvärdera hur organiseringen av fastighetsbildningen i en statlig lantmäterimyndighet och ett antal kommunala lantmäterimyndigheter fungerar utifrån kraven på en enhetlig, rättssäker och effektiv fastighetsbildning. Uppdraget slutrapporterades den sista oktober 2017.

I slutrapporten konstaterar Statskontoret bland annat att det uppdelade huvudmannaskapet – att det finns både en statlig lantmäteriorganisation och i en rad kommuner kommunala sådana – medför att resurserna inte utnyttjas effektivt i ett läge där kompetensförsörjningen är en utmaning för hela fastighetsbildningen i hela Sverige. Statskontorets bedömning är vidare att bristen på framför allt erfarna lantmätare och konkurrens om personalen har bidragit till Lantmäteriets långa handläggningstider.

Mot denna bakgrund framstår det som högst tveksamt att det skulle gå att korta handläggningstiderna genom att underlätta för enskilda kommuner att inrätta egna kommunala lantmäterimyndigheter. Det kan bli tvärtom, det vill säga att det blir sämre för alla. De förslag som Statskontoret för fram i sin rapport, som vi nyligen har fått, bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Regeringen och Lantmäteriet har vidtagit en rad åtgärder för att komma till rätta med Lantmäteriets långa handläggningstider. Både regeringen och Lantmäteriet fortsätter även att följa handläggningstidernas utveckling och effekten av vidtagna åtgärder. Om de inte visar sig vara tillräckliga kommer jag att ytterligare skärpa kraven på myndigheten att korta handläggningstiderna.

Anf. 34 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Jag vill tacka för svaret. Den här debatten anknyter till den föregående.

På den lilla jobb- och näringslivsturné som jag gjorde förra året i kommunerna i Gävleborg träffade jag kommunledningen i Ljusdal och den moderata kommunstyrelseordföranden Lars Molin. Vi pratade såklart om vad som är viktigt för landsbygden och för en kommunledning i en kommun i norra Hälsingland. Vi pratade om konsekvenser av dubbla arbetsgi-varavgifter för unga, om de höjda bensin- och dieselskatterna, om risker för elförsörjningen, om införandet av kilometerskatt, om avsmalnande och trafiksäkra vägar och minskade resurser till vägunderhåll. Men vi pratade också om statens samhällsservice.

Många företagare och invånare i Ljusdal kontaktar kommunen och säger att det inte är rimligt att det ska ta flera år att stycka av mark i Ljusdal. Det hindrar samhällsutvecklingen. Därför gick Ljusdals kommun in med

en ansökan till regeringen om att få göra en egen, kommunal, lantmäterimyndighet. Jag vet att också Falun, Höganäs, Malung-Sälen, Vetlanda och Ängelholm gjorde det. Tyvärr har de fått avslag, vilket är olyckligt.

Jag googlade i går inför den här interpellationsdebatten och skrev: handläggningstid Lantmäteriverket. Av träffarna man får kan man se kommun efter kommun som kritiserar regeringen. Man kan läsa på Jordbruksaktuelltts sida om en företagare som kontaktat Lantmäteriet och frågat varför det ”skulle ta så lång tid”. Enligt artikeln svarade lantmätaren: ”För att vi har monopol.”

Jag tror alltså, till skillnad från statsrådet, att en viss form av konkurrens på området mycket väl skulle kunna skynda på handläggningstiderna. Framför allt skulle man ge de lokala kommunerna rådighet att själva påverka sin samhällsutveckling. En inlandskommun som Ljusdal har nämligen nog med problem med avflyttning och avfolkning, med att Trafikverket släcker ned belysningen, med att Telia tar bort kopparnätet eller med att Trafikverket gör om en asfaltväg till en grusväg. Ska de dessutom inte kunna få samhällsservice?

Jag fick en siffra från en handläggare på Ljusdals kommun. Han sa att det skulle ta mellan ett och två år för ett sådant ärende att handläggas i dag. Ett år ligger ärendet bara i en pappershög. Och sedan tar det ett år till innan arbetet har utförts.

Det räcker inte att vi står i den här kammaren och tycker att det är ett problem. Det måste vidtas konkreta åtgärder. En konkret åtgärd skulle kunna vara att Ljusdals kommun och alla andra kommuner som jag nyss räknade upp fick sätta upp egna avdelningar för kommunal fastighetsbildning.

Fru talman! Det vore intressant att få höra den principiella förklaringen till att man nekar kommuner rådighet över de frågorna.

Anf. 35 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Jag vill återigen tacka ministern för samma svar när det gäller Lantmäteriet och möjligheterna att sköta den verksamheten.

Jag vet inte hur många gånger som vi har haft debatter om detta. Varje gång landar ministern i att man följer detta noga. Det är brist på personal, men man följer utvecklingen. Någonstans måste vi inse att det snart har gått fyra år, och det enda som regeringen och ministern har gjort under tiden är att följa utvecklingen. Vi har inte sett några förbättringar på de här punkterna trots att varken företag, vägföreningar eller andra kan få sina andelar och utbyggnader färdigstämplade på grund av att det inte finns personal och att arbetet inte sköts på vår egen myndighet.

Nu måste väl ändå ministern komma med något mer konkret. Det här håller inte längre. Det räcker inte med att bara följa utvecklingen, utan nu måste regelverket förenklas. Jag utgår från att ministern har studerat hur man har gjort i Finland för att underlätta för bland annat vägsamfälligheter att själva ta beslut för att kunna gå vidare.

Om man inte har personal borde man väl ändå kunna se över hur man kan underlätta för den personal som finns i dag för att ärendehantering ska gå snabbare. När man vill bygga eller göra andra saker i samhället i dag, då är det regeringen, ministern och våra myndigheter som bromsar utvecklingen. Jag skulle vilja höra lite mer konkret om vad som kommer

Prot. 2017/18:67

6 februari

Svar på
interpellationer

att hända efter detta än bara det som ministern säger: Jag följer utvecklingen.

Anf. 36 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Jag tycker att det vore bra om Sten Bergheden lyssnade till svaret. Jag har inte alls sagt att jag bara följer utvecklingen. Det är sällan som en fråga har skapat en så snabb och stor förändring som den här har gjort. Vi har bytt ut större delen av styrelsen. Vi har tillsatt en ny styrelseordförande och en ny generaldirektör. Den huvuduppgift som vi från departementet har ålagt den nytillträdda är att man måste få ordning på handläggningstiderna. Det är den övergripande stora frågan.

Den nya generaldirektören tillträdde den 1 januari. Jag inväntar att den nytillträdda ska kunna presentera en systematisk plan för hur man under den närmaste tiden ska få ned handläggningstiderna och klara av den här viktiga frågan.

Under det senaste året har vi gett en rad uppdrag till Lantmäteriet för att man ska korta handläggningstiderna, ändra organisationen, se till att inrapporteringen blir effektivare, tydligare och enklare. Det är den bakgrund och förklaring som jag kan ge.

Vi pratar nu om kommunala lantmäterimyndigheter. Det finns ingenting som talar för att det skulle leda till en snabbare handläggning, tvärtom. Jag gav Statskontoret i uppdrag att göra en utredning om organisationen. Den talar snarare för att ju fler kommunala lantmäteriororganisationer, desto sämre blir hanteringen totalt sett, desto längre blir handläggningstiderna.

Det blir ett dubbelt arbete med både en kommunal och en statlig verksamhet. Det blir knappast någon konkurrens, som Lars Beckman var inne på, tvärtom. Då används resurserna på ett mindre effektivt sätt. Det kan inte vara en viktig uppgift. Särskilt i mindre och medelstora kommuner är det inte så smart om en kommun tar över organisationen och de lantmätare som finns i området, medan kommunerna runt omkring får nöja sig med det som blir kvar. Andra lantmätare ska då sköta det statliga lantmäteriet.

Det är inte heller så att den kommunala lantmäteriororganisationen alltid är så mycket snabbare. Det varierar ju ganska mycket.

Anf. 37 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Jag ska erkänna att jag är en stor och varm anhängare av kommunalt självstyre. Jag är en stor och varm anhängare av att kommunerna ska ha rådighet över sin egen situation. Just därför har jag lyssnat på vad kommunledningarna säger, till exempel i Ljusdals kommun.

Jag är helt övertygad om att Ljusdals kommun inte vill inrätta den kommunala lantmäterimyndigheten för att göra det sämre för kommunmedborgarna i Ljusdal. Tvärtom är jag helt övertygad om att kommunledningen i Ljusdal och Ljusdals kommuns tjänstemän vill göra det för att det ska bli bättre och gå snabbare för kommuninvånarna i Ljusdal. Det är precis på samma sätt som man vill göra i Falun, Höganäs, Malung-Sälen, Vetlanda och Ängelholm.

De fördelar med att inrätta kommunala lantmäterimyndigheter, som kommunerna lyfter fram, är att plan-, bygg- och fastighetsbildningsprocessen kan förenklas och förkortas. Man bedömer också att man vill ha närhet till beslutsfattarna. Statsrådet är naturligtvis väl medveten om att Lantmäteriverket lämnade Ljusdals kommun. Man lade ned sitt kontor där

och flyttade därifrån. Staten drog sig tillbaka från Hälsingland, vilket har fått i det närmaste katastrofala följder.

Samma sak säger det lokala kommunalrådet, Hans Unander – socialdemokrat – till P4. Han är helt förtvivlad över den bristande samhällsservicen. Samma sak säger Eva Cooper från Företagarna som skrev om detta i januari. Man kan läsa sida upp och sida ned om detta.

Man kan möjligtvis ha förståelse för att det här problemet inte kommer att lösas förrän den nya moderatledda alliansregeringen är på plats. Det går att vidta åtgärder, till exempel låta de kommuner som vill driva den här verksamheten själva ta över – detta för att kunna korta handläggningstiderna.

Sedan kan jag förstå att en statlig monopolorganisation inte är positiv till det. Vi i den här församlingen är naturligtvis inte myndigheternas företrädare, utan vi är medborgarnas företrädare. Medborgarna förtjänar att väntetiderna kortas.

I Malung sker det en väldigt stor och expansiv utbyggnad, och jag förstår att det är ett jättehinder när handläggningstiderna uppgår till år i stället för månader.

Jag reagerade på en mening i svaret där det sägs: Så sent som i maj besvarade jag en motsvarande fråga. Det har gått väldigt lång tid sedan dess. I företagarkvärlden är det lång tid, det är möjligt att det är kort tid i politiken. Men det är det inte för en företagarkvärld eller för en kommun som ser möjligheter till expansion och näringslivsutveckling. Men det är bara segt och går sakta.

Jag tycker att det är olyckligt att den miljöpartistiska och socialdemokratiska regeringen avslår dessa kommuners önskemål om att kunna påverka sin egen samhällsutveckling. Precis som Sten Bergheden hade jag önskat att man hade haft lite mer action och lite mer konkreta förslag som gör att man faktiskt får ned handläggningstiderna.

Till syvende och sist är det landsbygdens utveckling som hindras av de långa handläggningstiderna.

Anf. 38 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Javisst, jag förstår av ministerns svar att idén är att om kommunerna själva fick ta hand om en del av ansvaret skulle det bli olika i Sverige. En del av kommunerna skulle jobba snabbare medan andra jobbade med regeringen, ministern och Lantmäteriet, och då skulle det ta lite längre tid. Det är väl underförstått att ministern vill att det ska vara lika för alla, i det här fallet lika dåligt för alla.

Det är lite synd med tanke på att det finns industrifastigheter och annat som vill bygga ut. De får inte sina tomter uppmätta och kommer inte vidare. De ringer till oss riksdagsledamöter och undrar vad vi ska göra åt detta. Jag brukar hänvisa till jag vet att ministern noga följer utvecklingen. De brukar inte vara riktigt nöjda med det svaret, utan de vill att man ska göra någonting mer.

I mitt förra anförande frågade jag: Har ministern tittat på hur man har gjort i Finland? Där har man underlättat när det gäller vägar och sådant. Det har kommit önskemål från vägsamfälligheter att de själva skulle kunna ta över en del av andelsförandet och på så sätt få en enklare hantering.

En sak är budgeten och styret över Lantmäteriet, en annan är ledningen av Lantmäteriet. Den har ju ministern bytt ut. Men fortfarande har vi det

stora verktyget kvar, nämligen regelförenklingar. När man ser att det är stora problem och att man vill expandera skulle man kunna titta på andra länder. Då är åter frågan: Varför ser man inte över reglerna och ser till att man kan underlätta en del för att hanteringen ska gå snabbare, oavsett om det är kommunerna eller om Lantmäteriet som sköter dessa delar?

Återigen: Har ministern studerat exemplet med Finland?

Anf. 39 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Den fråga som Sten Bergheden nu tar upp diskuterade vi alldeles nyss i den förra interpellationsdebatten. Jag vet inte om vi ska ta det hela en gång till, eller vad är ni ute efter egentligen?

För ungefär en kvart sedan svarade jag att vi har tittat på det här. Jag kan mycket väl tänka mig att göra en sådan förändring. Det är bra om vi kan få in förenklingar och ta bort regler som är onödigt försvårande för att på så vis öka effektiviteten. Det finns dock en fråga som ännu inte har hanterats klart och som gäller rättssäkerheten, vilket Justitiedepartementet har lyft fram. Vi måste i viss utsträckning respektera detta och låta frågan tas om hand innan vi gör förändringar.

I övrigt tycker jag nog att den frågeställning som Lars Beckman och Sten Bergheden för fram är en illusion. När man låtsas som att man har löst problemet om man bara låter kommunerna själva sköta det hela har man inte riktigt förstått problemet. I mycket handlar det här om en brist på lantmätare och en brist på kompetens runt om i Sverige. Den mycket märkliga organisation som vi har, där det dels finns 30–40 kommunala lantmäterier, dels en statlig organisation för samma verksamhet, är inte effektiv så som det fungerar i dag.

Det är möjligt att det vore mer effektivt att låta hela verksamheten vara kommunal, åtminstone för de lite större kommunerna. De har råd att betala mer och har kanske lantmätare boende hos sig. Men för många av de små kommunerna vore detta utan tvekan en katastrof. Det finns personalbrist i Sverige i dag. Vi måste långsiktigt lösa kompetensfrågan för att få bukt med problemet. Jag tror också att man inom Lantmäteriet kan bli effektivare.

På kort sikt är det definitivt ingen lösning att avskaffa det statliga Lantmäteriet och tro att kommunerna själva kan lösa frågan. Det kan vara en lösning för de större kommunerna, men för de små vore det en katastrof.

Anf. 40 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Jag noterar att statsrådet och jag har två helt skilda uppfattningar. Jag tror på kommunalt självstyre och att kommunerna på landsbygden måste få rådighet över den egna situationen. Kommuner runt om i Sverige, oavsett partifärg, framför kritik mot att den statliga lantmäteriverksamheten fungerar dåligt. Detta skadar samhällsutvecklingen och företagsamheten, och det orsakar stora problem.

Jag har respekt för att vi har olika uppfattningar i frågan. Miljöpartiet tror på storskalighet och tror uppenbart på en annan lösning. Det gör inte jag. Jag tror på att kommunerna ska få äga sin situation.

Hittills har jag inte hört någon säga ”vi har brist på tandläkare inom Folkandvården, så därför ska vi förbjuda privata tandläkare”. Det är ingen idé, och det finns inget sådant konkret förslag. Men i frågan vi nu diskuterar verkar retoriken vara just sådan. Jag tror absolut att man kan få en bättre

och snabbare hantering om man ger kommunerna rådighet över frågan. Det är vad det hela handlar om.

När Företagarna har rankat och betygsatt olika myndigheter får Lantmäteriet tyvärr ett väldigt lågt betyg. Det fick ett betyg på 2,9, vilket är lägre än genomsnittet för övriga myndigheter i Företagarnas myndighetsrankning 2017. Vad man klagat på är långa handläggningstider och dyra kostnader. Det kanske inte är så konstigt att en monopolverksamhet lätt hamnar i just det.

Fru talman! Jag hoppas verkligen att statsrådet kommer med konkreta saker som gör att handläggningstiderna kortas.

Anf. 41 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Jag tror på decentralisering och kommunalt självstyre, och jag gör det antagligen mycket mer än vad Lars Beckman gör. Jag har jobbat med frågan här i riksdagen under väldigt många år. Men jag tror inte på det inte i alla lägen. Exempelvis tycker jag inte att det var så lyckat med järnvägsföretag som äger olika små delar av järnvägsnätet och inte har en sammanhållen organisation för detta. Det finns andra exempel på organisationer som fungerar bättre om det hela är sammanhållet och om man ser det som en helhet.

Lantmäteriet är i dag en verksamhet som kräver mycket utvecklingsarbete. Myndigheten står i en digitaliseringsfas som kräver stora investeringar och satsningar utifrån en gemensam bild. Detta klarar inte små kommunala enheter att göra. Man har kanske möjlighet att ha en eller två lantmätare anställda. Då kan man knappast dra igång stora projekt som kostar 10 eller 100 miljoner kronor för att exempelvis byta system.

Vi behöver en gemensam organisation för en del av statens verksamheter. Detta är en sådan där en gemensam organisation behövs om vi ska hänga med i utvecklingen och ligga långt framme.

Lantmäteriet är ju inom en rad områden väldigt starkt. De är duktiga och ligger långt framme internationellt sett inom till exempel geodata och annat. Det är fel att säga att Lantmäteriet generellt är en dålig och ineffektiv organisation, för så är det inte.

Det finns dock delar som inte fungerar som de borde. Det gäller exempelvis handläggningstiderna för fastigheter. Allt detta jobbar vi med stenhårt. Det finns en ny ledning som vi nu räknar med ska komma till rätta med de här problemen.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2017/18:329 om Boverkets föreskrifter om vedspisar

Anf. 42 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Carl-Oskar Bohlin har frågat mig om jag står bakom de nu meddelade föreskrifterna från Boverket.

Boverket har fattat beslut om att skärpta krav för fastbränsleeldade pannor och rumsvärmare ska gälla från och med den 1 juli 2018. De skärpta reglerna har sin bakgrund i EU:s ekodesigndirektiv, som innehåller krav

Prot. 2017/18:67
6 februari

Svar på
interpellationer

på fastbränsleeldade pannor och rumsvärmare. Dessa krav ska vara i kraft senast år 2020 respektive 2022. Orsaken till kraven i direktivet är att all vedeldning ger upphov till vissa utsläpp av miljö- och hälsovådliga luftföroreningar. Vid förbränning uppstår partiklar, kväveoxider och polycykliska aromatiska kolväten. Dessa orsakar problem i luftvägarna och hjärt-kärlsystemet och kan ge upphov till cancer. Särskilt känsliga är barn och personer med astma eller allergi.

Arbetet med att ta fram kraven i ekodesigndirektivet har pågått under många år, och olika förslag har presenterats och utvärderats. Det finns nu en ekodesignförordning med lagkrav som ska gälla från och med den 1 januari 2020. Eftersom kraven har varit kända i flera år och flera länder, till exempel Norge, Danmark och Tyskland, har gått före och tidigare lagt sina skärpningar av kraven har det lett till att det i dag finns ett stort utbud av produkter på marknaden som uppfyller de nya kraven.

De nya kaminerna har bättre verkningsgrad, är effektivare och kräver mindre ved. En modern kamin som uppfyller EU:s ekodesignkrav släpper ut upp till 80–90 procent mindre skadliga ämnen än äldre kaminer.

Boverkets krav gäller när någon nyinstallerar en kamin eller vedspis. Kakelugnar och öppna spisar är helt undantagna. Befintliga kaminer berörs inte heller av regleringen. När man installerar en kamin i en befintlig byggnad ska Boverkets ändringsregler tillämpas, och då bedöms kravnivån med hänsyn tagen till byggnadens förutsättningar. Eftersom livslängden för vedpannor och rumsvärmare är lång och utbytestakten är låg är det viktigt att den utrustning som nu installeras har så låga utsläpp som möjligt.

Att ha möjlighet att elda med ved i kaminer och spisar är ofta en viktig trygghet, särskilt på landsbygden. Om man eldar rätt kan det också fungera som ett komplement till andra uppvärmningssystem. Det handlar alltså inte om något förbud mot vedspisar utan om att nya kaminer och vedspisar ska vara så effektiva och miljövänliga som möjligt.

Slutligen vill jag informera om att Boverkets skärpning av kraven på nyinstallerade vedeldade pannor och rumsvärmare ligger helt i linje med Miljömålsberedningens förslag att minska utsläppen från vedeldning, för vilket det finns en bred politisk överenskommelse som samtliga partier i beredningen står bakom, alltså även allianspartierna.

Anf. 43 CARL-OSKAR BOHLIN (M):

Fru talman! Detta är för mig ett typexempel på vad som händer när regering och myndigheter vänder blicken från verkliga samhällsproblem och börjar hitta på egna. Boverkets korståg mot vedspisar, kaminer och kakelugnar är ett typexempel på detta. Det gör mig beklämd att såväl Boverket som bostadsministern glider på sanningen kring vad detta de facto kommer att innebära.

Bostadsministern säger i sitt svar att befintliga kaminer inte påverkas. Detta är egentligen bara en halv sanning. Det stämmer att befintliga kaminer som i dag sitter installerade i ett hus inte påverkas, så länge de är installerade. Samtidigt skriver Boverket att en relativt omfattande handel med begagnade kaminer pågår. Den handeln omöjliggörs. Att då säga att befintliga kaminer inte påverkas är en direkt lögn. Helt plötsligt slår man undan benen på dem som vill begagna det viktiga kulturarvet i form av äldre kaminer och vedspisar.

I undersökningar som har gjorts i bland annat Norge konstateras att flertalet äldre modeller av till exempel gjutjärnskaminer och vedspisar har näst intill lika bra förbränningsvärden som CE-godkända, nytillverkade vedspisar, om man hanterar dem korrekt. Denna reglering är ett sätt att tränga undan de befintliga kaminerna för att gynna nyförsäljning av vedspisar, som kan kosta 30 000–40 000 kronor. Detta är en ytterst oklok politik.

Bostadsministern levererar ännu en halv sanning när han säger att det ska gå att installera en gammal spis i ett befintligt hus. Detta stämmer inte heller. I Boverkets egen rapport konstateras att den som vill sätta in en ny kamin eller vedspis i en byggnad som redan har en murstock men där man någon gång, till exempel under en renovering, valt att plocka ut vedspisen eller kaminen därför att den bedömts som omodern hamnar på kravnivåerna för nyinstallation. Boverket far alltså med osanning när man säger att återinstallation kommer att möjliggöras. Man säger själv att det ska betraktas som nyinstallation, och då är vi i det nya regelverk som börjar gälla den 1 juli.

Detta är oansvarigt av en regering som å andra sidan säger att vi behöver öka civilsamhällets krisberedskap och stärka robustheten vid kriser. Samtidigt ser man bara på när en myndighet tar fram ett sådant här regelverk, som de facto kommer att göra det svårt eller omöjligt att installera gamla spisar i hus som i dag redan har en murstock som inte används.

Jag tycker att vi i denna församling ska uppmuntra snarare än förhindra detta, och jag hoppas att bostadsministern är beredd att ändra sig i den här frågan.

Anf. 44 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! I december kom Försvarsberedningen med sitt uttalande om att vi inte längre kan vara säkra på att kunna undgå krig – jag kommer inte ihåg den exakta formuleringen. Det var en väldigt allvarlig rapport.

Jag beställde då en rapport från riksdagens utredningstjänst, RUT; den är inte publicerad än. Jag frågade hur lagstiftningen ser ut i Norge, för jag hade hört att Norge har en lagstiftning som av beredskapsskäl kräver sekundära värmekällor. Det är också mycket riktigt ungefär vad som sägs i RUT-rapporten. En hel radda myndigheter i Norge framhåller hur viktigt det av beredskapsskäl är för norska hushåll att ha en sekundär värmekälla. Man ska kunna klara ett längre elavbrott och en kris- eller krigssituation.

Jag blev väldigt förvånad när jag i mellandagarna läste att en svensk myndighet startar en kampanj mot något som i Norge är en väsentlig del av civilberedskapen; först trodde jag nästan att det var ett skämt. När jag läste på började jag förstå att det verkligen är på det sättet. Min farmor i Överkalix, som eldar i sin vedspis, betraktas nu av en statlig myndighet som en miljöbov.

Man hade i själva verket önskat att Boverket hade fått ett regeringsuppdrag av Miljöpartiet att se till att alla hushåll i Sverige skaffar en sekundär värmekälla såsom en vedspis. Vi borde också utreda hur flerbostadshus kan ha sekundära värmekällor, av beredskapsskäl.

Det är naturligtvis djupt oroande när det blir ett längre strömavbrott, oavsett var det sker – i Hälsingland, Jämtland eller Norrbotten. Jag såg att det var köldrekord i Norrbotten, där jag också är uppvuxen. Jag tror säkert att Peter Eriksson flyger upp till Luleå ibland, tar bilen till Kalix och eldar

i sin kamin. Blir det ett längre strömavbrott är det naturligtvis väsentligt att jag kan elda i en kamin, men detta löser inte matlagingsproblematiken. Den kan lösas med en vedspis, där jag kan laga min mat.

Jag hade därför önskat att regeringen hade startat ett korståg mot de hushåll som *inte* har sekundära värmekällor, i stället för att ge en myndighet i uppdrag att starta ett korståg mot dem som faktiskt har en bättre situation vid kris eller krig än de som inte har en vedspis eller en kamin. Jag är glad att min kollega Carl-Oskar Bohlin har väckt denna fråga så att vi i riksdagen kan diskutera den allvarliga situation som det skulle innebära om färre hushåll hade sekundära värmekällor.

Anf. 45 JAN ERICSON (M):

Fru talman! Jag bidrar med ytterligare bränsle till denna eldfångda debatt. Det är två saker som jag reagerar på. Den ena är det som de båda tidigare talarna har nämnt, nämligen beredskapskäl. Men det finns ytterligare en sak som jag tycker borde bekymra även en miljöpartistisk minister. Vi talar ofta om att vi ska ha en småskalig energiförsörjning och lokal produktion på olika sätt i andra sammanhang. Det kan knappast bli mer småskaligt och miljövänligt än att elda med ved från sin egen skog.

Detta saknar jag lite grann i denna diskussion. Jag skulle vilja höra från ministern att han faktiskt ser ett värde i att man tar vara på restprodukter. Det kan inte vara så att man ska samla in ris och avfall i skogen och bara köra till stora anläggningar, utan man måste också kunna använda det för att vara oberoende av energiförsörjning i övrigt, som man är på många gårdar ute på landet.

Sedan är jag fullt medveten om att den här debatten innehåller en hel del överdrifter och missförstånd. Det kan kanske bero på att Boverket har varit ute och cyklat en hel del med sin information. Denna otydlighet skadar faktiskt.

Nu finns det en bild i samhället av att politiken vill motarbeta vedspisar och vedkaminer. Det finns även en bild av att vi vill motarbeta kakelugnar och öppna spisar, även om det som sagt finns undantag där. Men allt detta beror ju på att både regeringen och myndigheten har varit fruktansvärt otydliga.

Nu skulle jag vilja ha en väldigt tydlig signal från ministern om att det inte finns något politiskt intresse vare sig i dag eller i framtiden när det gäller att motarbeta eldning med ved i Sverige.

Anf. 46 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Tack, ministern, för en redogörelse för hur Boverket har jobbat! Vad jag saknar i detta är: Vad har ministern konkret gjort för att försöka rädda våra gamla spisar och kaminer i landet? Det måste ändå finnas ett värde i att det som är tillverkat kan återanvändas. Det handlar om genuint utarbetade saker – det är ofta väldigt snygga kaminer och spisar som finns. Det är klart att det finns ett värde i att vi kan återanvända dem och sätta in dem i andra hus i området när man river och bygger om. Det är klart att det finns ett återvinningsvärde och ett trygghetsvärde i detta. Vad har ministern gjort för att försöka rädda kvar spisar och kaminer?

Rimlig nivå på utsläppen i all ära, men Sverige är ett av Europas största och mest glesbefolkade länder. Visst kan det inträffa problem om det blir en koncentration av vedeldning i städer, men läget är ett helt annat för dem

som bor på landsbygden och i glesbygden. Nu håller vi på att plocka bort vedspisar och vedkaminer.

Jag blir lite orolig för Miljöpartiets hela energipolitik, faktiskt. Man börjar med stora visioner om att lägga ned kärnkraften i Sverige. Sedan har man gett sig på den småskaliga vattenkraften. Den försöker man nu straffa ut fullständigt. Som det sista kommer nu slaget mot vedspisar och kaminer i Sverige.

Om Miljöpartiet får fortsätta den linjen kommer det att bli väldigt kallt i Sverige med Miljöpartiet i regeringen.

Anf. 47 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Jag får börja med att tacka för engagemanget från Moderaterna. Det är första gången, tror jag, som jag ser en bred uppställning för förnybar energi från Moderaternas sida. Det är en positiv utvecklingstrend. Jag gillar också att vi får en diskussion om att ta vara på lokala resurser runt om i Sverige på gårdar och i byar.

Men man måste också respektera att det finns en hälsofråga, särskilt i samhällen och städer: Om det är många som eldar, särskilt på ett ineffektivt och felaktigt sätt, blir det hälsoproblem.

Själv bor jag dock långt ute på landsbygden. Det är knappast en hälsofråga när jag eller andra på landet eldar med ved. Därför håller jag med Jan Ericson och vill uppmana människor att se till att ha en möjlighet att elda med ved i stugan eller huset där man bor. Det är en trygghet. Jag har själv varit med om minus 47 grader i Veniksel i Norrbotten. Då är man glad om det finns en kakelugn, vedspis eller kamin som man kan elda i som man kan få huset varmt med eller komplettera uppvärmningen med. Antingen funkar det inte att hålla värmen med elsystemet, eller så blir det vid sådana tider vansinnigt dyrt att sköta uppvärmningen på ett sådant sätt.

Jag är definitivt för att vi ska ha en trygg och säker möjlighet att elda med ved på landsbygden. Det är viktigt att det finns kvar. Därför har jag också sett till att stoppa förslaget om en skrotningspremie som Boverket kom med. Jag tycker inte att det var väl genomtänkt. Vi behöver vedeldning ur beredskapssynpunkt och för att det helt enkelt är bra att vi, när det blir kallt eller när strömmen går, har möjlighet att komplettera och elda med ved.

Den som eldar ofta och inte bara behöver vedeldning i en krissituation skulle jag dock rekommendera att köpa en modern spis, för de är ofta mycket effektivare. Man kanske bara behöver hälften eller en tredjedel så mycket ved för att få samma värme och effektivitet som med de gamla vedspisar som jag har upplevt. De var ofta väldigt ineffektiva. Man måste stå där och mata dem med små pinnar praktiskt taget hela tiden för att hålla elden vid liv.

Det finns alltså saker som kan bli bättre. Ekodesigndirektivet har, skulle jag säga, varit ett positivt steg i den meningen att det har bidragit till att vi har fått fler och effektivare vedpannor och vedspisar runt om i Europa. På samma sätt har man haft krav från EU på energieffektivare dammsugare eller andra attiraljer är det rimligt att vi också är lite smartare när vi eldar med ved.

Ni ska veta att jag från min sida är helt för en sådan verksamhet. Men jag tycker inte att vi ska fara med osanningar. Till Carl-Oskar Bohlin vill jag säga: Det vore bra om du också håller dig till sanningen.

Prot. 2017/18:67

6 februari

Svar på
interpellationer

Anf. 48 CARL-OSKAR BOHLIN (M):

Fru talman! Bostadsministern får gärna precisera vilken del i min framställning som inte överensstämmer med sanningen. Jag citerade som sagt ur Boverkets rapport, där man konstaterar att när det handlar om installation i en befintlig byggnad hamnar man ofta på kravnivåerna för nyinstallation. Det är Boverket som säger detta.

Jag välkomnar bostadsministerns uppgivna inställning till vedeldning. Jag har ingen anledning att tro att han inte är genuin med de personliga erfarenheter han har av kyla och vedeldning. Problemet här tycks vara att bostadsministern inte förefaller helt medveten om vilka direktiv som har getts från hans eget departement till Boverket. Boverket självt säger ju att man gör detta på grundval av de direktiv man har fått av Näringsdepartementet. Det var på grundval av de direktiven man tog fram förslaget om en skrotningspremie, som skulle ha kostat 5 miljarder att genomföra. Det är välkommet att bostadsministern backar från detta, men bäst hade det naturligtvis varit om vi hade sluppit det från första början.

Men skrotningspremien är egentligen bara halva problemet. Det stora problemet återstår, nämligen de nya regler som träder i kraft den 1 juli. Det är väl ingen som ifrågasätter att man ska ha rimligt ställda krav när man bygger ett nytt hus, men slå inte sönder vårt kulturarv genom att förbjuda nyinstallation av gamla vedspisar! Det är ju detta som blir följderna när det blir svårt eller omöjligt att sätta in dem i gamla hus som sedan tidigare har en murstock men där spisen eller kaminen har rivits ut under årens lopp och där människor nu arbetar för att restaurera och återställa byggnaden och stärka sin egen krisberedskap. Vill regeringen ta den här pucken? Vill man ge Boverket nya direktiv och se till att ändra den förordning som träder i kraft den 1 juli, så att undantaget blir större och det de facto blir ett undantag för återinstallation? Som Boverket har formulerat sig nu blir det i praktiken inte det. Möjligen skulle vissa enskilda K-märkta hus kunna undantas. Men i praktiken säger man: Vid installation i befintlig byggnad hamnar kravnivåerna på samma nivå som vid nyinstallation. Det betyder, Peter Eriksson, att det blir omöjligt att installera en gammal vedspis.

Miljöpartiet brukar ofta slå sig för bröstet och prata om livscykelanalys, det vill säga att man ska titta på den totala miljökonsekvens som någonting har. Låt oss då fundera över vad miljöavtrycket är för en 200 år gammal spis. Det är en spis som har kunnat brukas i 200 år, sedan malmen bröts och sedan spisen göts.

Jag menar att det är orimligt att dessa spisar nu ska gå till kassation, vilket är det som Boverket självt säger att man vill skapa incitament för. Visst, det är välkommet att bostadsministern backar på den punkten. Men se då till att också ändra regelverket! Som det ser ut just nu kommer det att leda till att gamla vedspisar förlorar sitt värde och tvingas till soptippen, och det är dåligt ur ett livscykelperspektiv.

Anf. 49 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Vad är samhällsproblemet här? Jo, samhällsproblemet är att ett stort antal hushåll saknar sekundära värmekällor. Ett stort antal hushåll i Sverige kommer inte att kunna värma sina bostäder om strömmen går. Ett stort antal hushåll kommer inte att kunna laga mat, för de har inte

en vedspis. Det man önskar är naturligtvis att Miljöpartiet och Socialdemokraterna hade skickat en tydlig signal till sin myndighet Boverket och sagt: Vi måste få fler hushåll att skaffa sekundära värmekällor.

Det är detta som är samhällsproblemet. Det man undrar är: Vilka styr-signaler har gått från Miljöpartiet till dess statliga myndighet när man får för sig att starta ett korståg mot den viktiga beredskapsfunktion som vedspisar och sekundära värmekällor över huvud taget har?

Jag såg en intervju med någon av myndighetens företrädare. Företrädaren sa ungefär så här: Ja, vi måste lyda Näringsdepartementet, så vi har gjort som de sa.

Jag tycker att det är väldigt glädjande och klargörande att Peter Eriksson nu tydligt talar om hur viktigt det är med vedeldning och hur viktigt det är att hushållen kan klara sig även när det blir kallt. Jag har själv suttit hos mina släktingar i Överkalix när det var minus 38 grader och strömmen gick. Då var det fantastiskt bra att kunna elda och fantastiskt bra att kunna få värme och ännu bättre att kunna laga mat på vedspisen.

Jag önskar att regeringen och Miljöpartiet startar ett korståg för sekundära värmekällor – av beredskapsskäl och med tanke på krissituationer och en eventuell krigssituation. Må Gud förbjuda att det händer, men om det händer ska hushållen kunna klara sig bättre.

Anf. 50 JAN ERICSON (M):

Fru talman! Jag måste först säga att jag blev väldigt förvånad när Peter Eriksson raljerade över att moderater var här och diskuterade småskalig energiförsörjning. Med tanke på alla de debatter jag har hört mina kollegor föra här i kammaren när det gäller den småskaliga vattenkraften är detta knappast den första gång som ministern ser oss i denna roll.

Jag vill anknyta till skrotningspengarna igen. Jag är väldigt nyfiken på vem som tog initiativ till Boverkets fullständigt hårresande förslag: att man ska använda 5 miljarder av skattebetalarnas pengar för att riva ut befintliga kaminer ur husen och skrota dem. Vem kan komma på en sådan idé? Menar ministern att det är Boverket självt som har hittat på detta, eller kommer det från departementet? Det måste vi bena ut. Vem har kommit med denna fullständigt groteska idé? Det skulle jag vilja ha svar på.

Sedan vill jag anknyta lite grann till livscykelanalysen, som flera har varit inne på, och hållbarhet. Det är väldigt lätt som miljöpartist att prata om hållbarhet. Men när det gäller vedspisarna är ni helt ute och cyklar. Om man får en massa skogsavfall i sin egen skog, som till exempel jag har, är det inget problem om det går åt lite mer ved. Att köpa en ny kamin bara för att man ska få högre effektivitet är ganska ointressant när man eldar upp sitt eget skogsavfall. Den analysen går inte ihop.

Då blir det mer så som Lars Beckman pekar på. Att skrota anläggningar är att gynna ett köp-och-slit-och-släng-samhälle i stället för att gynna hållbarhet, som Miljöpartiet brukar prata om i andra sammanhang. Jag får faktiskt inte riktigt ihop detta. Sedan kan jag förstå att det är jättebra om man ska köpa en helt ny kamin.

Men, ministern, vad händer i framtiden? Kan ministern lova att det inte kommer ytterligare förslag om att motverka vedspisar och vedeldning?

Anf. 51 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Det är uppenbart att våra gamla spisar och kaminer ute i landsbygden har förlorat sitt värde i och med det beslut som regeringen föreslår. Det blir alltså skrot av detta med tanke på att man inte får återanvända det i ett annat hus. Man kan använda det under den tid som det fortfarande står kvar i huset.

Men jag har fortfarande inte fått svar av ministern på frågan: Vad har ministern gjort konkret för att rädda våra spisar och kaminer? Jag tycker att det är bra att ministern ändå erkänner att det inte handlar om miljöskäl ute på landsbygden. Där har det egentligen ingenting med miljön att göra. Man hänvisar möjligtvis till samhällen och städer. Att man backar i fråga om den ståndpunkten tycker jag är bra. Ute på landsbygden kan vi behöva detta på ett helt annat sätt. Det är ledningar och annat som inte fungerar. Det är träd som faller. Och det blir strömavbrott på ett helt annat sätt.

Det är självklart bra att ministern ser att landsbygden behöver detta. Men då kommer nästa steg. Vad har ministern gjort för att undanta landsbygden och dessa spisar, så att vi fortfarande kan använda dem och installera dem vidare i nästa generations hus? Vad gör ministern konkret för att se till att vi får fram dessa undantag? Jag tror i grund och botten att ministern ser det som rimligt att vi skulle kunna få fram någon form av undantag i denna del. Då vill jag höra: Hur tänker ministern jobba konkret för att faktiskt få fram några undantag? Denna debatt kommer ju inte att tystna, utan den kommer att fortsätta ända in i valrörelsen, med tanke på vad man gör i övrigt mot landsbygden.

Jag har ett litet råd: Gör om och gör rätt, ministern!

Anf. 52 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Jag tycker ändå att det börjar närma sig en situation där det är ett lite mer sansat resonemang. Det har tidigare kanske varit väl högljutt, och missförstånd har dominerat.

Förutom att vara tydlig vill jag säga: Jag är för att man eldar med ved och utnyttjar effektiva kaminer och också har det som en beredskap och säkerhet. Jag vill också säga att det inte pågår något korståg mot vedeldning i Sverige. Till exempel har kakelugnar varit helt undantagna. Det var en sak som Bohlin tog upp tidigare. Han tyckte att det var ett stort problem med kakelugnarna. Han tog med dem i detta. Det finns ingen sådan fråga. Kakelugnarna är inte med i denna fråga, utan det handlar om kaminerna och spisarna. När det gäller frågan om nyinstallation eller att byta ut gamla kan jag säga att det ofta går att renovera äldre spisar och kaminer och få dem mer effektiva.

Jag håller inte alls med Jan Ericson om att det inte spelar någon roll på landsbygden om man eldar effektivt med ved eller inte. När min mormor var hemma på dagarna efter att hon hade mjölkat korna stod hon i köket och kunde hela tiden mata in pinnar i köksspisen. I dag har man sällan en husmor som har råd att mata in pinnar var tionde minut. Moderna vedspisar håller elden lite längre. De är mer effektiva. De ger mer värme. De funkar bättre att laga mat på. Det tycker jag inte är någonting som man ska nonchalera. Det är en bra sak.

Ett skäl till att Boverket drog igång det här nu är att man både i Norge och Danmark har infört dessa regler från ekodesigndirektivet. Man upp-

levde att många av de gamla, dåliga kaminerna kom till Sverige och installerades här i stället. Det blir ju ganska problematiskt om vi i stället för att installera nya, effektiva och mindre hälsofarliga kaminer där de används mycket använder gamla dåliga från Norge.

Jag håller inte riktigt med om att det där inte var ett problem, för nog fanns det ett problem i grunden. Jag tycker dock att det är rimligt – som det också är med de nya reglerna – att de befintliga kaminerna och spisarna får fortsätta användas så länge de fungerar.

Därför är det också felaktigt att säga att de gamla kaminer som finns i hundratusental i stugor runt om i Sverige på något sätt skulle vara hotade. Så är det inte, utan de får fortsätta eldas så länge någon vill och kan.

När man sedan byter ut sin kamin eller spis kan man byta mot en likvärdig, säger Boverket. Jag tycker att deras kommunikation i detta inte har varit så väldigt stark och tydlig. Den kritiken håller jag med om, och jag tror att det bästa vore om Boverket kom ut med nya, tydligare regler om vad som kommer att gälla även när man byter ut kaminer.

Jag hoppas att vi med den här diskussionen kan lösa en del av de missförstånd som har uppstått på grund av en otydlighet från Boverket och också få ett slut på diskussionen om att vi vill få ett stopp för vedeldning i Sverige. Så är det inte, och så kommer det inte att vara i framtiden heller, hoppas jag.

Anf. 53 CARL-OSKAR BOHLIN (M):

Fru talman! Jag noterar att bostadsministern står här och sänder ut dimridåer när han säger att man minsann kan renovera en gammal spis så att den blir okej att använda. Det är ju inte alls fallet, eftersom hela den nya regleringen bygger på att spisen är typgodkänd. Men en gammal spis blir ju inte typgodkänd bara för att du renoverar den, även om den då skulle hålla samma prestanda som en ny spis.

Det blir alltså i praktiken omöjligt att som privatperson installera en gammal spis enligt nyinstallationskraven, helt enkelt därför att du kan inte själv bevisa vilket förbränningsvärde kaminen eller spisen har med mindre än att du själv först installerar den och sedan genomför egna mätningar för att styrka ditt påstående. Detta blir i realiteten en omöjlighet, så jag skulle uppskatta om bostadsministern inte kom med den typen av vilseledande förklaringar.

Jag noterar att bostadsministern försöker ha två positioner samtidigt. Å ena sidan säger han att befintliga kaminer inte påverkas, vilket är korrekt så länge den befintliga kaminen sitter installerad någonstans. Å andra sidan konstaterar Boverket också att det förekommer en omfattande handel av begagnade kaminer, något som blir omöjligt eftersom det inte går att sätta in gamla kaminer och vedspisar i hus som har en murstock men som saknar en spis eller en kamin, för Boverket skriver ju i sin rapport att då hamnar kraven på samma nivå som för nyinstallation.

Det är vad Boverket själva skriver, och bostadsministern är den person i regeringen som har möjlighet att se till att detta ändras före den 1 juli.

Anf. 54 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Det kommer att vara möjligt att renovera gamla spisar. Boverket kommer att komma ut med tydligare regler. Det har varit en miss i kommunikationen, och jag tycker att det Boverket har skrivit har varit

otydligt och delvis motsägande. Men det kommer att bli tydligare. Det är mitt svar. Det är rimligt att vi från politiskt håll tar ansvar för det och ser till att det inte behöver vara några missförstånd framöver.

Jag tycker också att alla vi som deltar i den här debatten har ett visst ansvar att se till att vi inte lurar folk och inte driver missförstånd som vi vet är felaktiga.

Därför vill jag avsluta den här debatten med att säga att det inte kommer att finnas någon anledning att vara orolig för att det inte ska gå att fortsätta elda med ved i Sverige. Under mina 30 år i Miljöpartiet har partiet aldrig tagit ett sådant beslut. Vi har aldrig drivit en sådan linje, och jag tror inte att vi kommer att göra det heller. Vi är tvärtom för att människor sköter om sin självförsörjning ute på landsbygden genom att använda och utnyttja lokala resurser så att hus och lokalsamhällen fungerar på ett så bra sätt som möjligt.

Till alla människor runt om i Sverige: Fortsätt gärna att elda med ved, och gör det på ett effektivt sätt! Det går att elda på ett dåligt sätt också, men det går att lära sig på nätet hur man gör rätt.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2017/18:348 om Migrationsverkets benämning av kristna församlingar

Anf. 55 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S):

Fru talman! Andreas Carlson har frågat mig vad regeringen tänker vidta för åtgärder för att hindra att Migrationsverket sprider nedsättande och felaktig information om den svenska frikyrkorörelsen. Andreas Carlson hänvisar till en formulering i ett beslut av Migrationsverket, där två svenska frikyrkoförsamlingar kallas för sekter.

Migrationsverket är liksom övriga förvaltningsmyndigheter i Sverige en självständig myndighet. När det gäller det enskilda beslutet får jag hänvisa till Migrationsverket. Migrationsverket har framfört att formuleringen är olycklig.

Migrationsverket har utarbetat en uppförandekod som bland annat tar upp respektfullt bemötande. Migrationsverkets beslutsfattande ska hålla en hög rättslig kvalitet och vara förutsägbart och enhetligt för alla sökande. Myndighetens kontinuerliga arbete med kvalitetsuppföljningar är ett viktigt verktyg för att upptäcka eventuella brister och för att kunna vidta åtgärder för att komma till rätta med dem. Jag förutsätter att det sker även i dessa frågor.

Migrationsverket har tidigare anordnat utbildningar riktade till medarbetare inom asylprövningen tillsammans med Sveriges kristna råd. Migrationsverket och Sveriges kristna råd har en pågående dialog om ett fortsatt samarbete.

Anf. 56 ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Tack för svaret! Det var tidningen Dagen som den 26 januari avslöjade att Migrationsverket hade avvisat asylansökan från en iransk familj som konverterat till kristendomen. Familjen har varit aktiv i

Equmeniakyrkan i Borgstena och i Pingstkyrkan i Borås. I avvsningsbeslutet skriver Migrationsverket att ”det rör sig om två olika sekter”.

Equmeniakyrkan och Pingstkyrkan är två av Sveriges största frikyrkoförsamlingar. Att av en svensk myndighet bli stämplade som sekter är för det första helt felaktigt, för det andra oerhört okunnigt och för det tredje nedsättande.

I den svenska frikyrkorörelsen, som är en bärande del av vårt civilsamhälle, görs stora ideella insatser varje vecka. Detta såg vi inte minst under flyktingkrisen 2015, men det är ett arbete som ständigt pågår.

Frikyrkornas roll för vår demokrati kan inte överskattas. Att då få läsa att man är en sekt är förstås provocerande för alla dem som har engagerat sig.

Statsrådet säger i sitt svar att Migrationsverket har utarbetat en uppförandekod som bland annat tar upp respektfullt bemötande. Det känns verkligen som ett hygienkrav för svenska myndigheter! Vad tänker regeringen vidta för åtgärder för att följa upp denna uppförandekod och förhindra att felaktig information sprids om den svenska frikyrkorörelsen?

Jag har liksom statsrådet noterat att Migrationsverket har framfört att formuleringen är olycklig. Men att Migrationsverket i en dom har kunnat uttrycka sig så här är ett bevis på att det behövs ytterligare kunskapsinsatser om religion på myndigheten.

Vi kristdemokrater har länge drivit att det behövs en ökad kunskap om religionens betydelse i många människors liv och för samhället. Man måste på Migrationsverket ha större kunskap om religion, vad det innebär att konvertera och vad det kan medföra för faror och risker för den enskilde. Det är uppenbart att Migrationsverket måste prioritera det arbetet, men för att det ska ske måste regeringen påpeka att detta är viktigt. Det kan ske exempelvis via regleringsbrevet. Det behövs en standardiserad process för hur konversionsärenden ska hanteras, och de av Migrationsverkets handläggare som jobbar med denna kategori utredningar behöver också mer utbildning. Den senaste utbildningen, fru talman, som hölls på det temat var 2013. Sedan dess har Migrationsverket, som bekant, fått många nya medarbetare.

Regeringen prioriterar frågan om asylsökande som åberopar hbtq-skäl som grund för att få uppehållstillstånd högt. Det är bra. Men vi måste komma ihåg att frågan om asylsökande som har konverterat är av samma karaktär, varför det är rimligt att båda dessa grupper likställs. Det är så att säga samma typ av fråga.

Detta är ett stort problem, men trots det har Migrationsverket inte tagit upp kristna konvertiter i årsredovisningen, varken under kapitlet Likvärdig behandling eller under kapitlet Rättsliga ställningstaganden. Min uppmaning till statsrådet är att använda det redskap regeringen har, nämligen regleringsbrevet.

När Kristdemokraterna satt i alliansregeringen var vi pådrivande att ge Migrationsverket i uppdrag, via just regleringsbrevet, att vidareutveckla kompetensen rörande religiös tillhörighet. Problemet har uppenbart blivit större sedan dess. Ändå väljer regeringen att inte använda det redskap regeringen har utan duckar. På det vill jag gärna ha en förklaring.

Prot. 2017/18:67
6 februari

Svar på
interpellationer

Anf. 57 Statsrådet HELENE FRITZON (S):

Fru talman! Interpellanten har ställt en fråga till mig om ett specifikt beslut av Migrationsverket – inte en dom utan ett beslut. Jag är förhindrad att kommentera enskilda ställningstaganden, men jag tror att både jag och interpellanten tydligt har noterat att Migrationsverket har uttryckt att det är en olycklig formulering. Så vi kan lägga just det specifika ärendet lite åt sidan.

Interpellationen ger mig dock en möjlighet att utveckla frågan om de styrdokument som Migrationsverket har från regering och riksdag och har tagit fram för egen del att fatta beslut utifrån. Jag tänker på Migrationsverkets samlade värdegrund, som utgår från den gemensamma värdegrund som gäller för alla statsanställda. Det är egentligen en sammanfattning av vad myndigheten ska sträva efter, hur man vill uppfattas och vad som förväntas av personalen. Där finns tre vägledande ord som jag tycker fångar mycket av det interpellanten efterfrågar.

Det första ordet är empati. Med empati i sammanhanget avses att myndigheten och dess personal vill förstå den de möter och dennes situation.

Det andra ordet är tydlighet. Det inbegriper att personalen uttrycker sig konkret, korrekt och med ett professionellt förhållningssätt.

Det tredje ordet i värdegrunden står för vad myndigheten gör, nämligen mod. Mod är att man är beredd att bryta mönster, att tänka om och tänka nytt.

Migrationsverket har utöver denna värdegrund också en tydlig nolltolerans när det gäller rasism, diskriminering, trakasserier, kränkande särbehandling och mobbning, och myndigheten ska motverka alla tendenser till ett sådant beteende.

Migrationsverket har återkommande kontakt och dialog med religiösa samfund för att skaffa sig kunskap om personer som återoppar – antingen i samband med konvertering eller i samband med ansökan – religiösa skäl. Det finns också en utbildning för nyanställda handläggare som tar upp de frågorna.

När det gäller frågan om konvertering finns också ett uttalande, ett praxisavgörande, från Migrationsöverdomstolen. Det tydliggör inriktningen på det sättet att man ska kunna påvisa att det är en genuin personlig religiös övertygelse, och det ska göras en samlad bedömning av de omständigheter under vilka konverteringen har kommit till stånd. Det är klart att det påkallar en extra uppmärksamhet i trovärdighetsfrågan när konvertering sker sedan man kommit hit till landet.

Anf. 58 ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Jag har respekt för att statsrådet inte kan uttala sig i enskilda ärenden, men dessvärre verkar detta inte vara en enskild händelse. Vi får återkommande rapporter om att detaljerade och i sammanhanget irrelevanta frågor har ställts till personer som sökt asyl på basis av att de har konverterat. Detta sker trots att det på Migrationsverket hemsida står följande: ”När det gäller konvertiter till kristendom är processen och skiftet från en övertygelse till en annan det viktigaste som utreds av Migrationsverket, inte vad man kan om Bibeln.”

I en kvalitetsuppföljning av utredningsmetodik som Migrationsverket har gjort från januari i år i ärenden där konversion återoppar konstateras

dock att nära vart femte ärende i uppföljningen innehöll mycket detaljerade frågor om Bibeln och tron eller rent av onödigt detaljerade frågor om svåra ämnen. Där framgår också att i ett av ärendena förväntades den sökande också kunna göra ingående jämförelser mellan olika inriktningar av kristendom. När sökanden inte klarade av att förklara dessa komplicerade frågor vändes detta emot honom eller henne i en bedömning av tillförlitligheten.

Den enskilde handläggarens attityd och kunskap är förstas avgörande för att kunna göra en rättssäker bedömning. På Migrationsverkets hemsida framgår det också att ”det finns varken några standardfrågor eller mallar”. Återigen i uppföljningen står det att i de ärenden där det ställs detaljerade frågor synes dessa ha formulerats själv av den enskilde utredaren. Då anser jag att det är av största vikt att personen som utreder har rätt kompetens inom religion.

Migrationsverket betonar vikten av kompetens om religion och vad det innebär att konvertera från en religion till en annan. Det är oerhört viktigt. Med anledning av detta tycker jag att det är avgörande att den enskilde handläggaren har rätt utbildning och kunskap som är relevant för avgörandena.

I kvalitetsuppföljningen framgår vidare att Migrationsverket tillsammans med Sveriges kristna råd vid två tillfällen har genomfört utbildning för asylpersonal i bland annat utredningsmetodik. Det senaste tillfället, 2013, är nu flera år sedan. Efter detta har verket fått många nyanställda, och dessa har inte tagit del av utbildningen. Det kan vara befogat att genomföra någon form av utbildningsinsats för att minska risken för onödigt detaljerade kunskapsfrågor.

Man kan luta sig tillbaka och vara lugn med tanke på vad som står på Migrationsverkets hemsida. Men jag tycker att detta pekar på vad jag tog upp i min inledande fråga, nämligen varför regeringen inte genom regleringsbrevet har pekat ut detta som ett prioriterat område att arbeta med. Jag har respekt för att man inte ska peta i enskilda ärenden, men Kristdemokraterna var i regeringsställning pådrivande i att genom regleringsbrevet lyfta fram betydelsen av kunskap i de så avgörande frågorna. Det exempel som är anledning till att jag har väckt interpellationen, alla andra exempel och Migrationsverkets egen analys av detta stora problem pekar verkligen på att regeringen behöver förtydliga dessa frågor i regleringsbrevet. Därför ställer jag mig frågande till varför statsrådet inte är beredd att göra det.

Anf. 59 Statsrådet HELENE FRITZON (S):

Fru talman! Det finns tydliga skrivningar från regeringens sida om kvalitet och rättssäkerhet. Jag har här från talarstolen redovisat arbetet med Migrationsverkets värdegrund. Migrationsverket har som alla andra statliga verk höga krav på kompetens och utövande i de personalpolitiska frågorna.

I Migrationsverkets fall är det ju väldigt speciella omständigheter. Sedan 2015 har Sverige varit mottagare av högst antal asylsökande per capita i Europa, och det har ställt enorma krav på Migrationsverket. Verket har ökat personalbemanningen väsentligt.

Nu går vi en ny tid till mötes med ett lägre antal asylsökande och färre ärenden att utreda, vilket gör att uppdraget för Migrationsverket nu handlar

mycket om att minska antalet anställda. Det handlar för innevarande år om 3 000 anställda.

När det gäller själva frågan om hur en konvertering går till och vilka frågor som ställs är jag överens med interpellanten, och det som ni har hittat på hemsidan stämmer. Det är inte någon bibelkunskap som ska efterfrågas, utan det är två saker. Den enskilda, den asylsökande personen, är den som har bevisbördan. Det är den personen som ska göra sin identitet och sina skyddsskäl sannolika, det vill säga även ett skyddsskäl som har ett religiöst uttryck som grund.

Myndigheten har sin skyldighet, nämligen utredningsskyldigheten – att utredningen ska genomföras på ett professionellt sätt. Det gör att varje asylärende är unikt och ska hanteras utifrån den kontexten. I en sådan utredning, ett sådant samtal, ska det naturligtvis ställas väldigt många olika sorters frågor.

Det konkreta jag vill peka på att Migrationsverket använder sig av när det gäller konverteringsfrågor är de riktlinjer som finns från UNHCR som ett exempel på vilka frågor som kan ställas av handläggare och beslutsfattare.

Jag vill också understryka det samarbete och den dialog som Migrationsverket har med Sveriges kristna råd. Jag vet inte i dag om det resulterar i ytterligare gemensamma åtaganden när det gäller utbildning. Det får Migrationsverket i så fall återkomma till. Men jag tycker att det är angeläget och bra att den dialogen förs.

Anf. 60 ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Detta är inte en fråga om huruvida Migrationsverket ska göra en bedömning av enskilda asylsökandes skyddsskäl eller inte; det ska Migrationsverket såklart göra. Det är inte heller en fråga om vilka kriterier som ska uppnås för att asylsökande ska beviljas uppehållstillstånd på basis av att de har konverterat.

Vad det handlar om är att asylbedömningar ska ske rättssäkert och på ett så korrekt sätt som möjligt. Här ser vi i dag flera tecken på att det brister. Vi ser det i just detta exempel – man kan kalla det för sektfrågan. Vi drar den slutsatsen också av alla de kontakter vi har med personer som vittnar om orimliga frågor ställda under asylintervjuer.

Jag uppfattar statsrådets inlägg i den här debatten som att hon är positivt inställd till mer utbildning om religionens betydelse för den enskilde och om konversionens påverkan. Därför undrar jag vad det är som hindrar att regeringen visar att man prioriterar den här frågan och ger Migrationsverket ett uppdrag via regleringsbrevet. Vad är det som hindrar att regeringen gör det?

Anf. 61 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka Andreas Carlson för interpellationen, som är avgränsad i sin sakfråga men som principiellt täcker ett viktigt och angeläget område kring prövningen av skyddsskäl.

Precis som interpellanten har strukit under handlar det om en långsiktigt hållbar och rättssäker asylprocess. Det förutsätter att vi har en effektiv verksamhet med hög rättslig kvalitet.

Ändringsfrekvensen i domstolarna kan man säga är ett riktmärke för hur arbetet bedrivs. Det kan handla om ändring av beslut men också tillkommande fakta i själva utredningen som ändrar ställningstagandet. Här har det pendlat genom åren mellan 5 och 10 procent. Vi ligger för förra året på 8 procent. Det är alltså inga anmärkningsvärda avvikelser, utan man följer ungefär de nivåerna.

När det gäller den konkreta frågan om religiösa skäl och konverteringar ingår detta på många sätt i det samlade uppdrag som Migrationsverket har från regeringen. Jag tycker att de åtgärder som regeringen har vidtagit för att förbättra effektivitet, förkorta handläggningstider och förbättra prövningen av asylärenden är de som verket behöver och har behövt fram till nu. I övrigt får vi återkomma.

Överläggningen var härmed avslutad.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 16.05 på förslag av tredje vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 18.00.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 18.00.

§ 13 Svar på interpellation 2017/18:287 om körkort för diabetiker

Anf. 62 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Johan Hultberg har frågat mig om jag är beredd att ta initiativ till en förändring av regelverket gällande körkortstillstånd och körkortsinnehav så att individuell prövning alltid görs för den som behandlas med insulin och som har eller har sökt högre behörighet. Han har också frågat mig om jag är beredd att ta initiativ till en förändring av dagens regelverk så att moderna behandlingsformer och hjälpmedel i högre grad tas i beaktande när körkortsinnehav ska prövas.

Låt mig inleda med att tydliggöra att jag inte tar ställning i det aktuella fallet. Jag har stor förståelse för den frustration den som drabbas av indragna körkortsbehörigheter kan känna, särskilt när det påverkar ens yrkesliv. Men precis som Johan Hultberg själv säger är det också oerhört viktigt att värna om trafiksäkerheten.

EU:s körkortsdirektiv, som Sverige måste följa, innehåller medicinska krav för körkortsinnehav. Som huvudregel är insulinbehandling ett hinder för innehav av högre körkortsbehörigheter – det vill säga för tung lastbil eller buss – eller taxiförarlegitimation.

I körkortsdirektivet anges dock att innehav av högre körkortsbehörigheter i undantagsfall kan medges. I Sverige är Transportstyrelsen den myndighet som föreskriver i detalj om de trafikmedicinska kraven. Transportstyrelsen har i sina föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för

innehav av körkort med mera valt att utnyttja denna möjlighet till undantag för insulinbehandlad diabetes typ 2, där det oftast kan medges innehav. Transportstyrelsen kan också, efter en individuell prövning, bevilja undantag från att diabetes typ 1 är hinder för innehav av högre körkortsbehörigheter och taxiförarlegitimation. Det gäller även diabetes av den typ som kallas LADA och som Johan Hultberg tar upp i sitt exempel. Undantag beviljas främst under de första åren av denna typ av diabetes och där risken kan mätas med hjälp av blodprov avseende C-peptid.

Den individuella prövning Johan Hultberg efterfrågar görs alltså vid en dispensansökan.

När det gäller användandet av modern teknik följer Transportstyrelsen utvecklingen på området med stort intresse. Möjligheten att ha kontinuerlig mätning av blodsockervärdet – och en insulinpumps dosering kopplad till det – är tilltalande. En utvärdering av om sådana system effektivt förebygger allvarlig hypoglykemi gjordes av Statens beredning för medicinsk och social utvärdering 2013. Det fanns då inte stöd för att sådana system fungerade tillräckligt bra.

Transportstyrelsen införde vid årsskiftet som en följd av ändringar i körkortsdirektivet vissa lättnader rörande innehav av lägre körkortsbehörigheter vid diabetes. För högre behörigheter planerar Transportstyrelsen under detta år att se över gällande regelverk för körkort vid diabetes, detta i relation till både körkortsdirektivet och det vetenskapliga läget.

Min utgångspunkt är att Transportstyrelsens expertis kontinuerligt utvärderar de medicinska körkortskraven utifrån en omvärldsanalys som beaktar flertalet faktorer, bland annat förändringarna i körkortsdirektivet och i den tekniska utvecklingen. Jag avser därmed inte i nuläget att vidta några ytterligare åtgärder för att förändra regelverket.

Anf. 63 JOHAN HULTBERG (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret.

Sverige ligger verkligen långt framme i trafiksäkerhetsarbetet. Det ska vi vara väldigt glada för. Trafiksäkerhetsarbetet utgår från en minst sagt hög ambition i Sverige, nämligen nollvisionen, som föreskriver att vi ska försöka sträva efter att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Sedan riksdagen hösten 1997 fattade beslut om nollvisionen har vi sett en väldigt positiv utveckling. Antalet omkomna i trafiken har närapå halverats från 500 personer till omkring 270 personer per år, som det är nu. Det är naturligtvis många insatser som ligger till grund för denna positiva utveckling. Inte minst handlar det om innovationer och förbättringar i den fysiska trafikmiljön, såsom mitträcken, trafiksäkerhetskameror och det som nu finns i praktiskt taget varje ort med självvakning, nämligen rondeller.

En viktig del av trafiksäkerhetsarbetet handlar också om de höga krav som vi i Sverige ställer på både de fordon som är i trafik och oss som framför dessa fordon. Körkortslagens grundläggande krav, som säger att körkortstillstånd endast får ges till den som utifrån sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare, är bra, rent av självklara.

Problemen som jag lyfter fram i min interpellation handlar om hur den här övergripande lagstiftningen omsätts i föreskrifter och allmänna råd och hur dessa sedan tillämpas av ansvariga myndigheter. Jag menar att reglerna och tillämpningarna ofta är alltför schablonmässiga och generella och inte ger utrymme för ordentliga individuella prövningar. Det drabbar inte minst gruppen diabetiker.

För diabetiker är det, precis som ministern säger, så att Transportstyrelsens föreskrifter innehåller ett generellt förbud för personer med insulinbehandlad diabetes att inneha högre körkortsbehörigheter eller taxilegitimation. Man kan, som ministern sa, få undantag vid typ 2-diabetes om man uppfyller krav om att ha god kontroll på sitt blodsocker och ha förmåga att känna av de varningssignaler som kommer innan man drabbas av hypoglykemi, det vill säga ett akut lågt blodsocker.

Ministern sa också att en person med typ 1-diabetes efter individuell bedömning kan beviljas undantag om man begär dispens och genomgår ett dispensförfarande. Tyvärr låter nog ministerns svar bättre än vad det i själva verket är. I praktiken säger Transportstyrelsen nämligen nej på alla de dispensansökningarna.

Jag har verkligen försökt gräva i den här frågan. Genom de kontakter jag har haft med bland annat Transportstyrelsen har jag fått mig till livs att de dispenser som har beviljats är av synnerligen begränsad karaktär. Det handlar om personer som till exempel jobbar på bilprovning och får lov att köra fordon in och ut ur provningslokalen eller göra ett bromstest. Det handlar om personer som jobbar på en lastbilscentral och får transportera en lastbil in och ut ur en tvätt. Men det handlar inte om att någon har fått möjlighet att behålla sin taxilegitimation eller sitt lastbilskort.

Jag menar att de här reglerna och den här tillämpningen inte utgår från dagens kunskap och dagens läge när det gäller den medicintekniska utvecklingen. Här tycker jag verkligen att det är synd att ministern är så passiv i sitt svar och inte säger sig vara beredd att ta initiativ till en förändring. Jag hoppas att ministern kan ompröva den uppfattningen.

Anf. 64 STAFFAN DANIELSSON (C):

Fru talman! Herr statsråd! Det är en relevant interpellation som ställts. Jag tror att det ligger väldigt mycket i vad Johan Hultberg för fram. Jag har jobbat lite med synfältsproblematik, som berör diabetes i mycket hög grad. Där vet jag att Sverige och Transportstyrelsen är väldigt stränga. Det är lite konstigt i Sverige. Vi har komplicerade körkortsprov med en mycket avancerad teoridel, som ibland gör det nästan omöjligt för en del praktiskt lagda ungdomar och nyanlända att klara provet utan mycket stora insatser för svensk kunskap och annat. Jag har tyckt att det borde kunna vara lite enklare att ta körkortsteorin. Det borde inte vara lika mycket nyanskrav som det är nu vad gäller svenska och så vidare. Det hoppas jag att ministern tar med sig. Jag har tidigare motionerat om detta.

Samtidigt som vi ställer höga krav i Sverige på dem som tar svenska körkort är det lägre eller inga krav på dem väldigt många som kör bil i Sverige och som bor i andra länder, turistar här och så vidare. De kör med körkort från länder som inte alls ställer höga krav och ibland inga krav alls på synfältet och så vidare.

Det kan vara så att Sverige även på det här området är unikt strängt jämfört med alla andra länder. Det vet jag inte, men jag utesluter det inte. Det är bra som ministern sa i svaret att det ändå finns möjligheter, och det är bra att Transportstyrelsen tittar över dem. Man måste göra det i en internationell jämförelse. Sverige kan inte rimligen ligga för långt fram.

Det finns en fråga som är kopplad till detta som handlar om synfält, och jag ska snart interpellera ministern om den. Jag tänkte ta chansen att flagga lite för den problematiken som är väldigt nära kopplad.

Sveriges krav är mycket höga. Om man har vissa brister i sitt synfält, ofta på grund av diabetes, men ser väldigt bra har Sverige sagt att man måste genomgå test med en syntestmaskin. Man har kroppen, huvudet och blicken fixerad. Sedan ska man se när det händer någonting i kanterna. Transportstyrelsen har på egen hand satt upp mycket höga krav. Man får nästan inte missa någonting.

I Norge, med lägre trafikdödlighet än i Sverige, finns det inte många syntestmaskiner. Det finns inga körsimulatorer. Den nya grejen är att man ska bevisa sin körduglighet, vilket väl är ett steg åt rätt håll. Men det kostar 20 000 kronor. Det är en klassfråga vilka som får testa och kommer att göra det. I Norge får man, liksom i övriga länder i världen skulle jag tro, bevisa sin körduglighet i praktiska körprov. I Sverige får man inte det. Det är oerhört märkligt.

Jag tycker att Sverige ska ha en vision om en hög trafiksäkerhet, absolut. Vi ska kolla dem som tar körkort i Sverige och ha goda krav. Vi ska kolla dem som kör i Sverige med andra körkort. Nu är det så att om man åker till Norge och bosätter sig får man ett praktiskt körprov. Tusentals av dem som i dag fråntas sina körkort i Sverige skulle kunna ta körkort där, och sedan kan de obehindrat köra i Sverige. Men i Sverige fråntas de sina körkort.

Det var ändå ett balanserat svar av ministern. Jag ser fram emot att diskutera den här frågan senare.

Anf. 65 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, både Johan Hultberg och Staffan Danielsson, för engagemanget! Det är jätteviktigt. Jag uppskattar också att ni båda lyfter fram trafiksäkerheten som utgångspunkt. Här är Sverige världsledande. Vi slog förra året nytt lägstarekord, om jag får uttrycka mig så, vad gäller antalet dödade och skadade i trafiken. Det är väldigt många färre än för bara tio år sedan. Det är framgången med nollvisionen.

När vi nu nystartar nollvisionen gör vi det för att vi inte slå oss till ro med att vara världsledande utan höja ambitionsnivån. Alla som har haft en nära anhörig eller någon annan som skadats eller dödats i trafiken vet hur fruktansvärt det är. De vet hur onödigt det känns i ett läge där vi utvecklar säkerhetssystem i våra fordon så att man skulle kunna undvika allvarliga olyckor och dödsfall i än större utsträckning.

Därför går regeringen vidare med väldigt många trafiksäkerhetsinsatser. I budgeten kunde vi läsa om alkobommar som man nu ska sätta upp automatiserade vid hamnarna. Den första kommer under 2018. De ska förhindra att förare som är alkoholpåverkade kommer in på våra vägar, inte minst med tunga fordon.

Jag avser att gå fram med förslag om vinterdäck på tunga fordon och bussar. De senaste veckorna har vi märkt hur tunga fordon har förorsakat olyckor eller trafikstockningar till följd av snöfallet för att de har undermåliga däck. Det gäller inte minst utländska lastbilar som har sommar-
däck, vilket jag tycker är en oacceptabel utveckling.

Vi har nyligen sett till att alla nu ska ha händerna på ratten, det vill säga att man ska hantera mobiltelefonin via uppkoppling och inte genom att man sitter och sms:ar under tiden man kör. Det är viktigt. Det är ett av skälen till att vi är så långt framme.

Vi ställde också extra krav på dem som är yrkeschaufförer. Den som kör tunga fordon, bussar och taxi ska ha hårda krav. Annars är det tredje-
man och andra i trafiken som drabbas.

När väl det är sagt är det också viktigt, som Johan Hultberg nämner i interpellationen, att vi också gör en översyn och anpassar regelverken efter den tekniska utveckling vi har på fordonssidan och också sett till forskningsläget inte minst för diabetes. Det gäller för den delen också hur man utformar syntesten. Det gäller möjligheten att bevaka och sköta sin sjukdom på ett sätt som gör att människor inte hamnar i lägen där de riskerar att få ett trafikfarligt beteende.

Jag är därför väldigt nöjd med att Transportstyrelsen nu ser över sina föreskrifter under året. Det är den översynen jag tänker avvakta. Jag har själv engagerat mig i de här frågorna tidigare. Det är angeläget att se till att man tar vara på den kompetens som en person har som har kört bil i hela livet. Man ska så långt som möjligt från samhällets sida ge rätt verktyg för att människor ska kunna fortsätta att vara yrkesverksamma.

Avvägningen är svår. Jag tror att alla inser att Transportstyrelsen och säkert ögonläkarkommittén som finns i Bryssel eller gemensamt i EU gör sitt bästa för att se till att man har ett bra faktaunderlag när man gör den svåra avvägning som det innebär att någon inte längre får behålla sitt körkortstillstånd.

Däremot är jag lite kluven inför diskussionen huruvida vi i Sverige har en hårdare prövning än i andra EU-länder och om det är vi som ska anpassa oss på andra hållet. Jag vill att vi ska ha en säker trafikmiljö i hela EU. Jag vill att övriga EU-länder ska ha motsvarande system för trafiksäkerhet som vi har. Det skulle reducera antalet skadade och döda i trafiken väsentligt i hela Europa.

Jag vill avvakta Transportstyrelsens översyn innan jag ger besked om det behövs några regeländringar. I så fall skulle jag naturligtvis vara beredd att pröva det.

Anf. 66 JOHAN HULTBERG (M):

Fru talman! Tack, ministern, för det andra inlägget i debatten! Jag lyssnade särskilt på den andra delen av svaret som explicit handlade om frågan jag ställde. Jag välkomnar också den översyn som Transportstyrelsen säger att man ska genomföra i närtid. Det jätteviktigt att man i den översynen igen tittar på utvecklingen av de moderna tekniska hjälpmedlen. Ministern hänvisade i sitt första svar till utvärdering från 2013 gjord av Statens beredning för medicinsk och social utvärdering. Under åren sedan dess har det hänt enormt mycket.

Fru talman! Jag fick själv diagnosen typ 1-diabetes så sent som 2014. På de år som gått sedan dess är skillnaden som natt och dag. Det finns ett

helt annat utbud av tekniska hjälpmedel som gör att jag som diabetiker kan hålla koll på mitt blodsocker och agera i tid innan jag kommer i en sådan situation att jag har fått ett för lågt blodsocker och kan vara till fara både för mig själv och för andra.

Fru talman! Den här frågan handlar verkligen inte om att tumma på trafiksäkerheten. Det handlar om att ha ett regelverk som är anpassat till dagens kunskapsläge och dagens tekniska hjälpmedel och som på allvar testar individens förmåga eller oförmåga. Jag tycker att Transportstyrelsen många gånger gör det alldeles för lätt för sig i sin hantering av till exempel dispensfallen.

Man konstaterar att diabetiker generellt sett har en högre risk att bli medvetlösa. Det är sant. Men jag tycker inte att man ska utgå från den genomsnittliga diabetikern utan man ska utgå från den enskilde diabetikern. Den ordningen tycker jag att vi i Sverige ska ha. Det är beslut som är viktiga utifrån trafiksäkerhetssynpunkt. Men det är också beslut som är extremt viktiga för den enskilde.

Jag lyfter i min interpellation fram ett exempel från Växjö med taxi-chauffören Jan, som är bekant för både ministern och mig. Han har helt enkelt fått sin karriär sönderslagen av det faktum att han inte längre får ha kvar sin taxilegitimation.

Jag hoppas, och jag tror att ministern delar den uppfattningen, att det ska lösa sig för Jan. Men jag tror inte att den möjligheten är särskilt stor med den praxis och det regelverk som vi har i dag. Vi måste verkligen få ett annat regelverk på plats.

När det gäller just taxi är det ganska intressant. Jan får köra sin vanliga personbil hur mycket, hur länge och hur långt han vill, men han får inte göra det i yrkestrafik. Det är måhända rimligt att man ställer tuffare krav på yrkestrafik än vad man kanske gör på mig som privatbilist. Men någonstans kan jag tycka att det finns anledning att se över det regelverket.

Fru talman! Jag hoppas ändå att ministern inte bara följer den utvärdering och översyn som Transportstyrelsen gör. Jag hoppas att han också agerar för att säkerställa att myndigheten inte tar den enklaste vägen och bara förhåller sig till generella och schablonmässiga bedömningar, utan att man gör det merarbete som jag inser att det innebär att göra individuella prövningar. Detta är som sagt viktiga beslut för den enskilde men också, naturligtvis, för trafiksäkerheten.

Apropå den problematik som min kollega Staffan Danielsson från Centerpartiet lyfte fram blev jag själv uppringd av en företagare i veckan. Han var desperat på grund av det faktum att hans företag inom kort antagligen skulle gå i konkurs eftersom han hade fått sitt körkort indraget och eftersom det tar så lång tid att få en omprövning eller dispens beviljad. Denna fråga är synnerligen viktig. Jag hoppas att fler kan få möjlighet att få sin förmåga testad i till exempel en simulator och inte bara rätt av får sitt körkort indraget.

Anf. 67 STAFFAN DANIELSSON (C):

Fru talman! Jag ska fatta mig kort. Ministern sa det som är något av den svenska modellen: Övriga länder i Europa ska anpassa sig till svenska regler och krav, och våra är bättre än dem som övriga länder har! Jag är en del av den svenska modellen; om vi ligger före eller har de bästa eller bäst

utformade kraven delar jag uppfattningen att vi ska försöka få övriga länder att höja sig till vår nivå.

Däremot blir det någon gång, som i det här fallet, så att vi möjligen blir ledda av experter som vill så mycket och som själva utformar reglerna och lägger fast kraven på att man till exempel ska få sitt synfält testat. Experisen säger att vi icke ska acceptera praktiska körprov utan bara använda syntestmaskiner och att kraven ska vara stenhårda i denna oerhört stressande miljö. Om en person då inte klarar dessa mycket högt ställda krav och regler som Sverige ensidigt har fastställt tar vi körkortet.

Man har öppnat för bilsimulator, och det är bra. Det är ju egentligen en sorts praktiskt körprov. Men det kostar 20 000 kronor, och det innebär en oerhörd stress. En del klarar inte balansövningarna. Och endast ett fåtal får testa, för det är kö. Där tror jag att vi har lite att lära av till exempel Norge, där man bygger mycket på stränga praktiska körprov för att bedöma om den aktuella personen kan köra bil bra.

Vi ska föra ut det som är bättre i Sverige och få Europa att anpassa sig till det. Men lite ödmjukhet kanske vi ska visa. När det är någonting som är så ifrågasatt som det i min andra fråga vore det bra för alla om det reds ut.

Anf. 68 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är sant, Staffan Danielsson: Lite ödmjuk ska man också vara. Och det är vi nog i många fall. Vi måste naturligtvis se om vi kan hitta gemensamma regler och tillämpningsområden inom EU.

Men just när det gäller säkerhet kan vi också från svensk sida vara lite kaxiga. Vi är faktiskt väldigt bra på trafiksäkerhetsarbete, och vi har utvecklat bra praxis och regelverk. Det är ett av skälen till att jag i detta sammanhang hade den aktuella diskussionen om vinterdäck i sinnet. Det är onekligen så att när utländska åkare kommer in med sina fordon har de vinterdäck i mycket mindre utsträckning än vad svenska åkerier har. Jag tycker inte att det är acceptabelt. Om man kommer och kör på svenska vägar ska man ha vinterdäck, och vi ska se till att med lagstiftning och regler säkra detta. Det är naturligtvis min ambition.

Jag delar i allra högsta grad Johan Hultbergs uppfattning att den individuella prövningen måste finnas där, för den är viktig för individen som sådan. Det här är inte en modell som utformas utifrån vad som ska vara bekvämt för Transportstyrelsen eller för staten som prövning. Den är till för att individen ska känna en trygghet i att man får rätt prövning och att de bästa metoderna används.

Därför delar jag också uppfattningen att det är viktigt att man tillgodosör sig ny kunskap. Detta är områden där det händer mycket. Det är skälet till att jag i svaret lyfter fram att Transportstyrelsens översyn är viktig eftersom de nu gör en ordentlig genomgång av sina föreskrifter under året som kommer.

Jag själv tror att vi inte ska underskatta den tekniska utveckling som sker på fordonssidan. Vid sidan av vår möjlighet att göra en översyn av förarutbildningen, vilket just nu är på gång, eller vår möjlighet att se till att säkra de tester som man gör av dem som ska bibehålla sitt körkort, sker det en ordentlig utveckling på fordonssidan. Det handlar om automatiska bromssystem, om självkörande fordon och om förarstödssystem som i sig kan förändra förutsättningarna för vilka krav vi framöver kommer att ställa

på dem som för fram vissa typer av fordon. Detta tycker jag är en intressant fråga de kommande åren.

Vi kommer från regeringens sida att ha ett särskilt stort internationellt toppmöte om självkörande och uppkopplade fordon i Göteborg i sommar. Även om mycket där handlar om effektiviteten i transportsektorn handlar en inte så liten del också om trafiksäkerheten. Det handlar om möjligheten att säkra trafikmiljön genom automatiserade och uppkopplade program.

När vi gör en översyn av förarutbildningen tror jag att det är viktigt att vi tittar på de krav som finns både inom yrkestrafiken, där det ska vara tuffare krav, och för andra som ska ha körkort och tillstånd att köra i trafiken. Vi ska då se på den tekniska utveckling som just nu sker i fordonsflottan, för jag tror att den kommer att förändra förutsättningarna.

Avslutningsvis: Det är viktigt att vi i Sverige värnar vårt trafiksäkerhetsarbete. Men det är också viktigt att vi ger den som drabbas av sjukdom rimliga och rätta möjligheter att bibehålla sin yrkeskarriär. Vi ska använda de hjälpmedel som står till förfogande. Vi ska adaptera den nya teknik som finns för att hålla koll på att man inte hamnar i insulinkoma – om jag får uttrycka mig med den terminologin.

Vi ska i förekommande fall göra en översyn av regelverket och se till att det är adekvat. Jag tror inte att interpellanterna och regeringen har olika uppfattningar i denna fråga. Däremot är det viktigt att vi nu får ett ordentligt beslutsunderlag så att vi kan fatta rätt beslut framöver. Det handlar både om att säkra trafikmiljön och om att ge den som drabbas av sjukdom eller synnedsättningar rimliga och rättssäkra möjligheter att få sin sak prövad, med tillit och med möjligheter att fortsätta sin yrkeskarriär.

Anf. 69 JOHAN HULTBERG (M):

Fru talman! Detta är kanske inte den mest partipolitiska fråga vi debatterar här i riksdagen. Därför väljer jag att tolka ministrerns svar positivt. Det finns en vilja från regeringens sida, att döma av det jag hör från ministern, att få till en bättre ordning än i dag. Man vill avvakta den översyn som Transportstyrelsen gör.

Låt oss hoppas att den resulterar i ett bättre regelverk, för jag tycker uppriktigt sagt att Transportstyrelsen är för bekväm i sin hantering. Jag konstaterar att man gör schablonmässiga bedömningar och drar alla typ 1-diabetiker över en kam. De enda undantag man mig veterligen har gett för personer med typ 1-diabetes till högre behörigheter är just de synnerligen begränsade undantag där man kan få lov att köra en lastbil till och från en tvätthall eller motsvarande. Men vad jag vet är det till exempel ingen taxichaufför, som Jan, som har fått tillstånd att inneha denna behörighet och detta körkort om man samtidigt har diagnosen diabetes typ 1.

Jag tycker absolut att vi ska hålla hårt på trafiksäkerheten. Men det får inte vara en ursäkt för att inte ge människor en individuell prövning och se till det individuella fallet. Jag hyser gott hopp om den översyn som myndigheten ska göra, och jag hoppas att vi inom kort har en ordning som respekterar diabetikers individuella situation och ger dem en bra behandling.

Avslutningsvis, fru talman, skulle jag vilja ställa en annan fråga till ministern. Den handlar om att Transportstyrelsen i höstas kallade diabetesläkarna till en träff för att diskutera föreskrifterna. Man valde då att inte bjuda in patientorganisationerna. Tycker inte ministern att det vore rimligt

och bra att låta patientorganisationerna komma till tals när det gäller de här föreskrifterna, som är så viktiga för deras medlemmar?

Tack för en bra diskussion!

Anf. 70 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! När det gäller den sista frågan ska jag vara lite försiktig med att i detta läge uttrycka hur Transportstyrelsen ska göra, för då riskerar jag att bli anmäld till KU för ministerstyre. Men jag kan generellt säga att jag alltid tycker att det är bra att vi fullföljer den tradition som finns i Sverige och lyssnar både på experter och på dem som är djupt engagerade och kunniga i olika frågor. Det är ofta det civila samhället, folkrörelser och intresseföreningar.

Jag gjorde faktiskt själv undantaget nyligen att i arbetet med den nationella planen och infrastrukturinvesteringar välja att inte bara lyssna till länsplaneupprättare och branschorganisationer, utan vi bjöd in det civila samhället och lyssnade på flera olika intresseföreningar. Det gav ett bra underlag så att regeringen kan fatta kloka beslut.

När det sedan gäller frågan som sådan ser jag också fram emot Transportstyrelsens översyn. Jag tycker att den är viktig. Det här är en fråga där vi måste komma ihåg att det både handlar om individens möjlighet att säkerställa att man får en personlig prövning – det får man i dag, och det kan säkert utvecklas vidare – och om Transportstyrelsens möjligheter att använda bästa teknik och underlag för att säkerställa att man gör en adekvat prövning av synfältsförmågan eller annan förmåga att kunna köra fordonet säkert. Det handlar också om att samtidigt följa den tekniska utveckling som finns med förarstödsystem, och det handlar naturligtvis om att värna trafiksäkerheten för alla oss.

Jag vidhåller än att just när det gäller yrkestrafiken, de som kör en buss, en taxi eller ett tungt fordon, bör vi också kunna ställa särskilda krav på deras yrkesskicklighet för att det får sådana stora effekter om det blir skador i trafiken. Det tror jag är en uppfattning som vi allihop delar, och jag ser fram emot fortsatt bra debatter i den här frågan.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellation 2017/18:292 om uppföljning av kollektivtrafiklagen

Anf. 71 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Erik Ottoson har frågat mig vilka åtgärder jag och regeringen har vidtagit för att åtgärda de brister i tillämpningen av kollektivtrafiklagen som trafikutskottet uppmärksammade i samband med sin översyn 2015 samt hur jag ser på en utveckling där fler kommuner och landsting väljer att bedriva kollektivtrafik i egen regi.

Min bild av kollektivtrafiken i Sverige är att den oftast är av hög kvalitet och att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna arbetar professionellt. Men det finns givetvis saker att förbättra.

Jag anser att riksdagens uppföljning från 2015 på så sätt är bra och att regeringen i flera aspekter arbetar med de frågor som uppföljningen tar

Prot. 2017/18:67
6 februari

Svar på
interpellationer

upp. Ett exempel är att regeringen föreslog för riksdagen i december förra året om ändring i järnvägstrafiklagen. Propositionen innehåller bland annat införandet av en så kallad regressrätt på järnvägsområdet, det vill säga bestämmelser som ger järnvägsföretag möjlighet att få sådana förseningskostnader ersatta av infrastrukturförvaltaren om förseningen beror på brister i infrastrukturen. Regeringen anser att detta kommer att förbättra järnvägssystemets kvalitet.

Kollektivtrafiklagen trädde i kraft den 1 januari 2012, det vill säga för sex år sedan. Jag anser att den största nyttan med införandet av en kollektivtrafiklag är de nya reglerna om hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska agera samt en mer funktionell avgränsning mellan regional kollektivtrafik å ena sidan och kommersiell interregional kollektivtrafik å andra sidan.

Den marknadsöppning för lokal och regional kollektivtrafik som den förra borgerliga regeringen gjorde en stor affär av anser jag dock vara överdriven. Vi bör vara medvetna om att det finns starka motiv för att lokal och regional kollektivtrafik i allt väsentligt ska vara ett offentligt åtagande. Den eventuella kommersiella trafik som kan tillkomma vid sidan av ett sådant offentligt åtagande blir därför av naturliga skäl av begränsad omfattning.

Erik Ottoson frågar även om min syn på att vissa kommuner och lands-ting bedriver kollektivtrafik i egen regi. Jag vill framhålla att det aldrig har funnits något krav, eller ens en rekommendation, från staten att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska eller bör upphandla den offentligt finansierade trafiken. Min och regeringens ståndpunkt är att det även fortsatt bör vara respektive regional kollektivtrafikmyndighet som ska avgöra om de vill upphandla kollektivtrafiken eller om de vill bedriva den i egen regi. Det är de kommunala och regionala politikerna i respektive län som ansvarar för att skattemedlen till kollektivtrafik används effektivt.

Avslutningsvis vill jag framhålla att regeringen kontinuerligt arbetar för att förbättra förutsättningarna för svensk kollektivtrafik. Det inkluderar att vid behov föreslå sådana ändringar i kollektivtrafiklagen.

Anf. 72 ERIK OTTOSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Den nya lagen, som visserligen inte är helt ny längre utan har varit på plats i några år och också har fått möjlighet att sätta sig, innebar en hel del förändringar inom kollektivtrafikens område. Som med alla reformer som genomförs behöver man förvalta dem och även vara redo att bidra med ytterligare beslut för att se till att utfallet blir det mest gynnsamma, i det här fallet framför allt för resenären.

Jag vill mena att regeringen nog mest har tittat på i stället för att aktivt förvalta den här nya lagen. Det finns en rad olika områden där man skulle behöva göra kompletteringar, uppdateringar och möjligen vissa justeringar.

Förslag på bland annat detta finns inom ramen för den uppföljning som trafikutskottet har gjort. Det finns ytterligare förslag på vad som skulle kunna göras som också går igen i trafikutskottets uppföljning i den stora utredning av järnvägen som Gunnar Alexandersson gjorde och överlämnade till regeringen i början av den här mandatperioden. Inte särskilt mycket har så att säga gått vidare därefter.

Statsrådets och hans företrädares svar på detta brukar vara att det inte fanns så många konkreta förslag i Gunnar Alexanderssons utredning på exakt vad som skulle göras. Nej, det är riktigt, för det finns så fruktansvärt mycket som behöver göras att det behövs en rad spin off-utredningar utifrån den mycket större utredning som Gunnar Alexandersson genomförde. Några sådana har inte kommit till stånd.

En sak som jag kan tycka är väldigt viktig, framför allt om man talar om det som statsrådet är inne på, alltså skärningspunkten mellan regional kollektivtrafik och interregional kommersiell trafik på järnvägen, är ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen – alltså en beskrivning och en målbild av vad vi vill med vår svenska järnvägsanläggning som staten trots allt äger och i någon mån också förvaltar.

Någon sådan tydlig strategi finns inte i dagsläget. Det går också igen i den många gånger svårbegripliga och kanske väldigt segrörliga process som det innebär att tilldela tåglägen till olika intressen. Det är svårt att se exakt vad visionen med järnvägen är när man tittar på hur tåglägena tilldelas.

De som bedriver järnvägstrafiken tycker också att det är svårt att veta vad det egentligen är som man vill ha ut och om det här verkligen är sättet som man får ut mest av vår redan nu väldigt överbelastade järnvägsanläggning. Det är ett exempel.

Ett annat exempel på något som skulle behöva utvecklas är tillgången till olika former av infrastruktur, till exempel för bussföretag att komma åt terminaler som i stor mån är uppbyggda av skattepengar för att se till att vi har möjlighet att resa i alla möjliga olika riktningar. Men det kan vara svårt för en ny entreprenör att komma till en terminal och använda sig av den på marknadsmässiga villkor.

Samma sak gäller även en rad olika sorters digital infrastruktur, reseplanerare och annat, där tidigare eller nuvarande monopolställningar gör det svårt för nya entreprenörer att komma in på kollektivtrafikmarknaden.

Det finns en rad ytterligare saker som tas upp i trafikutskottets uppföljning som skulle behöva uppdateras och utvecklas. Om nu statsrådet menar allvar med att man är villig att föreslå ändringar i kollektivtrafiklagen undrar jag: När kommer de förslagen?

Anf. 73 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Låt mig först inledningsvis konstatera att Erik Ottoson nämner den överbelastade järnvägsanläggningen, och det är ju en adekvat beskrivning. I dag är järnvägssystemet fullständigt överbelastat eftersom fler vill åka tåg och fler företag vill skicka gods på tåg. Den utvecklingen har pågått i kanske tio års tid eller ännu längre.

Trots det valde den förra och även den förrförra regeringen under Alliansens år vid regeringsmakten att inte investera tillräckligt i infrastrukturen. Tvärtom underinvesterade man och hade en finansminister som gjorde en poäng av att man inte skulle investera i järnväg eftersom den var samhällsekonomiskt olönsam, som jag tror att han uttryckte det.

Effekterna ser vi i dag med ett överbelastat järnvägssystem och tungt slitage som gör att vi nödgas göra dramatiska ökning av anslaget för järnvägsunderhåll för att upprätthålla funktionaliteten. I dag får de som åker tåg höra orden signalfel och växelfel alldeles för ofta till följd av underinvesteringarna under en tid som man prioriterade skattesänkningar

före investeringar i sådant som bygger landet starkt. Därför är det bra att vi nu har en regering som lägger 100 miljarder mer i den nationella planen för infrastruktur och som ökar järnvägsunderhållet med 47 procent, så att vi åtminstone framöver kan se färre signalfel och växelfel och få bättre funktionalitet i järnvägssystemet.

Interpellationen handlar om uppföljning av kollektivtrafiklagen. Vi följer naturligtvis det återkommande och har, inte minst genom propositionen på järnvägssidan, visat att vi har beredskap för att agera när det är nödvändigt. Men jag ser inte att det finns ett stort tryck och engagemang för att privatisera eller föra över en stor del av kollektivtrafiken till privata aktörer runt omkring i landet, vilket är den bild som Erik Ottoson målar upp. Det finns tvärtom en viktig poäng i att det är de regionala politikerna och arenorna som har i uppdrag att bestämma detta. Det ska inte göras nationellt.

De flesta regioner väljer att hitta rätt upphandlingssystem och rätt modeller för genomförande av kollektivtrafiken. Och det är en rimlig ordning att de som uppstår det regionala ansvaret för kollektivtrafikförsörjningen också bär ansvaret för hur trafiken ska organiseras.

Avslutningsvis vill jag när det gäller Alexanderssons utredning säga att jag noterar uttrycket spin off-utredningar. Det är nog sant att Alexanderssons utredning var av en sådan karaktär att det krävdes många fler utredningar för att den skulle preciseras ytterligare. Utredningen har tagits om hand inom Näringsdepartementet. Delar av det som kom fram har vi valt att gå vidare med. Det kommer säkert att krävas fortsatt utredningsarbete när det gäller andra delar; en del utredningsarbete pågår givetvis.

Nu lägger vi fokus på att öka funktionaliteten i vårt järnvägssystem. I den nationella planen, som regeringen ska besluta om under våren, kommer det därför stora satsningar på järnvägsunderhåll. Vi aviserar också förändringar i ansvaret för underhållsinsatser.

Planen kommer också att innehålla de viktigaste investeringarna framöver, på sammantaget över 700 miljarder den kommande tolvårsperioden. Det är den största satsningen någonsin. Det är bra för Sverige. Det kommer nämligen att innebära att vi närmar oss att möta klimatkraven på ett bättre sätt och att vi stärker konkurrensförmågan genom effektivare transporter.

Anf. 74 ERIK OTTOSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för det utvecklade svaret! Det handlade dock mer om att påstå en massa saker och att tala om allt som inte berör de frågor jag ställde, förutom precis på slutet.

Jag konstaterar att alliansregeringen fördubblade anslagen till järnvägsunderhåll. Och vi matchar nu regeringens förslag till utökad underhåll av järnvägen inför den nya nationella planen. Jag tror att vi ska försöka hålla en något högre hygiennivå i debatten än att påstå en massa saker om sådant.

Min fråga rör framför allt de initiativ som faktiskt finns. Jag säger absolut inte att vi behöver avveckla den kommunalt drivna kollektivtrafiken. Men de kommersiella alternativ som finns och som vill slå sig in på marknaden, på kommersiella villkor helt utan skattesubvention, stöter på konkurrensrad av den subventionerade delen av kollektivtrafiken; det handlar om regelproblem, att man inte har möjlighet att ta sig in i terminaler på

samma villkor som den andra kollektivtrafiken, att man blir utestängd av monopolister från digitala infrastrukturlösningar och annat sådant.

Det måste väl även statsrådet se som något av ett bekymmer när vi nu har den här kollektivtrafiklagen. Annars ska statsrådet kanske spola tillbaka bandet och omöjliggöra för den formen av etableringar. Att en marknadsöppning i lagen inte får full effekt på grund av en massa andra problem kan inte gynna vare sig min eller statsrådets utgångspunkt. Någonstans får man välja väg. Även det är någon form av grundläggande hederlighet i den politiska styrningen som jag tror att vi kan enas om.

När jag talar om den höga belastningen på järnvägen gör jag visserligen det med ett varmt hjärta. Det är positivt att fler vill använda sig av vår gemensamma järnväg. Men det innebär också att vi måste tänka ut på vilket sätt vi kan göra det mest effektivt. Det är därför jag lyfter upp frågan om ett nationellt trafikförsörjningsprogram. Det skulle kunna sätta ut riktningen för hur vi som stat, som ägare till järnvägsanläggningen, vill att den utnyttjas på det absolut mest effektiva sättet.

I dag går i realiteten en hel del avgångar halvfylla. De skulle behöva fyllas mer. De tar nämligen fortfarande lika mycket plats på järnvägen. Effektiviseringar skulle kunna göras. Till exempel kan man köra mer gods natttid än dagtid då persontåg kan behöva använda anläggningen mer. På det viset skulle man kunna öka effektiviteten.

Jag vill gärna att statsrådet berör möjligheten att på ett tydligare sätt klargöra vad som är önskvärt och hur anläggningen kan användas på ett mer effektivt sätt. Det kan omöjligen vara en politisk skiljefråga att vi vill att järnvägen används på ett så effektivt sätt som möjligt.

Anf. 75 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag hoppas verkligen inte att det är en politisk skiljefråga. Jag tror att alla vill att vårt järnvägssystem ska användas på det bästa och mest effektiva sättet.

Däremot handlar interpellationen i huvudsak om hur vi ska ändra och följa upp kollektivtrafiklagen. Det är en lite annan fråga.

I Regeringskansliet jobbar vi nu med godsstrategin, som ska kunna presenteras samtidigt som den nationella planen. Vi tittar just på förutsättningarna att utveckla godstrafiken på ett bättre sätt. Det finns möjlighet att optimera flödena och att använda befintlig kapacitet på ett mycket mer effektivt sätt.

Den digitalisering som pågår innebär ökade möjligheter att kontrollera godsflödena. Och jag driver själv starkt att jag vill se en utveckling där vi ska koppla ihop en ökad godsmängd med sjöfartens utmaningar, inte minst av klimatskäl. Det finns goda möjligheter att göra det.

Det är dock bara att erkänna att den stora utmaningen består i att det är för trångt på spåren, vare sig man kör natttid eller dagtid, eftersom det har varit underinvesterat under lång tid. Vi har nu 100 miljarder mer än i den förra nationella planen att investera i underhåll men också i nya spår. Om vi ska få ökad möjlighet att använda den spårbundna godstrafiken tror jag att det är nödvändigt med nyinvesteringar, i anslutning till befintliga järnvägsspår men också i nya stambanor för höghastighetståg. Det kommer i sig att få stor effekt för förutsättningarna för godset på till exempel Södra stambanan.

Prot. 2017/18:67

6 februari

Svar på
interpellationer

Det är precis den processen som pågår nu, i hela Sverige. Alla som är djupt engagerade i både den nationella planen och godsstrategin ser ljus på en framtid där vi börjar styra upp vilka prioriterade godsflöden vi ska ha och hur vi ska se till att samordna de investeringar samhället gör. I regioner talar man tillsammans med handelskamrar och andra intressenter ihop sig för att ge regeringen sina signaler om vilka de viktigaste investeringarna är. Den processen pågår. Häromdagen hade jag ett möte med Stockholms Handelskammare. Det fanns ett stort engagemang och intresse för att lyfta upp synpunkter och tala om regeringens viktigaste prioriteringar.

Att ställa om det svenska infrastruktursystemet är inom räckhåll, för att det ska bli mer klimatsmart, för att vi ska stärka konkurrensförmågan och inte minst för att kunna implementera ny teknik. Det finns fantastiska möjligheter inom räckhåll, både när det gäller att effektivisera och när det gäller att öka användningsområdet med optimering på godssidan genom att implementera ny teknik.

Nu har det handlat mycket om järnväg. Men vi kan se motsvarande utveckling på vägsidan, inte minst med elvägar.

I den meningen pågår ett intensivt utvecklingsarbete. Jag är osäker på om det innebär att vi behöver göra förändringar i kollektivtrafiklagen. De nödvändiga förändringarna ska vi naturligtvis göra. Men i huvudsak har det i närtid handlat om järnvägssidan, och den propositionen ligger redan på riksdagens bord.

När det gäller ansvarsförhållandena ser jag ingen annan väg än att det viktigaste är att de regionala aktörerna, som har ansvaret för kollektivtrafiken regionalt, ska avgöra driftsformer och upphandlingsmodeller för detta.

Jag är beredd att lyssna om det skulle finnas andra viktiga utmaningar därutöver som riksdagen, eller för den delen ett enigt trafikutskott, eller olika regioner påtalar.

Men just nu uppfattar jag att den största diskussionen och det högsta önskemålet i huvudsak handlar om att återställa funktionaliteten och satsa på underhåll, om att bygga mer kapacitet så att vi kan använda järnvägen mer. Därför arbetar vi med att hitta bra förslag och prioriteringar i den nationella planen. Men vi arbetar också med att se på utökade finansieringsmöjligheter för mer infrastruktur.

Anf. 76 ERIK OTTOSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet!

Jag ska bara kort beröra höghastighetsjärnväg – eller nya stambanor, som statsrådet uttrycker det.

Jag vill ställa den mycket konkreta frågan: Tror statsrådet att de kommer att vara på plats och i full funktion innan jag går i pension? Det finns nämligen ingenting som tyder på det, och jag är ändå bara 28 år gammal. Men med den strategi som regeringen har valt för att gå vidare med detta ser det ut att dra ut väldigt mycket på tiden och bli mycket dyrt. Den ökade funktionalitet som statsrådet talar om ligger möjligen långt in i framtiden.

Jag tror att våra pendlare behöver ökad funktionalitet nu. Då bör vi se över hur man använder anläggningen på det absolut bästa sättet. Mitt och Moderaternas förslag är att man ska gå vidare med det som lyftes i den

stora utredningen av Gunnar Alexandersson om ett nationellt trafikförsörjningsprogram där man anger riktlinjerna för vad som viktigt för oss med vår järnvägsanläggning. Vilka är de prioriterade trafikpolitiska målen?

Kommer man över den knölen och sätter igång den debatten, då kan jag och statsrådet stå här och diskutera vad som är viktigt i stället för att diskutera huruvida det är viktigt att ha ett sådant program. Då skulle vi gång på gång, mandatperiod efter mandatperiod, år efter år ha en återkommande dynamisk diskussion om hur man använder vår järnvägsanläggning på det absolut bästa sättet. Då skulle det också finnas en politisk vision.

I dagsläget fungerar tåglägestilldelningen på det viset att man har den tilldelning som man alltid har haft. Sedan försöker man att klämma in allt som finns utöver det som tillkommer. Det säger sig självt att det då inte handlar om någon prioritering, utan det handlar om att med skohorn få in så mycket som möjligt.

Vi behöver lära oss att prioritera. Vi behöver ha en politisk vision och en politisk strategi för detta.

Anf. 77 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tror att det som vi behöver i Sverige är ökade resurser för att investera i både nya spår och ett ordentligt järnvägsunderhåll så att det blir bättre funktionalitet. Inga planer i världen och inga smarta upplägg för tåglägen i världen kan möta den trängsel på spåren som vi har i dag, om vi inte samtidigt har förmågan att återställa funktionaliteten eller har utrymme för att kunna göra nyinvesteringar. Det är helt nödvändigt för att öka kapaciteten och för att klara de behov som både personer och företag har av att använda järnväg i större utsträckning.

Många väljer järnvägen för klimatets skull, men också för att man tycker att det är bekvämt och ett effektivt transportmedel. Här skiljer vi oss i ambitionsnivå. Jag tror att det är möjligt att genomföra detta snabbare än vad en del planeringar tyder på. Vi kommer nog att se nya stambanor för höghastighetståg innan Erik Ottoson går i pension, det hoppas jag innerligt.

Nya satsningar likt fyrhjulsspår i Uppsala eller annat som finns i Trafikverkets förslag till den nationella planen har stora fördelar eftersom det påtagligt förbättrar förutsättningarna för flödet mellan Stockholm och Uppsala, men också för hela landet, inte minst för trafiken norröver.

Genom att komma åt de flaskhalsar som finns – Citybanan och Getingmidjan – kan vi förbättra funktionaliteten högst väsentligt. Då krävs det mod att våga prioritera infrastrukturinvesteringar före skattesänkningar. Då krävs det att vi har en finansminister – och det har vi i dag – som tycker att detta är viktiga prioriteringar. Det hade vi inte under Alliansens år. Då hade vi en finansminister som tyckte att det var onödigt att investera i järnväg, som föreslog att man skulle göra andra saker i stället, till exempel att sänka skatten. Priset för det betalar vi nu med trängsel på spåren och underinvesteringar. Nu vänder vi den utvecklingen, precis som vi vänder hela Sveriges ekonomi: full sysselsättning, överskott i statens finanser och nyinvesteringar. Det är bra för både tågen och klimatet.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2017/18:338 om Arlandas expansionsplaner och påverkan på klimatet

Anf. 78 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jens Holm har frågat statsrådet Isabella Lövin om hon anser att Arlandas expansionsplaner är förenliga med Sveriges klimatmål och övriga miljömål samt om statsrådet avser att verka för att regeringen genomför en analys ur miljö- och klimatperspektiv av Swedavias expansionsplaner för Arlanda. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Regeringen beslutade den 26 januari 2017 om en nationell flygstrategi, *En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem*. Flygstrategin beskriver i form av sju olika fokusområden dagens och framtida möjligheter och utmaningar som flyget står inför och hur utmaningarna ska angripas. Fokusområdena ska ses som en helhet och tillsammans verka för att högt uppställda politiska mål ska nås inom flera politikområden, till exempel transportpolitiken, miljöpolitiken och näringspolitiken.

Ett av flygstrategins fokusområden är att stärka Arlanda flygplats som nav och storflygplats. Arlanda är Sveriges största och viktigaste flygplats för att säkerställa en god tillgänglighet inom landet och internationellt. Arlanda betyder mycket för Stockholms och hela Sveriges näringslivsutveckling och därmed också för jobbtillväxten. Ett attraktivt Arlanda lockar till sig nya utländska investeringar och företagsetableringar inte enbart i Stockholmsregionen utan i hela Sverige.

Regeringen beslutade därför den 18 maj 2017 att inrätta ett Arlandaråd för att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett helhetsperspektiv.

En viktig uppgift för Arlandarådet är att ge konkreta inspel till en handlingsplan, en ”färdplan”, för Arlanda som under året tas fram inom Regeringskansliet. Färdplanen kommer att innehålla förslag till koordinerade åtgärder för att på ett långsiktigt hållbart sätt utveckla Arlanda flygplats ur ett helhetsperspektiv. Ett sådant helhetsperspektiv omfattar flygplatsen, luftrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken men också tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Det ingår i Arlandarådets uppgift att beakta miljö- och klimataspekter i arbetet.

Arlanda flygplats långsiktiga utveckling ska inte ses isolerat från andra åtgärder inom flyget eller transportsystemet i sin helhet. Ett annat mycket viktigt, för att inte säga avgörande, fokusområde i flygstrategin är att flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska. Här slår regeringen tydligt fast att flyget ska bidra till att de nationella miljö- och klimatmålen ska nås. Sverige ska också vara pådrivande internationellt i till exempel EU och ICAO för effektivare krav och styrmedel för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan.

Regeringen har redan tagit många initiativ för att minska flygets klimatpåverkan. En skatt på flygresor är ett första steg i rätt riktning för att minska flygets klimatpåverkan. För att bidra till flygets omställning satsar regeringen även på omställning av flygbranschen till förnybara bränslen. Därför kommer regeringen att tillsätta en utredning för att analysera om det behövs styrmedel för att öka andelen förnybara bränslen. I enlighet med regeringens förslag har riksdagen beslutat att 100 miljoner kronor avsätts åren 2018–2020 för att stödja utveckling av biobränsle för flyg.

Flygstrategins fokusområden och prioriteringar ska således ses i ett sammanhang. Både behovet av en långsiktigt hållbar utveckling av Arlanda flygplats ur ett helhetsperspektiv och behovet av att minska flygets miljö- och klimatpåverkan ska säkerställas. Det är min övertygelse att den koordinerande ansats som Arlandarådet och färdplanen utgör ökar förutsättningarna för Sverige att uppnå klimat- och miljömålen. Utan en sådan ansats försvåras snarare förutsättningarna att uppfylla miljö- och klimatmålen samtidigt som Arlanda växer.

Vad gäller frågan om en analys av miljö- och klimatperspektivet av Swedavias expansionsplaner för Arlanda vill jag säga att för staten som ägare är det av särskild vikt att bolag med statligt ägande arbetar för en minskad klimat- och miljöpåverkan. Samtliga tio av Swedavias flygplatser som ingår i det nationella basutbudet är certifierade på den högsta nivån av Airport Carbon Accreditation, som är en internationell standard för flygplatsers klimatarbete. Jag kan konstatera att Swedavia arbetar aktivt för att minska klimatpåverkan kopplad till flygplatser.

Ingen ska tvivla på regeringens ambition att minska flygets klimatpåverkan samtidigt som vi säkerställer en god tillgänglighet. Jag har som ambition att Sverige ska bli en permanent världsutställning för ny klimatsmart teknik. Det finns plats för flyget i den utställningen om vi fortsätter det strategiska arbetet och arbetar med rätta styrmedel. Arbetet med biodrivmedel, flygskatt, Vinnovas program för ny teknik inom flyg och Arlandarådet är viktiga delar av det arbetet.

Anf. 79 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag vill tacka infrastrukturminister Tomas Eneroth för svaret på min interpellation. Jag ställde den visserligen till klimatminister Isabella Lövin, eftersom jag tycker att Arlandas expansionsplaner är en klimatfråga och lite av en överlevnadsfråga. Men jag kan gott diskutera det här med infrastrukturministern också.

Flygsektorn är ett av de absolut snabbast växande områdena vad gäller utsläpp av växthusgaser i världen och i Sverige. Sedan 1990 har utrikesflyg från Sverige ökat med 130 procent. Utsläppen från sektorn har under samma tid ökat med 70 procent. Om det fortsätter så här kan flygsektorn år 2040 ensam utgöra lika stor andel som Sveriges samlade utsläpp. De flesta är överens om att detta inte är hållbart, vilket även infrastrukturministern sa i sitt svar.

Jag och Vänsterpartiet står bakom den föreslagna flygskatten, som nu träder i kraft. Vi står också bakom satsningar på förnybara drivmedel. Men detta räcker inte. Vi kan inte fortsätta flyga så mycket som vi gör i dag. Därför är statliga Swedavias planer på att kraftigt utöka antalet flygningar och landningar på Arlanda mycket oroväckande.

Swedavia har sagt att man fram till 2045 vill fördubbla antalet resenärer från Arlanda, och till 2070 kan man tänka sig en tredubbling av antalet resenärer. Detta kan inte göras samtidigt som vi ska minska utsläppen från sektorn.

Jag vill fråga infrastrukturministern vad han tycker om Swedavias planer på en möjlig tredubbling av antalet passagerare från Arlanda. När Tomas Eneroth tidigare har kommenterat detta har han sagt att Arlanda ska bli Nordens ledande flygplats. Jag kan inte tolka det på annat sätt än att regeringen tycker att det är bra om vi får fler flygningar från Arlanda.

Skulle antalet flygningar från Arlanda fördubblas eller till och med tredubblas får vi också kraftigt växande utsläpp eftersom vi inte kan hitta flygplan utan utsläpp, för sådana finns ju inte. Någon gång i framtiden har vi kanske elektrifierade flygplan, men det får man nog betrakta som något som ligger väldigt långt fram i tiden.

I Sverige har vi dock samtidigt en klimatlag och ett klimatpolitiskt ramverk. Det är precis som klimatminister Isabella Lövin sa för ett par veckor sedan: Nu blir det förbjudet att nedprioritera klimatet. Alla politikområden måste ta sitt klimatansvar. Eftersom jag inte tycker att jag fick ett konkret svar vill jag därför återigen fråga infrastrukturministern: Anser ministern att Arlandas expansionsplaner är förenliga med de klimatmål och övriga miljömål som vi har satt upp? Jag vill också veta om regeringen har gjort en miljökonsekvensanalys och analyser ur ett klimatperspektiv av dessa expansionsplaner. Jag tyckte inte att ministern svarade på detta.

Regeringen måste hantera dessa expansionsplaner på något vis. Ytterst måste väl ändå minskade utsläpp vara det som gäller.

Anf. 80 CARL SCHLYTER (MP):

Fru talman! Infrastrukturministern! Jag tackar Jens för interpellationen och ministern för svaret.

Det är helt uppenbart att regeringen äntligen kommit vidare med flygskatten. Man satsar på att hitta bättre bränslen och på en effektivare flygsektor. Men Jens har rätt i sin fråga, och det är något som också oroar mig: Vi vet att flyg går fort på hög höjd, och då kommer de per definition att använda mycket energi. Vi vet också att flygplan används i decennier, så om vi planerar att utöka passagerarantalet till det dubbla till 2045 ska det sista fossilberoende flygplanet säljas nu. Om vi ska nå båda målen samtidigt ska inga fler köpas.

Kommer man att revidera planen på att fördubbla passagerarantalet om vi inte lyckas nå effektiviseringsmålen? Det står nämligen i strategin att vi ska *beakta* miljö- och klimatintressen. Jag skulle dock vilja säga att förutsättningen för all aktivitet är att miljö- och klimatintressen är *basen* för att flyg och all annan verksamhet ska kunna överleva.

När det gäller en ökad användning av förnybart vet vi att vi vill ställa om till mer träbyggnation. Det är bra. Vi vill komma bort från fossil kemiindustri och i stället ha en biobaserad. Det är bra. Vi vill använda biobränslen när de går att använda. Det är bra. Vi vill kanske då använda en del av detta till flyget.

Vi har förutom det svenska klimatmålet även FN:s klimatmål. FN-målet innebär att vi dessutom ska bevara biologisk mångfald. För att nå båda målen samtidigt måste vi på något sätt minska flygets energiförbrukning. Hur ska vi nå både målet om mindre energiförbrukning – eller mindre fossil användning i flyget – och målet om ökade passagerartal och samtidigt inte tömma vår jord på biobaserade resurser?

Kopplat till detta är att vi inte bara har klimatmål. I dag har flyget väldigt många undantag från EU:s kemikalierregler och andra regler. Man tillåter flygplan att använda klimatförstörande gaser i släckningsanläggningarna, kemikalier i ledningar och antignistbildningskemikalier och liknande, vilka inte är tillåtna annorstädes. Flyget har alltså många undantag i dag.

Om man ska ha mål om att flyget ska växa måste man vidta åtgärder, inte bara på klimat- och energiområdet utan även på kemikalieområdet. Annars fortsätter vi att ge flyget subventioner jämfört med andra transportslag.

I en tidigare interpellationsdebatt talade vi om att satsa mer pengar på utbyggnad av tåg. Det är något som vi redan har börjat med och som vi alla här är överens om att vi ska fortsätta med. Men vi har inte oändliga resurser, så varför inte ta det viktigaste först? Om vi satsar mer på tågen behöver vi kanske inte satsa på utbyggnad av flyget.

Anf. 81 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar både Jens Holm och Carl Schlyter. Interpellationen är utmärkt, och ni ställer viktiga frågor. Ingen ska tveka om regeringens klimatambitioner. Det är helt nödvändigt att Sverige ställer om, och det är helt nödvändigt att världen ställer om. Fördelen när Sverige ställer om och gör det före andra är att det skapar både ett föredöme och ett hopp i en värld som i vissa delar är ack så dystert när det gäller klimatförnekelse.

Det är också viktigt eftersom det i Sverige kan ge affärsmöjligheter och jobb när vi visar hur vi kan klara av att bli världens första fossilfria välfärdsland. Det kan visa att vi i Sverige vågar etablera det som jag brukar kalla den permanenta världsutställningen för implementering av miljösmart teknik. Sverige har stora möjligheter att gå före.

Det kommer dock att kräva att flyget tar sitt ansvar. Med anledning av Jens Holms argumentation vill jag ändå säga att inom hela transportsektorn är fortfarande andra tunga transporter den stora utmaningen. Det är viktigt att komma ihåg det. Men långsiktigt är det en väldigt stor utmaning att också flyget tar sitt ansvar. Bland annat detta är ett argument för flygskatten. Övriga transport- och fordonsslag betalar ju faktiskt en hel del av sina utsläpp. Därför måste vi hitta en ordning som går förbi Chicagokonventionen och som gör att flyget tar sitt ansvar.

Den utveckling som vi har framöver är en utmaning. För även om vi i Sverige är åtminstone hyfsat brett överens om investeringar i järnvägssystemet och bygger höghastighetståg ska vi vara medvetna om att den stora expansion som flyget nu genomgår handlar om utlandsresor. Det gäller inte affärsresor inom Sverige. Det gäller heller inte oss som reser mellan mindre orter i Sverige, utan den stora expansionen handlar om dig och mig och många andra som åker till Kanarieöarna eller Thailand på semester.

Fritidsresandet utomlands är den stora expansionen. Om detta ska förändras krävs både förändrade biodrivlinor i flygplanen och det som kallas free route airspace, det vill säga rakare inflygningslinjer för att minska påverkan. Det kommer att krävas bättre motorer för att minska förbränningen, och det kommer att krävas andra styrmedel för att ändra och påverka människors beteenden och val när det gäller vilka resor man gör och öka förståelsen för vilka klimateffekter de kan ha. Men framför allt, och det är här jag tycker att Arlandarådet kommer in, krävs en sammanhållen politik för den omställning Sverige behöver göra.

Jag kommer från södra Sverige och har rest väldigt mycket från Kastrup. Jag ska ärligt säga att jag har varit imponerad av Danmarks sätt att fokusera på Kastrups utveckling. Man har systematiskt lett infrastrukturinvesteringar till Kastrup, ordnat smarta transporter till flygplatsen och sett till att kraftsamla och sätta in resurserna där. Så har det inte varit i

Sverige. Här har vi haft en helt annan struktur för flygplatser, med Bromma, Skavsta, Arlanda, Västerås och Norrköping – väldigt många flygplatser.

Det är dags att göra en översyn av den svenska flygplatsstrukturen. Detta kommer att ske samtidigt som vi fokuserar på arbetet med att göra Arlanda till den ledande flygplatsen, både när det gäller att samla en stor del av de utmaningar vi har framöver med en ökande flygtrafik och när det gäller omställning. Där gör Swedavia ett gott arbete för att se till att Arlanda, men också andra av Swedavias flygplatser, har ett gott och hållbart arbete.

För att svara på Jens Holms fråga om miljöprovning så pågår det ständigt. Varje expansionsplan och varje förändring som görs vid flygplatsen prövas enligt den miljölagstiftning vi har och kommer också att prövas enligt den nyare lagstiftningen, som är ack så sträng och noggrann och ack så viktig i tider då klimatet måste komma först.

Anf. 82 JENS HOLM (V):

Fru talman! Arlanda är som bekant vår absolut största flygplats. Häromåret slog man återigen rekord och passerade 26 miljoner resenärer på ett år. Men 26 miljoner resenärer innebär också väsentligt fler flygningar, och fler flygningar innebär ökade utsläpp.

Jag ställde en konkret fråga om Arlandas expansionsplaner. Det är Swedavia som driver på dem, Tomas Eneroth, och Swedavia äger vi tillsammans; det är ett statligt bolag. Swedavia har en plan: År 2045 ska man ha 50 miljoner resenärer till och från Arlanda. År 2070 kan man tänka sig 70 miljoner resenärer, alltså ett trefaldigande jämfört med dagens siffror.

Jag vill veta: Står regeringen och infrastrukturminister Tomas Eneroth bakom dessa expansionsplaner? Det är en konkret fråga jag vill ha svar på.

Ministern kommenterade uttrycket ”Nordens ledande flygplats”. Om ministern menar att Arlanda ska vara Nordens ledande flygplats så tillvida att den ska vara modernast och hållbarast – man sopsorterar, alla reser dit kollektivt i stället för med egen bil och så vidare – och att, som ministern var inne på, vi lägger ned andra flygplatser, till exempel Bromma, är det en god idé. Men ett fördubblande eller trefaldigande av antalet flygningar från Arlanda håller ändå inte. Detta vill jag ha ett svar på.

Jag frågade inte om en konventionell miljöprovning. Jag kanske sa miljökonsekvensutredning i mitt anförande, men det jag vill veta är om regeringen har gjort någon analys ur miljö- och klimatperspektiv av Arlandas och Swedavias expansionsplaner. En sådan analys kan regeringen göra själv eller lägga ut på Naturvårdsverket eller någon annan myndighet så att vi får veta vad detta innebär ur ett klimatperspektiv. Hur mycket mer kommer utsläppen att öka?

Jag tänker inte bara på klimatperspektivet utan också på de människor som bor nära Arlanda. Bullret och den lokala miljöförstöringen ska inte heller ringaktas när vi debatterar flyget. Jag vill veta om ministern tänker initiera någon sådan analys – ja eller nej?

Jag tror att vi politiker måste välja. Ibland väljer man det ena, och då får man nedprioritera det andra. Nu har vi en klimatlag och ett klimatpolitiskt ramverk som säger att vi ska ha nollutsläpp i Sverige till 2045. Alla politikområden måste hålla sig inom de ramar vi har satt upp. Då kan flyget bokstavligen inte flyga under radarn utan måste också ta sitt ansvar. Det

räcker inte att hoppas på biodrivmedel, elektrifierade flygplan och annat. Detta ligger långt fram i framtiden, och det är också som Carl Schlyter sa: Flygplanen flyger på hög höjd och orsakar därmed extra utsläpp.

Jag tycker att man som minister måste ta ansvar och redan här och nu säga: Denna expansion är inte hållbar ur miljö- och klimatperspektiv. Vi satsar på andra, mer hållbara färdmedel i stället.

Anf. 83 CARL SCHLYTER (MP):

Fru talman! Infrastrukturministern sa att ökningen beror på att fler och fler – du, jag och vi alla – flyger på semester. Det är sant men inte helt sant, för personligen har jag faktiskt bara gjort en semesterresa med flyg de senaste åtta åren.

Min fråga om biologisk mångfald kvarstår: Hur ska vi kunna ha ett så stort uttag av biomassa från skogen och samtidigt uppnå målet i fråga om biologisk mångfald? Och om vi ska ha nollutsläpp 2045 och samtidigt planerar en dubbling av flyget får jag inte matematiken att gå ihop, precis som Jens sa.

Precis innan jag kom hit var jag och lyssnade på klimatforskaren Kevin Anderson. Han sa att västvärldens länder, om de ska ta en rättvis andel av den nödvändiga minskningen av klimatutsläppen, behöver nå en årlig minskning av utsläppen på 12–15 procent. Sverige ligger just nu på någon procent. Hur ska vi nå en sådan extremt mycket snabbare avrustning av vårt klimatvapen, koldioxidutsläppen, om vi samtidigt satsar på utökat flyg?

Min sista fråga är kopplad till den planerade expansionen och gäller den fjärde landningsbanan. Visst är det bra om Arlanda kan ersätta andra flygplatser, men om Heathrow just nu diskuterar en eventuell tredje landningsbana, hur kan vi behöva en fjärde? De måste ha en mycket mer effektiv trafikplanering om de kan klara så mycket trafik med två banor i dag. Kanske behöver vi aldrig den där banan utan kan titta på andra styrmedel.

Anf. 84 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! När det gäller det sistnämnda är det lite olika förutsättningar när det gäller det luftrum som finns för en flygplats som Arlanda och för Heathrow. Detta är förklaringen. Därmed är det inte sagt att man tagit ställning till hur de framtida rullbanorna ska utformas eller om de ska finnas.

Hela tanken med Arlandarådet är just att få en samlad översyn över den utveckling vi ser. Swedavia utgår naturligtvis från de prognoser som görs internationellt över hur flyget kommer att utvecklas. Att blunda för verkligheten – att säga att vi inte tror att flyget kommer att öka – är inte någon lyckad strategi. Det kommer att öka, och det vi måste ta ställning till är vad vi kan göra för att påverka detta. Vilka instrument har vi till vårt förfogande för att förändra förutsättningarna och se till att vi inte får en ohämmad expansion av saker som är klimatfarliga? Hur skapar vi en hållbar utveckling? Jo, genom att ta politiskt ansvar, i detta fall genom att utforma en färdplan för Arlandas utveckling.

Den utvecklingen är viktig för hela det svenska flyget. Arlanda är inte bara Stockholmsregionens flygplats utan hela Sveriges. Ska vi ha en infrastruktur som är fungerande för till exempel biobränslen kommer Arlanda

att vara nyckeln, för det är där planen tankas. Ska vi klara av klimatomställningen kommer Arlanda att vara nyckeln för alla de krav vi ska ställa på flyget i Sverige framöver.

Jag är inte lika pessimistisk som en del andra när det gäller förutsättningarna för biodrivmedel eller, för den delen, elektrifiering, även om detta ligger längre bort i tiden. Vi vet att JAS-planen redan i dag har körts med biodrivmedel. Besöker man GKN i Trollhättan och tittar på den tekniska utvecklingen när det gäller flygmotorer ser man att den är ganska snabb.

Ur svenskt perspektiv kommer utmaningen kanske snarare att handla om de logistiska förutsättningarna eller, med beaktande av det som Carl Schlyter lyfte fram, produktionsförutsättningarna för att få fram biodrivmedel. Konkurrensen om råvaran kommer att vara väldigt stor. Delvis kommer detta säkert att underlättas av den elektrifiering som sker i den övriga fordonsparken och just nu faktiskt går fortare än många av oss trodde.

Utgångspunkten, som jag tycker att Jens Holm delvis missar i diskussionen, är att vi nu har en regering som inte bara låter oss få en ad hoc-utveckling för flyget utan tar ett samlat grepp, som man i Danmark tidigare har gjort när det gäller Kastrups utveckling. Jag har inte sett att vi har gjort det i Sverige tidigare. Det tror jag att väldigt många resenärer som har varit på Arlanda också har märkt.

Det behövs en samlad strategi, och Swedavia tar där sitt ansvar som statligt bolag och lyfter fram sitt perspektiv utifrån de utmaningar man har och ser med det ökade flygets möjligheter. Då ser man vilka investeringar som är nödvändiga. I närtid handlar det huvudsakligen om att förbättra flödet och få en bättre fungerande flygplats, både ur säkerhets- och ur resenärssynpunkt. Men det politiska perspektivet måste handla om hur vi skapar ett hållbart flyg, hur flyget tar sitt ansvar och hur vi i svensk tradition, där vi faktiskt brukar vara som bäst, använder vår industriella kapacitet, våra fantastiska förutsättningar med de naturtillgångar vi har och vår möjlighet att hitta systemkunnande för att se hur långt vi kan komma i att faktiskt säkerställa att flyget, precis som fordonsindustrin, tar ett ökat ansvar för den omställning som är så nödvändig framöver.

Vid sidan av detta understryker jag att det också kommer att behövas en diskussion om vårt resande. Även om Carl Schlyter inte reser utomlands lika ofta som många andra tror jag ändå att vi har sett en ganska kraftig ökning av fritidsresandet redan i dag. Vi ser att det ökar framöver. Därför har jag också välkomnat den debatt vi sett inte minst på sociala medier, för den är viktig för att folk ska få en ökad förståelse: Politiker löser inte allt, utan det krävs också ett eget ansvar.

Anf. 85 JENS HOLM (V):

Fru talman! Ja, det är verkligen en viktig debatt om det ökande flygandet och vilka konsekvenser det får för miljön och klimatet. Som jag sa tidigare: Utrikesflyget i Sverige har ökat med 130 procent sedan 1990. Vi flyger alltså extremt mycket i dag. Ska vi fördubbla flygandet? Ska vi tredubbla det? Hur mycket ska vi flyga egentligen? Alla förstår att detta inte är hållbart.

Jag ställde två konkreta frågor till dig, Tomas Eneroth. Nu har du en chans till: Står du bakom målen att fördubbla antalet resenärer till Arlanda

och att trefaldiga det till 2070 – ja eller nej? Tänker inte regeringen göra en egen analys utifrån ett miljö- och klimatperspektiv av den kraftiga Arlandaexpansionen? Det vill jag veta, Tomas Eneroth.

Sedan säger ministern att vi inte kan blunda för verkligheten. Det låter som om vi politiker inte kan styra verkligheten, men det är ju därför folk har valt oss, för att vi ska förändra.

När man öppnade snabbtågsförbindelsen mellan Barcelona och Madrid dog i praktiken inrikesflyget på den sträckan. Det gick ned med över 80 procent. I Frankrike har det varit en stor debatt om en ny storflygplats i västra Frankrike – jag tror att det är utanför Rennes – och nu har Macron sagt att man inte ska ha den. Man har lagt ned de planerna helt och hållet.

Carl Schlyter berättade om debatterna om en extra landningsbana på Heathrow i London. Den har pågått i många år, och det är ett gigantiskt motstånd.

Självklart kan vi politiker påverka utvecklingen, och det är det jag vill att du ska göra, Tomas Eneroth. Då är flygskatten jättebra. Satsningar på förnybara drivmedel är jättebra, men vi måste också flyga mindre, inte mer. Det måste man väl ändå våga säga?

Anf. 86 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tycker att jag har svarat på frågorna, Jens Holm. Jag har sagt att vi inom ramen för Arlandarådets arbete kommer att ta fram en road map. Där gör vi en ordentlig genomgång av miljö- och klimatutmaningarna för flyget framöver, och vi tittar på tillgängligheten, för att se till att tillgängligheten till och från Arlanda fungerar bättre. Men det ankommer inte på regeringen att överpröva eller i detalj styra hur Swedavia utformar sitt arbete. Jag förutsätter att de precis som alla andra ansvarskännande statliga bolag har ordentlig grund för sina prognoser och att de försöker anpassa sig och ta höjd för de investeringar man kommer att behöva för att möta utvecklingen. Jag tycker att det är bra att man tar fram en beredskap om utvecklingen blir som dagens prognoser ser ut.

Sedan ankommer det både på oss som har ansvaret att leda Sverige i dag och på Sveriges riksdag att fatta kloka beslut, så att vi, som Jens Holm uttryckte det, påverkar verkligheten. Det gör vi. Under denna mandatperiod har vi tagit historiska beslut för klimatet. Denna regering har som ingen annan förut avsatt resurser för biotopskydd, för att säkra tillgångar som vi har och evigt ska behålla, samtidigt som vi ska ställa om fordonsflottan och klara av vår energihushållning på ett fantastiskt mycket bättre sätt än tidigare.

Vi har en historisk överenskommelse om energipolitiken som är blocköverskridande. Den gör att vi kan nå målet att ställa om energisektorn i en utsträckning vi inte hade trott tidigare. Det intressanta är att när vi gör detta ser vi också hur aktörerna anpassar sig. Energibranschen ser vart signalerna går. Fordonsindustrin i Sverige ställer i dag om och blir ledande i att hitta klimatsmarta fordon som använder energin på ett effektivt sätt. På samma sätt använder vi styrmedel dialogmässigt och på annat sätt när det gäller flygets klimatpåverkan. Där ska ingen tvivla på den här regeringen.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 16 Svar på interpellationerna 2017/18:339, 340 och 342 om svarta körskolor

Anf. 87 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Edward Riedl har ställt tre interpellationer med frågor som berör problemet med svarta körskolor. Eftersom interpellationerna i huvudsak rör samma frågeställningar väljer jag att besvara dem i ett sammanhang.

Det växande problemet med svarta körskolor är oroväckande av flera skäl. Exempelvis får eleven en sämre kunskapsgrund att stå på, vilket resulterar i sjunkande godkännandegrad, ökat behov av omprov och därmed också längre förarprovsköer. Laglig körskoleverksamhet drabbas av osund konkurrens, och staten går miste om skatteintäkter.

Flera jobb som kan vara en väg in på arbetsmarknaden kräver körkort. För att förbättra möjligheten till etablering på arbetsmarknaden har regeringen aviserat i budgetpropositionen för 2018 att införa en möjlighet till lån avseende utbildning till B-körkort. Detta ska i ett första steg riktas till vissa arbetslösa personer mellan 18 och 47 år.

Som jag nämnde vid en interpellationsdebatt om långa köer för körprov den 7 november förra året har Transportstyrelsen och Trafikverket initierat en bred översyn av hela förarutbildningssystemet. Projektet startade formellt den 1 februari 2018, men de träffade redan den 9 november 2017 bransch och myndigheter för att höra deras erfarenheter och synpunkter. Jag träffade även själv Transportstyrelsen och Trafikverket den 29 november 2017 för att informera mig om projektet och fick en återrapportering från mötet med branschen.

Jag har också träffat Sveriges Trafikskolors Riksförbund för att informera mig om hur branschen ser på dessa utmaningar. Det är viktigt att seriösa trafikskolor som följer reglerna inte utkonkurreras av oseriösa aktörer.

Den breda översynen ska bedrivas i samverkan med branschen och med andra berörda myndigheter. Problemet med svarta körskolor kommer att ingå i detta projekt, och exempelvis Ekobrottsmyndigheten och Skatteverket deltar i just den frågan.

Angående Edward Riedls fråga om antalet handledartillstånd per person regleras det i Transportstyrelsens föreskrifter. Det finns enligt Transportstyrelsen tydliga indikationer på att begränsningen till 15 tillstånd som gjordes av den tidigare alliansregeringen 2012 inte har lett till en minskning av svart verksamhet utan snarare gjort den mer svårupptäckt. Just nu utvärderar Statens väg- och transportforskningsinstitut på uppdrag av Transportstyrelsen reformen från 2012. Redovisningen av uppdraget blir ett viktigt underlag i arbetet med översynen av förarutbildningssystemet.

Ingen ska tvivla på min och regeringens vilja att komma till rätta med problemet med svarta körskolor. Jag kommer med stort intresse och i nära dialog med myndigheterna att följa arbetet med översynen av förarutbildningen och är beredd att vidta ytterligare åtgärder om det skulle behövas.

Anf. 88 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret! Låt mig börja i en annan ände. Jag har haft ett antal interpellationsdebatter om olika frågeställningar som just handlar om den svarta verksamhet som breder ut sig.

Sverige är ett högsattesamhälle. Vi har höga skatter i Sverige. Det gör att vi kan finansiera skolor och sjukvård. Den som blir utan jobb eller som blir sjuk kan åtnjuta trygghet. Men detta innebär också att den som väljer att ställa sig utanför och som undviker skatter och avgifter som andra betalar kan tjäna väldigt mycket pengar på det. Därför är det av största vikt att vi ser till att de lagar vi har följs.

Den som driver företag måste kunna lita på att konkurrenterna betalar samma skatter och avgifter, att de följer samma lagar och regler och att det är konkurrens på lika villkor. De som jobbar i företagen åtnjuter också en säkerhet när det är ett riktigt jobb.

Förra veckan debatterade jag med en kollega till ministern. Det var justitieminister Morgan Johansson. Vi pratade om svarttaxiverksamheten.

Fru talman! Svaren är väldigt lika. Jag betvivlar inte ministrarnas ambitioner att komma till rätta med detta, men svaren är väldigt lika. Utmaningarna är ungefär desamma. Det finns en svart marknad där man tjänar väldigt mycket pengar på att just fuska. Då är det vår politiska uppgift – och så länge vi har denna regering, bestående av socialdemokrater och miljöpartister, är det ytterst denna regerings och ministrarnas ansvar – att se till att komma till rätta med detta.

Min uppfattning är att mycket känns som tomt prat. Man ska följa frågan. Man ska titta på detta. Det pågår utredningar och så vidare. Men det är väldigt lite konkreta svar i fråga om vad man avser att göra.

Det mest konkreta som jag uppfattar i ministrarnas svar till mig gäller handledartillstånden. Alliansregeringen minskade antalet handledartillstånd som varje enskild person kan ha till 15. Vi har, precis som ministern, konstaterat att det inte var en tillräcklig åtgärd. Därför har Moderaterna vid två tillfällen under denna mandatperiod föreslagit att man ska minska detta ytterligare. Det har ministrarnas parti, Socialdemokraterna, bland annat röstat emot. Men vi har föreslagit detta för att vi ska komma åt de problem som vi har.

Det finns också flera bra förslag från Sveriges Trafikskolors Riksförbund som är väl värda att titta på. Det handlar om en begränsning av handledartillstånd, som vi moderater har föreslagit. Det handlar också om att få till skyltningen. De föreslår att man skulle kunna ha en röd registreringsskylt. Det finns mycket på den listan. Det handlar inte minst om skärpta straff för denna typ av brottslighet. Den är ofta väldigt svårbevisad, fru talman. Det krävs mycket samarbete mellan olika myndigheter.

Men man måste börja i någon ände. Min fråga till ministern är: Vad kan ministern själv tänka sig att genomföra för åtgärder? Hela paletten av åtgärder finns redan på bordet. Det finns inget som man behöver vänta på. Detta är inget nytt problem. Vad kan ministern tänka sig att göra?

Anf. 89 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Edward Riedl, för engagemanget! Jag delar det och tycker att det är bra att flera ledamöter i Sveriges riksdag engagerar sig i fråga om förarproven, trafiksäkerheten och, för den delen, svarta körskolor.

Naturligtvis saknas det inte alltid konkreta förslag. Jag ska ärligt säga att ibland kan man själv spontant säga: Ja, men då kan man väl begränsa det till ett eller två tillstånd. Det skulle räcka. Men då behöver vi komma ihåg att man trodde att det förslag som alliansregeringen tog fram om en

begränsning till 15 skulle ha en viss effekt. Det visade sig att det snarare var det motsatta.

Jag ska inte döma över det förarbete som gjordes inför den förändringen. Men jag är angelägen om att åtminstone invänta de myndigheter som har följt reformen så att de kan dra rätt slutsatser innan vi går vidare med förslag. Annars kan det i värsta fall leda till att vi ännu mer försvårar myndigheternas möjligheter att kontrollera svart körskoleverksamhet. Vi måste veta att vi gör rätt saker. Det tycker jag är utgångspunkten.

Sedan saknas det inte konkreta insatser på de politikområden som jag ansvarar för. Jag nämnde ökade möjligheter till körkort med CSN-finansiering. Jag talade om en bred översyn av hela förarutbildningssystemet – det är något som trafikskolornas riksförbund och många andra är väldigt angelägna om. Det handlar naturligtvis också om den ökade samverkan som finns mellan Ekobrottsmyndigheten, Skatteverket, Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Trafikverket.

Jag tycker att detta är otroligt viktigt. Det är glädjande att Edward Riedl, som är moderat, tycker att det är bra om vi skaffar oss ännu fler verktyg för att kunna komma åt skatteundandragande. Så har det inte varit historiskt. Under alliansregeringens år avstod den borgerliga regeringen väldigt många gånger från att göra rätt insatser för att motverka skatteflykt. Under denna regerings tid har man i finansutskottet låtit bli att stödja en del förslag som annars kanske hade gett Finansinspektionen eller andra myndigheter möjligheter att förbättra kontrollen och motverka skatteundandragande.

Vi ska se till att folk gör rätt för sig. Vi ska se till att de körskolor som agerar sjyst inte konkurreras ut genom oseriös konkurrens. Den utveckling vi sett med svarta körskolor eller, för den delen, olaga yrkestrafik, som svarttaxiverksamheten är, är inte acceptabel. Därför vill jag att vi ska utveckla fler instrument för att komma åt detta och ta fram rätt underlag för att stävja en sådan utveckling på ett bättre sätt. Det är ett av skälen till att vi nu gör en översyn och tar fram ordentliga underlag för detta.

Men det handlar naturligtvis också om att polisen ska ha resurser för att kunna göra tillslag och samlade insatser. Ibland handlar det inte om att polisen ska göra detta själv utan tillsammans med Skatteverket, Försäkringskassan eller andra. Därför har resurstillskottet till polisen varit viktigt. I budgeten ger vi nu polisen mer resurser än vad man själv har begärt. Jag tror – och det är min förhoppning – att det kommer att innebära att man ordentligt kan effektivisera verksamheten. Men då måste vi se till att vi ger rätt verktyg, rätt legala verktyg, för att vi ska komma åt verksamheten med svarta körskolor.

Återigen: Jag uppskattar Edward Riedls engagemang. Jag är själv djupt engagerad i frågan om att vi ska stoppa de svarta körskolorna. Vi vet att de som går i en etablerad och godkänd körskola och som dessutom varvar egen körning med en stor andel handledda lektioner har bättre förutsättningar att bli bra chaufförer eller förare och att klara de förarprov som vi har.

Ifall någon lyssnare inte gör denna koppling vill jag säga att poängen med att med hjälp av CSN-lån ge fler möjlighet att ta körkort är att detta bara är möjligt om man går till en etablerad och godkänd körskola. På det sättet gynnar vi en bransch som jag gärna ser ska få ta ett större ansvar för förarutbildningen framöver.

Anf. 90 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Det är bra att vi kommer in på detta, för ytterst handlar det om trafiksäkerhetsfrågor. Den som får en adekvat utbildning av någon som är godkänd bidrar till att vi får färre döda och allvarligt skadade i trafiken. Utifrån det finns det många perspektiv. Men dessa frågeställningar handlar också ytterst om skattemoral.

För den som lyssnar vill jag bara korrigera ministern, som försökte göra en poäng av att alliansregeringen inte ville sätta dit dem som smet från skatter. Det var precis tvärtom. Vi kämpade mycket hårt med att skriva avtal med olika länder. Anders Borg tog också en hård strid kring räntesnurror, där företag på olika sätt och med olika upplägg försökte föra ut pengar ur landet och undvika skatter. När det gäller detta måste jag tyvärr, fru talman, korrigera ministern. Där har han helt enkelt fel.

Sedan kan vi ha olika uppfattningar i sak om olika delar. Men låt oss vara tydliga när det gäller just skattemoralen. Det handlar ytterst om att se till att man skyddar de skötsamma företagen, som betalar de relativt höga skatter vi har i Sverige, som betalar sina avgifter och som följer de lagar och regler vi har. Det är de som ska skyddas. Vi ska skydda de människor som jobbar i de företag som sköter sig och som får riktig avtalsenlig lön och betalar skatt på den lön de får. Klarar vi inte av det klarar vi inte av den välfärd vi har. Någonstans ska pengarna till våra skolor, våra sjukhus och all annan gemensam välfärd komma ifrån. Då kan vi inte ha ett samhälle där svart verksamhet breder ut sig när det gäller taxi, körskolor och annat. Vi har ett ansvar att sätta stopp för detta så fort som möjligt.

När det gäller handledartillstånden har jag mycket svårt att förstå den koppling ministern gör, men det finns säkert någon sådan. Skulle detta på något sätt försvåra? Det handlar om att öka upptäcktsrisken, fru talman. Du kan inte ha en person i bilen som inte har körkort och som du låter köra om du inte har ett handledartillstånd. Har man poliser kan de fånga den typen av verksamhet, för den är inte okänd. Låt oss vara tydliga med detta! På varenda ort där detta förekommer har man ganska god koll från olika myndigheter, även från de rättsvårdande myndigheterna, på vilka det är som bryter mot dessa lagar. Problemet är att sätta dit dem. Handledartillstånden är en del i detta. Om en person som saknar körkort kör bil med någon som saknar handledartillstånd kan polisen agera. Det är själva poängen i detta. Där har jag och ministern precis samma uppfattning: Det är klart att vi måste ha många poliser som klarar av att sköta det jobbet.

Det här är problematiskt. Den som lyssnar ska komma ihåg att den här regeringen sedan den tillträdde för tre och ett halvt år har pratat om hur mycket man satsar på polisen, men faktum är att antalet poliser har minskat för varje år.

Efter tre och ett halvt år med en S-MP-regering har vi färre poliser än när denna regering tillträdde – färre poliser som kan utreda brott och färre trafikpoliser som kan vara ute i trafiken. Det är ett stort problem om man vill komma åt den här typen av brottslighet.

I det ministern säger i sitt föregående svar tolkar jag ändå in att han har ett intresse av att försöka komma till rätta med det, och en del av de här sakerna finns som sagt redan. Det är inga nya förslag. De har funnits länge, och jag tycker att ministern kan ta och titta på dem. Sveriges Trafikskolors Riksförbund, som organiserar de trafikskolor som nu drabbas mycket,

Prot. 2017/18:67

6 februari

Svar på
interpellationer

mycket hårt av den här svartverksamheten, har en hel del bra förslag, och jag tycker att ministern ska titta på dem.

Anf. 91 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Låt mig först bara kommentera frågan om antalet poliser. Jag kommer från Växjö, där vi har en polishögskola som vi startade för att vi såg att vi behövde ha fler polishögskolor i Sverige.

Under alliansregeringens senare år minskade man antalet poliser. Jag tror att det till slut var 70 som gick på polishögskolan. Trots att Polismyndigheten varnade för att det kommer att bli brist på rätt utbildad arbetskraft och trots att vi sa att vi behöver utbilda fler poliser drog alliansregeringen ned på utbildningsplatserna, precis som man gjorde när det gäller sjuksköterskor och andra utbildningar där det var brist.

Nu är det väl 350 som går på polishögskolan, och vi startar två nya polishögskolor. Om Edward Riedl vill göra en poäng av att det skulle vara färre poliser bör han därför fundera över sitt eget och alliansregeringens ansvar när man så kraftigt drog ned utbildningsresurserna och minskade förutsättningen för nyrekrytering.

Nu vänder vi på detta. Nu är det fler polisanställda än någonsin. Vi ser till att säkerställa ökningen av antalet poliser genom att kraftigt bygga ut antalet utbildningsplatser, och det tror jag gagnar en bra polisverksamhet.

När det sedan gäller trafikskoleverksamheten tror jag att vi delar samma utgångspunkt: Vi ska se till att ordna så att vi har en bra trafikskoleverksamhet så att seriösa aktörer gynnas. Det är därför jag noga har följt Trafikverkets och Transportstyrelsens gemensamma initiativ för att göra en ordentlig översyn över hela förarutbildningssystemet. Där finns det inom parentes sagt en del intressanta projekt, till exempel digitalt undervisningsprotokoll och en del annat som kan förbättra genomslaget för utbildningen och kanske också modernisera den.

Jag har också träffat Sveriges Trafikskolors Riksförbund och tagit del av många bra förslag som vi ämnar återkomma till. Jag är nämligen väldigt angelägen om att vi ska använda de seriösa aktörer som finns och att vi ska ha en förarutbildning som ger incitament för människor att vända sig dit för att få en bra förarutbildning.

Jag talade i en interpellationsdebatt för någon timme sedan om trafik-säkerheten, där Sverige är världsledande, och om nollvisionen, där vi nu slår nya rekord, om jag får uttrycka mig så, i färre döda och skadade i trafiken. Mycket handlar naturligtvis om fordonens utveckling, men det handlar också om det trafiksäkerhetsarbete och den kultur vi har.

Grunden för synsättet gällande ditt ansvar som förare är den trafikutbildning du har. Därför är det viktigt att den är seriös och noggrann och att de som smiter förbi eller ordnar illegal verksamhet vid sidan av straffas. Vi ska stoppa den verksamheten och underkänna de falska förarprov som en del uppvisar, och vi ska på alla sätt säkerställa att seriösa aktörer kan få bättre möjligheter att verka.

Jag är beredd att verka i den riktningen med både Edward Riedl och andra, för det är viktigt. Det är viktigt för trafiksäkerheten, och det är också viktigt för dem som nu är unga och ska utbilda sig att de får rimliga förutsättningar. Det kan vi ordna till exempel med de här CSN-lånen, men de ska också ha goda och pedagogiska handledare som använder ny teknik. På det sättet kan de komma ut i trafiken och en säker trafikmiljö.

Det pågår alltså flera processer som jag har redogjort för här. Jag känner tillförsikt i fråga om att det kommer fler skarpa förslag, och det är bara bra om det finns en bred enighet om detta, för det vore ännu bättre för trafiksäkerheten.

Anf. 92 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Låt mig börja i den änden när det gäller antalet poliser. Jag har haft den här debatten med ministerns kollegor också, och det är ju så att innan den här regeringen tillträdde hade vi mer än 20 000 poliser i Sverige. Efter tre och ett halvt år har vi färre än 20 000 poliser. Det är ett rent faktum. Det är mycket enkelt att ta reda på detta, för det finns i all offentlig statistik.

Jag har också hört om alla satsningar man gör på polisen. Det är inte det jag säger. Jag har hört allt om polisutbildningen och hur man bygger ut den. Problemet är att poliser lämnar yrket som aldrig förr, inte för att gå i pension utan för att man är missnöjd med delar av det som man möter i sin yrkesroll, inte minst sina löner.

Det är 3 000 poliser, fru talman, som har lämnat sedan den här regeringen tog över regeringsmakten, och det är därför som vi har färre poliser, färre trafikpoliser och mindre möjligheter att stävja brott, trots att man nu utbildar fler.

Det är utifrån detta som jag har väckt de olika interpellationerna gällande svarta körskolor och svarttaxiverksamhet. Det här drabbar nämligen seriösa företagare som inte kan konkurrera med dem som skippar att betala skatt. I ett högskattesamhälle är det väldigt lukrativt, och det innebär att vi måste vara väldigt duktiga på att upptäcka dem som fuskar, annars urholkas långsiktigt skattemoralen i vårt land, och det tror jag att varken jag eller ministern vill se.

När det gäller de frågeställningar som jag har väckt i dag ser jag flera saker. Jag tolkar inte ministern som motsträvig mot någon av dem, men en del handlar om höjda straff, för i dag är straffen alldeles för låga för delar av detta. Min bestämda uppfattning är att ett sätt att ge polisen verktyg att faktiskt åstadkomma någonting är att se till att man stryper den stora mängden handledartillstånd som man har i dag. Även det som ministern nämnde om digitala protokoll är någonting som man lyfter fram från STR.

Tack för debatten!

Anf. 93 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! En kort korrigerig om poliser: Det är som sagt fler polisanställda nu än tidigare. Orsaken till att vi har färre poliser är om inte annat att man kraftigt drog ned på utbildningen under alliansregeringens tid. Nu startar vi nya polishögskolor, och det är fler som utbildas än någonsin. Det är bra, för det behövs fler poliser.

Det där var ett mönster vi kunde se under alliansregeringens tid, och nu har vi 100 000 lediga jobb på svensk arbetsmarknad som inte kan besättas på grund av kompetensbrist. Det är inte enkla jobb; det är kvalificerade jobb.

Efter år av underinvesteringar i utbildningssystemet behöver vi därför satsa på utbildning. Det gör vi med kunskapslyft, vuxenhögskola, yrkeshögskolor och högskolesatsningar. Det är viktigt, inte minst kanske för att fler kan utbilda sig till förare – ett avancerat jobb.

Jag noterade att Moderaternas nye partiledare Ulf Kristersson uttryckte sig som om lastbilschaufför vore ett enkelt arbete. Det vänder jag mig skarpt emot. Det är ett kvalificerat arbete med tungt ansvar. Det handlar om logistik, om ny teknik, om transporttjänster, och det är ett jobb som dessutom kommer att bli mer komplicerat framöver med den digitalisering som pågår inom transportområdet. Därför är det viktigt att vi ger de bästa förutsättningarna så att man får en bra utbildning och en bra fort- och vidareutbildning.

Jag är som sagt beredd att vidta väldigt många åtgärder för att säkerställa att vi stoppar och stävjar en utveckling med svarta körskolor. Jag vill dock fortfarande ha rätt underlag innan jag går vidare med att minska antalet handledartillstånd. Jag tyckte själv spontant att det lät som en bra åtgärd, som jag sa, men jag noterar också att när Alliansen genomförde det fick det enligt myndigheter och polis motsatt effekt. Det vill jag inte medverka till, och därför vill jag avvakta ett bättre underlag innan vi slutgiltigt tar ställning.

Jag är beredd att göra vad som krävs för att vi ska stävja utvecklingen med svarta körskolor. Vi ska se till att vi har en bra förarutbildning i det här landet – det kan Edward Riedl och jag säkert enas om.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 17 Svar på interpellation 2017/18:341 om Kvarkenfärjan

Anf. 94 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Edward Riedl har frågat mig varför regeringen inte vill stödja en förbindelse som är central för näringslivet i Norrland och som skapar en naturlig kontakt mellan Sverige och Finland.

Låt mig först tydliggöra att den ansökan som regeringen nyligen beslutade att lämna utan vidare åtgärd rör investeringar i hamn och inte finansieringen av en ny Kvarkenfärja.

Jag håller med Edward Riedl om att förbindelsen skapar en naturlig kontakt mellan Sverige och Finland. Jag vill dock erinra om att en utgångspunkt för den svenska transportpolitiken under lång tid har varit att interregionala och internationella transporter i första hand ska bedrivas utan statliga subventioner.

Infrastruktur i Umeå AB (Inab) ansökte den 22 maj 2017 om statligt stöd till marknadsanpassning av Umeå Hamn AB:s anläggningar i Holmsund med 300 miljoner kronor. Enligt ansökan ska stödet delfinansiera en investeringsplan för åtgärder inom hamnområdet i Umeå hamn på totalt drygt 800 miljoner kronor.

De åtgärder som omfattas av ansökan är sådana där finansieringsansvaret åligger hamnägaren Umeå kommun som ägare till det kommunala bolaget Inab och dess dotterbolag Umeå Hamn AB. Vidare faller inte åtgärderna i ansökan inom de ändamål som finns i den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen under perioden 2018–2029.

Slutligen vill jag understryka att alliansregeringen, förutom att tillsammans med Finland tillstyrka en projektansökan om medfinansiering från Fonden för ett sammanlänkat Europa, inte tog några ytterligare initiativ gällande Kvarkenförbindelsen och investeringar i en ny färja. Jag noterar

även att projektet som alliansregeringen tillstyrkte inte innebar några framtida statliga åtaganden.

Anf. 95 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Kvarkenprojektet innebär bland annat en ny färja som ska drivas med gas och efterföljande investeringar i hamnmiljö för att just kunna driva en färja med gas.

Före EU-inträdet fanns ungefär 1 miljon resande per år mellan Umeå och Vasa – givetvis till följd av billiga biljetter tack vare taxfreeförsäljningen. Efter inträdet, med en mycket sämre färja, sjönk antalet resande till 45 000 årsresenärer.

Låt mig säga, fru talman, att innan detta skedde var det ett stort utbyte mellan Västerbotten och Österbotten, de olika delarna av Sverige och Finland. Det rörde utbildning på universitetet, personalförsörjning till Norrlands universitetssjukhus, sjukvårdssamarbeten och turism. Allt detta drabbades – förutom också godstransporterna.

Tack vare ett ökat regionalt engagemang, inte minst från Umeå kommun, finns i dag en lite nyare, något bättre och säkrare färja. I dag finns ungefär 200 000 årsresenärer. Minst lika glädjande tar också godstrafiken stor fart. Mellan 2016 och 2017 ökade godstransporterna med 16 procent.

Det är 10 mil sjövägen mellan Umeå och Vasa. Om man åker runt hela Bottenviken är det landvägen 80 mil. Det spar mycket tid och pengar att ta vägen över havet.

Det finns från den statliga sidan i Finland ett starkt engagemang och en stark vilja, och man önskar svensk hjälp i detta. Alliansregeringen, precis som ministern beskrev, valde att ställa sig bakom den första och ursprungliga ansökan till detta projekt. Man skickade inte med några pengar, precis som ministern beskriver. Låt oss vara ärliga i detta. Men jag var med när projektet slutförhandlades, och det var inte alldeles enkelt. Det infrastrukturministern visste i alliansregeringen var att om del ett genomförs kommer det längre fram längs vägen att kosta pengar. Då måste staten vara högst delaktig.

Detta ändrades när regeringen byttes. Den här regeringen har två gånger, i olika delar i Kvarkenprojektet, valt att inte hjälpa till. Det kan man klä hur man vill, men den här regeringen vill inte satsa på Norrland.

Låt mig påminna den som lyssnar på debatten om att den inställning regeringen har i dag om att inte stötta färjetrafiken mellan Umeå och Vasa, mellan Sverige och Finland i den nordliga miljön, inte fanns före valet. Den som var trafikpolitisk talesperson, Anders Ygeman, lovade ett starkt engagemang om Socialdemokraterna skulle få regeringsmakten. Det starka engagemanget har nu resulterat i, så som jag uppfattat det, två nej till att hjälpa oss.

Kom också ihåg att färjeförbindelsen längre söderut mellan Sverige och Finland fortfarande har möjlighet till taxfreeförsäljning om man stannar till vid Åland, vilket gör att det finns betydligt bättre färjeförbindelse däremellan.

Fru talman! Vår vilja är att den här regeringen tar det ansvar man rimligen borde ta för Norrland och ser till att också vi har en fungerande färjeförbindelse till vårt östra grannland Finland.

Anf. 96 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Den här regeringen tar verkligen sitt ansvar inte bara för Norrland utan för hela Sverige. Vi har sett en ordentlig förändring när det gäller regeringspolitiken i förutsättningar att satsa på hela landet. Vare sig vi talar infrastruktur eller om vi talar arbetstillfällen sker nu en utveckling där vi inkluderar hela landet, till skillnad från den centrering och urbanisering som pågick så tydligt under alliansregeringens tid. Numera flyttas statliga myndigheter ut i hela landet. Statliga servicecenter lokaliseras och statliga myndigheter omlokaliseras eftersom vi tycker att det är viktigt att de ska finnas i hela landet.

När vi planerar för till exempel Norrbotniabanan noterar jag däremot att Edward Riedls politiska partivänner i stället säger att hela Norrbotniabanan är en krigsförklaring mot Stockholm – enligt Kristoffer Tamsons. I stället borde man satsa på pengar till järnvägen där människor bor och reser och inte till träd i Norrland.

Den uppfattningen delar inte jag. Jag tycker att det är viktigt att vi politiker, inte minst vi i Sveriges riksdag och även de som har politiska uppdrag regionalt, tar ansvar för hela landets utveckling. Vi gör det genom stora satsningar inte minst i Norrland. Nu kommer regeringen slutligen att ta ställning till transportplanen och nationella planen i april, men redan i Trafikverkets förslag finns flera viktiga satsningar för Norrland.

Ett nej på en ansökan kan ibland handla om hur den formulerats. Den ansökan som regeringen sa nej till rörde saker som åligger Umeå kommun. Jag är lite osäker på om jag ska tolka Edward Riedl som att vi ska ändra ansvarsfördelningen mellan stat och kommun och att det hädanefter är staten som ska ta ett ansvar också för investeringarna inom hamnområdet. Det är möjligt.

Jag samlade nyligen representanter för Sveriges samtliga hamnar till en stor hearing eftersom jag tycker att vi inte har lyssnat tillräckligt mycket på hamnarna när vi har talat om infrastrukturinvesteringar. Det var ett välkommet möte och en välkommen diskussion när representanterna för dessa hamnar såg sig synliggjorda och fick bekräftelse på den viktiga roll de har i det svenska transportsystemet. Men ansvarsfördelningen är klar mellan det som är de lokala hamnägarnas ansvar, vare sig de är privata eller gemensamma genom kommunen, och vad som faktiskt är statens ansvar. I den ansökan som kom från Umeå var det tydligt att det var för ett ändamål som staten inte kan bidra till.

Däremot är det bra att vi fortsätter att utveckla förbindelsen vare sig det är med sjöfart eller om det är landvägen i Norrland. Den infrastrukturplan som vi tänker besluta om i april innebär att vi kan lägga 100 miljarder mer på infrastruktursatsningar än vad föregående regering kunde göra. Det kommer ändå att bli tuffa prioriteringar. Inte minst tror jag att en av de viktigaste prioriteringarna måste vara att säkerställa att vi kan både ha en bra försörjning av arbetskraft i landet och även stimulera en fortsatt utveckling av godstrafiken. Därför kommer både järnvägstrafiken som möter de klimatkrav som finns och färjetrafiken att vara intressant. Det är ett av skälen till att jag också noggrant följer frågan om Kvarckentrafiken. Jag är angelägen om att vi fortsätter att utveckla svensk sjöfart.

Tack vare tonnageskatten ökar inflaggningen. Vi har brutit trenden med utflaggning av svenska skepp, och den svenska handelsflottan ökar. Jag är angelägen om det goda samarbete som finns för blå tillväxt så att

aktörerna kan fortsätta att växa. Jag kommer naturligtvis att också verka för att vi ska kunna öka sjöfarten i Sverige.

Om det sedan innebär att projektet för Kvarken utvecklas på rätt sätt eller inte beror i grunden på de kommersiella och finansiella förutsättningar som andra aktörer än regeringen ansvarar för. Jag kommer naturligtvis att följa detta noga. Det är viktigt för Sverige, och det är också viktigt för Norrland.

Anf. 97 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Låt mig först börja där ministern började sitt inlägg.

Jag blir nästan provocerad när jag hör regeringsföreträdare säga att man satsar på Norrland. Bensinskatten, dieselskatten och fordonsskatten höjs. Man har försämrat reseavdragen, och man ska nu införa flygskatt från och med den 1 april. Det är inget aprilskämt, fru talman, utan dagens sanning. Dessutom vill den här regeringen – åtminstone delar av den – införa en kilometerskatt innan den här mandatperioden är slut.

Varför säger jag detta? Jo, därför att allt det här sammantaget är Norrlandsfientlig politik. Det är skatt på avstånd. Det är skatter som drabbar Norrland hårdare än någon annan landsdel.

Det här tycker jag inte är bra politik. Men den som lyssnade på den föregående debatten hörde att ministern också sa att man satsade på polisen. Efter tre och ett halvt år med S-MP-regering har vi färre poliser än vi hade när den tog över regeringsmakten. Då försöker ministern göra en liten vändning och säga ”polisanställda”. Jag talar om poliser, fru talman. Varken den här ministern eller någon annan minister kan ändra den offentliga statistiken. Det är så det ser ut. Det är färre poliser i dag än när den här regeringen tillträdde.

Jag skulle vilja varna dem som hör den här regeringen säga att man kommer att satsa på deras områden, för det verkar vara på det sättet att när den här regeringen satsar blir det mindre pengar i slutändan.

När det gäller Norrbotten, som den här regeringen har utlovat före valet och nu lovar att man ska genomföra, vill jag bara säga följande: Jag har fortfarande inte sett en enda meter järnvägsräls. Den ska byggas i Umeå, och jag bor mycket nära där det ska hända. Inte en meter järnvägsräls är lagd.

Löftena från de tre rödgröna partierna var att så fort man hade vunnit valet, dagen efter, skulle man börja gräva. Så lät det. Tre och ett halvt år har gått, och hade man haft ambitionen hade man börjat bygga för mycket länge sedan. Det tar inte så lång tid.

Jag hoppas att jag har fel, fru talman, för jag vore mycket glad om man började bygga Norrbotten. Men jag tror inte att det kommer att hinnas med före valdagen. Jag tror att det kommer att skjutas på obestämd framtid, och jag tror att den här regeringen inte kommer att hålla det löftet heller. Men jag hoppas som sagt att jag har fel.

Det jag ställer den här interpellationen om handlar som sagt om Kvarkenprojektet, en fungerande färjeförbindelse mellan Umeå och Vasa som knyter ihop dessa båda delar av Sverige och Finland med varandra. Det är delar som historiskt sett har haft ett mycket stort utbyte vad gäller utbildning, sjukvård och turism och där vi i dag har mycket stark tillväxt vad gäller transport av gods mellan våra länder.

I södra Sverige, i Stockholmsregionen, kan båtarna som är på väg till Finland passera Åland. Då blir det taxfreeförsäljning, och då kan man finansiera verksamheten och driva på för billiga biljetter i södra Sverige. Det tycker den här regeringen är bra; det nickar man gillande till. Jag har ingenting emot det, jag heller, men jag förstår inte varför den här regeringen inte vill satsa på norra Sverige. Varför kan man inte tänka sig att till viss del hjälpa till vad gäller satsningarna på Norrland? Det förstår jag inte, fru talman.

Alla dessa satsningar man talar om har vi sett väldigt lite av – väldigt lite. Men har ministern en annan uppfattning får han jättegärna berätta för mig var järnvägsrälsen ligger som jag har råkat missa och var alla dessa satsningar på Norrland finns någonstans, för jag har inte sett dem.

Anf. 98 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är nog så, och det tror jag att de som följer den här debatten inser, att man ser det man vill se.

Jag ser de satsningar som vi gör i Norrland och i hela landet. Jag ser dem, vare sig vi talar om omlokaliserade myndigheter, statliga servicekontor, landsbygdsmiljarden, bredbandsutbyggnaden eller för den delen infrastruktursatsningar. Jag ser livsmedelsstrategier och väldigt många andra satsningar.

Jag ser den högsta sysselsättningen någonsin, att folk har jobb och framtidstro och att det skapas nya företag – till skillnad från hur det var under förra regeringen. Men det har vi en hel valrörelse på oss att debattera, Edward Riedl, så låt oss lämna det – för stunden i alla fall.

Jag tror att det är viktigt att komma ihåg att när taxfreeförsäljningen försvann – och den kan vi inte återskapa – försvann också en del av grunden för den kommersiella trafik som fanns, och det gör det svårt.

Jag har inget emot att det skapas nya trafikmöjligheter, men de ansökningar som kommer på regeringens bord måste jag hantera utifrån hur de är formulerade. Återigen svarar inte heller Edward Riedl själv på frågan om man avser att förändra ansvarsfördelningen mellan stat och kommun, om staten i så fall ska ta större ansvar för hamnområdet eller om vi till och med ska förstatliga hamnarna. Det tror jag inte att Edward Riedl vill föreslå.

Jag är angelägen om att vi fortsätter utveckla svensk sjöfart. Den är viktig för Sverige, och den är viktig för att möta klimatutmaningarna.

När det gäller Norrbotniabanan och inte en meter räls ska vi komma ihåg att ett av skälen till att rälsen inte ligger där är att Norrbotniabanan, som fanns med i en nationell plan, lyftes ut av alliansregeringen. Det är klart att det då inte blir någon projektering.

Nu med Trafikverkets förslag talar väl mycket för att det finns andra förutsättningar – och ingen ska tvivla på regeringens vilja att satsa på järnvägen, för den är viktig. Edward Riedl har måhända haft fel i en del andra frågor, och han kan möjligtvis ha fel också i denna.

Icke desto mindre tror jag att Edward Riedl och jag delar uppfattningen att bättre förbindelser behöver utvecklas i norra Sverige mellan oss och vårt grannland Finland men också mellan oss och Norge. Vi har en utmaning i att förbättra infrastrukturen tvärsektorielt eller ”på tvärsen” mellan Sverige, Norge och Finland. Vi kan klara de kommande decenniernas utmaningar att förbättra infrastrukturen på andra lederna, men vi har stora

utmaningar i att förbättra förbindelserna mellan våra grannländer. I den riktningen vill jag naturligtvis verka, för det kommer att vara viktigt inte bara för Umeå och Norrland utan för hela Sverige eftersom viktiga transportstråk framöver kommer att gå den vägen.

Då kommer vi osökt in på det sista jag vill ta upp i det här sammanhanget. Det är väl mer inom ramen för konsumentupplysning, men jag tror att det också är intressant för Edward Riedl att ta del av.

I det här sammanhanget talar vi om godsstrategier – hur vi ska se till att i Sverige ha en samlad strategi för godsets väg, kanske från 74-tonslastbilen som tar skogsråvara från Norrlands eller Västerbottens inland till att omlastas till järnväg eller till sjöfarten. Regeringen arbetar nu med en godsstrategi och kommer att lägga fram den samtidigt som den nationella planen för att investeringar och strategiska satsningar på att stärka svensk godskapacitet ska kunna gå hand i hand.

Det här är viktigt, för Sverige är ett litet, exportberoende industriland. I Sverige är inte industrin ”basically gone”, utan den är faktiskt på stark tillväxt. Det är här vi växer i kapacitet. Det är här vi kan klara omställningen. För detta behövs ett fungerade transportsystem, och då behövs det bättre samordning av godset, att man optimerar godssystemet och hittar rätt drivkrafter för de investeringar som behöver göras och inte minst att man fortsätter en utveckling där inflagningen ökar för sjöfarten. I den andan vill jag arbeta.

Anf. 99 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Jag har hört fler ministrar än infrastrukturministern tala om hur jobbigt det var att ta över Europas mest välskötta ekonomi efter finanskrisen. Men, som sagt, vi kan spara det både till andra debatter och till valrörelsen.

Jag skulle vilja fråga ministern, när han nu säger det, hur han vill att Umeå ska skriva sin ansökan. Om han nu avser att vara med och stötta detta skulle jag vilja höra ministern förklara hur han skulle vilja att ansökan skrivs. Om det är fel på ansökan skulle ju ministern kunna hjälpa åtminstone sina partikollegor i Umeå kommun och i Umeå kommunfullmäktige att skriva ansökan så att det blir rätt.

Låt mig påminna om – där gissar ministern rätt – att jag absolut inte vill förstatliga vare sig hamnar eller färjor. Det tror jag faktiskt inte att ministern heller vill om jag ska vara helt uppriktig.

Däremot är det på det sättet att den färjetrafik som finns i södra Sverige och som passerar Åland åtnjuter helt andra förutsättningar än den som finns i Norrland. Utifrån det tyckte den svenska alliansregeringen före valet att vi skulle vara med och satsa på detta.

Ministerns egen partikamrat Anders Ygeman, som då var trafikpolitisk talesperson, förhöll sig till samma regelverk som den här ministern säger gör det omöjligt. Ändå lovade han ett starkt engagemang från en tillträd S-regering.

Det engagemanget, kan jag konstatera, finns inte längre. Två gånger har man sagt nej till detta. Trots att man före valet lovade, trots att alliansregeringen var med och lovade och trots att den finska regeringen var med och lovade säger den här regeringen nej inte bara en utan två gånger.

Det är fakta. Det får ministern mycket gärna svara på. Allra helst får han svara på om han har några tips på hur ansökan ska skrivas så att den här regeringen kan tänka sig att satsa i alla fall någon krona på Norrland. Det andra har vi inte sett mycket av, fru talman.

Anf. 100 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag noterar att vi har lite olika historieuppfattningar och säkert olika verklighetsbeskrivningar.

Jag hör till dem som tycker att vi har visat att vi är beredda att satsa på infrastrukturinvesteringar för att utveckla sjöfarten men också titta på vilka möjligheter som finns att stärka inte minst färjeförbindelser.

Men återigen: Vi måste vara noggranna med hur ansvarsfördelningen faktiskt ser ut. Jag noterar att Edward Riedl själv inte är beredd att ändra ansvarsfördelningen. Det innebär att även Edward Riedl om han hade varit infrastrukturminister hade känt sig nödsakad att säga nej till den ansökan som fanns.

Det är naturligtvis viktigt att man hittar rätt förutsättningar för att kunna bedriva långsiktigt hållbar trafik.

Det kräver också ett engagemang från finska sidan. Jag noterade att den finska infrastrukturministern Anne Berner, som jag har träffat vid ett flertal tillfällen, nyligen uttalade sig om finansieringen av färjetrafiken.

Det är inte så att man har fattat de slutgiltiga besluten i Finland. Det är inte heller så att man har utlovat en stor finansiering från den finländska sidan. Men det pågår naturligtvis diskussioner i Finland, precis som i Sverige.

Trots att det är 100 miljarder mer kommer det att krävas tuffa prioriteringar. Jag är angelägen om att de investeringar vi gör framöver görs med rätt prioriteringar utifrån det som är effektivast. Det ska vara bra regional spridning på resurserna och investeringarna, och de ska ha bred regional förankring. Därför har det varit viktigt för mig att lyssna på regionala aktörer. När man representerade norra Sverige och prioriterade de viktigaste insatserna var det viktigt för mig inför regeringens kommande ställningstagande, precis som det har varit med alla andra regioner.

Under lång tid har det varit underinvesteringar i svensk infrastruktur. Det kommer att ta tid att komma i fatt. Men vi kommer en bra bit på väg tack vare att vi nu har en regering som med god ekonomi i landet och hög sysselsättning har råd att satsa på infrastruktur.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 18 Svar på interpellationerna 2017/18:343, 344 och 346 om ökad sårbarhet vid centraliserad flygledning

Anf. 101 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Edward Riedl har ställt frågor till mig inom området fjärrstyrd flygledarverksamhet, med avseende på säkerhet, ekonomi och sårbarhet.

Eftersom samtliga ställda frågor berör det nyligen ingångna avtalet om flygledning på distans mellan Swedavia AB och Luftfartsverket väljer jag att besvara dem i ett sammanhang.

Det är det statligt ägda bolaget Swedavia som äger de berörda flygplatserna. Swedavia fattar beslut om hur bolagets verksamhet ska bedrivas. Swedavia har ett uppdrag från ägarna och verkar inom de allmänna regelverk som gäller statligt ägda bolag i allmänhet.

Affärsverket Luftfartsverket utför flygledning åt Swedavia. Luftfartsverket och Swedavia har tecknat avtal om flygledning på distans från en gemensam central för flygplatserna i Kiruna, Östersund, Umeå och Malmö. Avtalet baseras på bedömningen att ett digitalt utförande av tjänsten gynnar båda parter verksamhet och bidrar till de ekonomiska mål som gäller för respektive organisation.

Avtalet mellan Swedavia och Luftfartsverket har ingåtts efter beslut i respektive styrelse och efter remittering till Försvarsmakten. Det är alltså inte regeringen som har fattat beslut i frågan.

Ansvar för att införande av flygledning på distans kan ske på ett säkert sätt ligger på berörda bolag och myndigheter. Införandet sker inom ramen för gällande regelverk och är föremål för Transportstyrelsens godkännande och tillsyn. En sådan prövning görs för varje enskilt fall. Det är alltså inte någon skillnad vad gäller kraven på säkerhet mellan flygtrafikledning på distans och traditionellt utförda torntjänster. Jag kan också konstatera att Edward Riedels uppfattning om att det i närtid handlar om att en flygledare ska hantera flera flygplatser samtidigt inte är korrekt.

Jag vill också framhålla att för regeringen är frågor om centralisering och de regionala aspekterna viktiga i ett helhetsperspektiv.

Vad gäller sårbarhet och redundans är det frågor som följs löpande såväl inom myndigheten som inom Regeringskansliet. Luftfartsverket omfattas av förordningen (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap. Luftfartsverket lämnar vartannat år en risk- och sårbarhetsanalys till Regeringskansliet. Analysen ligger till grund för bedömning och åtgärder.

Anf. 102 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret. Jag har ställt tre interpellationer som berör olika delar av det som handlar om fjärrstyrd trafikledning. Möjligen är detta ytterligare en del i den här regeringens ambition att flytta jobb från övriga landet in till Stockholm.

Min frågeställning berör egentligen två delar. Den ena är om det blir billigare med fjärrstyrd flygtrafikledning. Den andra är om säkerheten ökas.

Jag har läst mycket av det som Luftfartsverkets tidigare gd Olle Sundin har skrivit om att det ska bli betydligt billigare med den här verksamheten. Andra har instämt i detta. På LFV:s och Saabs gemensamma bolags hemsida lyfter man också fram ökad säkerhet som en del i den fjärrstyrda flygtrafikledningen.

Fru talman! Nu när man har satt igång detta och skrivit avtal har jag frågat LFV hur mycket billigare det blir med den här typen av verksamhet. Svaret är att jag inte kommer att få veta det, eftersom det här är affärsenheter som man inte kan anförtro en riksdagsman på något sätt.

Drygt 170 flygtrafikledare har gått ut i en gemensam debattartikel och lyft fram risker med införandet av fjärrstyrd flygtrafikledning. Detsamma har gjorts av Pilotföreningens säkerhetskommitté, det vill säga piloternas representanter. Då är frågan: Var är vi någonstans? Ingen tänker berätta om det har blivit billigare. Men mycket sägs anonymt, fru talman. Det finns mycket i detta som är väldigt märkligt. Flyget kännetecknas i normala fall av hög transparens och en vilja att anmäla minsta avvikelser för att kunna bygga starkare säkerhet. Men här uppfattar personal som jobbar i tornen och på andra ställen och som ytterst jobbar med alla flygresenärers säkerhet att de får munkavle. Detta kan man, om man vill, läsa väldigt mycket om på olika mediesidor.

Jag får höra väldigt mycket anonymt, bland annat att det ska ha blivit dyrare. Jag vill då ta reda på fakta. Därför har jag ställt frågan till LFV hur det förhåller sig, men de tänker inte svara på detta. Piloterna i planen och flygtrafikledarna i tornen har många invändningar gällande det som ytterst rör säkerheten i flyget. Om det blir dyrare, eller åtminstone inte billigare, och de som jobbar i verksamheten, det vill säga de som flygtrafikleder från tornen och de piloter som kör våra flygplan, har invändningar, fru talman – vad är då vinsten med detta? Varför gör man det? Varför säger ministern inte: Stopp och belägg, vänta en stund! Vad är det som händer? I stället uppfattar jag att man försvarar detta.

Fru talman! Min fråga till ministern är väldigt enkel, och jag hoppas att jag kan få svar på den. Kan ministern garantera att det här blir billigare och att man åtminstone har bibehållen flygtrafiksäkerhet i Sverige med de här förändringarna? Ett icke-svar, fru talman, uppfattar jag också som ett tydligt svar. Antingen kan man garantera detta eller så är det någonting som börjar vara lite märkligt. Det är en mycket enkel fråga, och jag hoppas på ett enkelt svar från ministern. Kan han garantera detta?

Anf. 103 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag kan naturligtvis inte kommentera det som redovisas av anonyma källor eller liknande. Men icke desto mindre är det oroväckande om det skulle vara så att det finns en stark oro för det tekniskifte som håller på att ske inom flyget. Det är jag naturligtvis ordentligt beredd att lyssna på.

Jag inser att flyget i Sverige men också internationellt står inför samma digitaliseringsutmaning som många andra trafikslag. Jag har själv nyligen varit uppe i flygledartornet på Landvetter och imponerats av flygledarnas arbete. Men jag ser också hur ny teknik och digitalisering där och på andra ställen kan innebära säkrare trafik, ökad redundans och ökad möjlighet att hantera svåra trafiksituationer.

Det är väl också det som är utgångspunkten, tror jag, när både Luftfartsverket och Swedavia vill investera. Man gör ju inte det för att försämra trafiksäkerheten eller flygsäkerheten. Man gör det knappast heller för att fördyra, utan jag förutsätter att detta initiativ tas inom de här verksamheterna för att man ser utvecklingsmöjligheter och för att man ser att vi kan få en säkrare flygtrafik och bättre möjligheter att upprätthålla service under längre tider på mindre flygplatser.

Samtidigt ska man vara medveten om att frågorna ännu inte är avgjorda, och det är väl därför jag kanske kommer att göra interpellanten lite besviken. Det är Transportstyrelsen som har att pröva detta, och de prövar ju flygledning på distans på samma grunder som de prövar all flygledningsverksamhet. Här finns ingen skillnad beroende på vilken teknik man använder, utan samma funktioner måste vara säkerställda.

Den flygledning som vi har på distans i dag är den som sker i Sundsvall, och det är inte Swedavia som utför den. I Sundsvall sker den genom att man på distans även hanterar Örnsköldsviks flygplats. Jag ska själv dit och besöka verksamheten för att skaffa mig en bild av förutsättningarna och på vilket sätt detta öppnar nya möjligheter men säkert också av en del kan upplevas ge ökad osäkerhet. Det är någonting som jag tar på stort allvar.

Ska vi göra teknikinvesteringar och ett digitalt skifte måste det vara för att öka säkerheten. Jag förutsätter i detta sammanhang att Swedavia och Luftfartsverket i sina kontakter haft Försvarsmakten involverad. Försvarsmakten har i denna grad i det närmaste veto, vilket gjorde att den bland annat sa nej till att man skulle göra motsvarande investeringar på Visby. Försvarsmaktens behov av säker flygtrafik och redundans måste komma i första rummet inte bara i dessa tider utan generellt. Det är en del i den prövning som sker av de investeringar som ska göras. Den andra är de regionalpolitiska aspekterna och vilken effekt de kan få på förutsättningarna att upprätthålla god flygservice i hela landet.

Så som det nu ser ut är det Transportstyrelsen som har att pröva. Jag ska inte föregå myndighetens prövning av detta. Däremot måste utgångspunkten rimligtvis vara att det ska bli säkrare och sannolikt också effektivare. Det är vad verksamheterna själva lyfter fram. I den mån som Edward Riedl har andra fakta är det bra om de kan redovisas. Jag tänker göra vad jag kan för att följa detta noggrant för att säkerställa att vi agerar på ett sätt som gör att vi har bra service, ökad redundans och ökad säkerhet inom svenskt flyg.

Det handlar om att vi kan klara en svårare säkerhetsmiljö framöver och att de flyginvesteringar vi gör görs för att förbättra tillgängligheten i hela landet. Det är nödvändigt. Det kommer att vara mina utgångspunkter när det är frågor som så småningom hamnar på regeringens bord.

Anf. 104 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Låt mig vara tydlig med att säga att jag absolut inte är emot teknikutveckling. Många gånger är teknikutveckling en förutsättning för att göra tjänster både billigare och bättre för oss alla.

Jag ska inte gå in i alla detaljer, för det har vi inte tid med i det här formatet. Jag har till exempel under lång tid fått höra att kamerorna ser mer än vad det mänskliga ögat gör, och därför är den tekniken så himla bra. Men jag har inte mött någon flygtrafikledare som håller med om detta. Tvärtom ser man betydligt mindre. Man ser inte fåglar, och man ser mycket kortare avstånd än vad man gör med blotta ögat. Man får inte 360-uppfattning. Man får många försämringar i redundans. Många försämringar i kapacitet är att vänta om man inför tekniken.

Det är hemligstämplade protokoll från Luftfartsverket och inga svar från Luftfartsverket om det blir billigare eller dyrare med fjärrstyrning som man har lovat tidigare. Det är 170 personer bland landets flygtrafikledare – långt många fler än de som berörs av beslutet, låt mig vara tydlig med det – som har starka invändningar mot detta. Som jag sa ser även piloterna via Pilotföreningens säkerhetskommitté problem med detta.

Om det inte blir billigare är min fundering varför man nu bygger en ny byggnad här i Stockholm där man ska kunna samla 20 flygtrafikledartorn från övriga Sverige. Det är nästan hela den flygkapacitet som finns inom Swedavia och en stor del av de andra flygplatserna. Allt ska centraliseras till Stockholm.

Jag är heller inte någon militärstrateg. Men det verkar för mig märkligt att man på det sättet ökar någon form av säkerhetstänk för landet. Att samla all flygtrafikledning i en byggnad tycker jag rimligen borde öka risken. Men nu har man inte frågat Försvarmakten om detta. Man har frågat om 4 flygplatser, men man bygger kapacitet för 20 flygplatser. Jag har ingen aning vad man från LFV har för tank om detta, men jag skulle kunna gissa.

Fru talman! Jag tycker att de hemliga anonyma samtal som ministern vill att jag ska redogöra för är ett problem. Det är första gången sedan jag har haft hand om flygfrågor, det är väl åtminstone åtta år, som det är så. Det råder nämligen öppenhet och transparens inom flyget. Man anmäler vartenda litet problem för att se till att vi inte ska ha några dödsfall i flygtrafiken. Det verkar vara åsidosatt i den här processen. Det är därför de som har fått munkavle upplever att de inte har andra kanaler än att prata på annat sätt.

De 170 flygtrafikledarna skrev under anonymt därför att de inte vågar stå med namn. Det skulle göra mig orolig om jag var minister. De som finns i systemet, de som ska flygtrafikleda och de som ska köra våra plan säger: Stopp och belägg! Vänta lite här, det finns en del invändningar. Då skulle jag som ansvarig minister stanna upp och fundera lite grann.

Fru talman! Det finns möjligheter för ministern att ställa den typen av frågor som man inte besvarar när en riksdagsman kommer med dem. Ministern skulle kunna ställa följdfrågorna. Hur mycket billigare blir det? Ministern skulle kunna få svar av myndigheten. Då skulle ministern möjligen också kunna ge mig och andra svar på det.

Fru talman! Det finns mycket kring detta som jag finner mycket märkligt. Blir det billigare och höjer man säkerheten behöver man inte hemligstämpla protokoll, slå sig runt med fina ord och vägra att besvara frågor. Min uppfattning är att när man gör det finns det någonting att dölja. Frågan är vad. Vore jag ansvarig minister skulle jag ta reda på det, fru talman.

Anf. 105 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag förutsätter att i den mån man hemligstämplar protokoll gör man det antingen av rent kommersiella skäl eller av säkerhetsskäl. Detaljerad information om hur vi styr vårt flyg och med vilka modeller vi hanterar vår infrastruktur i luften kanske inte alltid ska komma till allas kännedom, inte minst i dessa säkerhetspolitiskt känsliga tider. Jag förutsätter att det är utgångspunkten om man nu väljer att sekretessbelägga. Det finns naturligtvis möjlighet att pröva den sekretessen.

Jag vill för tydlighetens skull säga att när jag bad ledamoten Edward Riedl tala om sin oro eller sina grunder syftade jag definitivt inte till att efterfråga källor. Det är absolut inte min mening. Däremot är det viktigt för mig. Jag har använt tiden sedan jag blev statsråd till att träffa ett flertal aktörer inom flyget och alla transportslag. Jag har besökt flygledare och försökt att skaffa mig en bild av de utmaningar vi står inför.

Det handlar om de risker och de möjligheter som ett tekniskifte innebär. Jag ska vara ärlig och säga att också jag ställer mig en hel del av de frågorna. Det bör jag göra rent intellektuellt. Innebär det möjligheter eller ökad känslighet och sårbarhet? Innebär det effektiviseringar, eller kan det på sikt leda till fördyringar?

Den frågeställningen måste vi ha. Jag har också kallat till mig och haft dialog med Luftfartsverket för att skaffa mig en bild av den grund för beslut som Luftfartsverket hade när man i dialog med Swedavia accepterade det uppdrag som Swedavia ville att Luftfartsverket skulle svara mot.

Det är viktigt att vi följer detta noggrant eftersom det finns ett allmänintresse. Det är helt avgörande att människor känner en trygghet inför de teknikförändringar som sker inom flyget. Inte minst därför är det viktigt att Transportstyrelsen prövar det på samma sätt som den prövar all annan teknikverksamhet. Man ska inte göra någon skillnad eller ha lägre krav bara för att frågan digitaliseras, utan det är samma hårda krav som ska finnas inom flyget.

Jag delar också uppfattningen att det är mycket viktigt att vi bevarar den transparenta kultur som finns inom flyget. Man ska våga tala om de farhågor som finns och anmäla avvikelser. Inte minst i en utveckling där inte bara flyget digitaliseras utan vi ser drönarutveckling framöver kommer det att vara än viktigare. Där vet jag att Edward Riedl och jag delar uppfattningen och har samma starka engagemang för att bevara den säkerhetskulturen på ett bra sätt.

Det är viktigt att vi beaktar detta ur en mängd aspekter. Jag förutsätter att Försvarsmakten när den har granskat underlaget från Luftfartsverket och Swedavia har gjort rätt avvägningar om vad som ur Försvarsmaktens synvinkel är viktiga ställningstaganden.

Återigen är detta en fråga där vi har alla skäl att följa utvecklingen. Ingen ska tveka om regeringens regionalpolitiska ambitioner att säkerställa att vi har god tillgänglighet i hela landet. Det återstår en ganska lång resa innan avtalet kommer dithän aktörerna förväntar sig. Det ska ske juridiska prövningar, och det ska bära sig både ekonomiskt och tekniskt.

Vi är många som kommer att följa detta framöver. Jag kommer definitivt att göra det, och jag anar att så kommer också Edward Riedl att göra.

Anf. 106 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Låt mig först säga, så att det inte blir något missförstånd, att jag inte uppfattade att ministern efterfrågade källor. Jag försökte bara beskriva svårigheten i att ta fram materialet när människor upplever att de har munkavle. Det kan ministern och alla andra som är intresserade läsa om på till exempel SVT:s hemsida där hela serien om granskning av detta finns. Även medierna har gjort granskningar där de har ifrågasatt både de ekonomiska kalkylerna och andra delar i detta. Det finns mycket att ta del av där.

Min frågeställning kvarstår, fru talman. Den handlar ytterst om detta: Om man inte kan påvisa att det blir billigare och när en stor del av Flygsverige, som ska nyttja detta system, har invändningar och man belägger denna typ av personer med munkavle har jag lite svårt att förstå varför man går vidare. Då är det någonting som inte stämmer. Om jag hade varit minister skulle jag ha tagit detta på mycket stort allvar.

Fru talman! Min uppfattning är att jag som enskild riksdagsledamot ensam inte kommer längre i detta eftersom man kan möta mig med den här typen av olika svar, som gör att jag inte kan få reda på hur det förhåller sig. Min uppmaning till mitt parti och till mina vänner i Alliansen kommer däremot att vara att man bör agera i detta. Min förhoppning hade varit att ministern skulle ta detta ansvar eftersom det ytterst handlar både om skattebetalarnas pengar och i slutändan om människor och liv. Det bör man ta på mycket stort allvar.

Jag kan inte förstå detta, för det ministern beskriver i sitt förra svar är ju att man bör ta människors trygghet på allvar. Men om man har en stor del av Flygsverige emot sig med piloter och flygledare som ifrågasätter detta bör man kanske stanna upp, ta en dialog och försöka komma vidare. Det är min uppfattning och min uppmaning.

Anf. 107 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag delar kanske inte verklighetsbilden att det skulle vara en tudelning eller ett kraftigt motstånd i hela Flygsverige mot ny teknik. Men det finns en osäkerhet, och det finns en mängd frågor som behöver besvaras, i huvudsak av Swedavia och av Luftfartsverket. Det förutsätter jag att de också gör under processens gång.

Som jag också sa kommer Transportstyrelsen att granska detta. Det är nog så viktigt för att över huvud taget säkra att man får tillstånd att göra det man avser att göra.

Jag menar allvar när jag säger att vi är en regering som tar på allvar att människor ska känna trygghet. Det är ett av skälen till att vi nu också förstärker säkerheten. Inom just flyget kan det vara viktigt att i detta sammanhang nämna att vi har lagt 40 miljoner extra per år till transportsektorn för att öka den civila beredskapen. Trafikverket har ledningsansvaret, men detta är en verksamhet som inkluderar såväl flyget som sjöfarten, järnvägen och övrig infrastruktur. Där ökar vi nu säkerhetsinsatserna för att se till att vi har ökad beredskap ifall vi skulle hamna i krig eller kristider eller om vi skulle utsättas för attentat.

Det är väl ingen som tvekar om att just infrastruktursektorn är den sektor där attentatsrisken ibland kan vara stor eftersom den påverkar många människor. Det har vi sett i internationell terrorism under senare år. Det är ett av skälen till att vi med ny teknik kan skapa oss bättre bevakningsmöjligheter och bättre möjlighet att identifiera det som syftar till att störa eller sabotera verksamheten.

Återigen: Jag tror att både Edward Riedl och jag kommer att följa detta noga. Jag kommer också att fortsatt fördjupa mig i frågan och agera när jag finner så nödvändigt.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 108 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Edward Riedl har frågat mig hur jag planerar att åtgärda problematiken att privata vägföreningar inte har möjlighet att anlita samma utförare som Trafikverket för snöröjning samt att säkerställa att snöröjningen i Norrland kommer att tillgodose de krav som ställs utifrån det norrländska klimatet.

Den 18 december 2017 svarade jag på en i huvudsak motsvarande interpellation från Anders Åkesson. Då det inte har gått lång tid sedan dess blir mitt svar i dag i stort sett detsamma som då.

Enskilda väghållare är fria att själva välja hur de vill anordna sin vinterväghållning. I den mån som Trafikverkets upphandlade entreprenörer har möjlighet att erbjuda även enskilda väghållare tjänster med vinterväghållning är detta fullt möjligt och något som Trafikverket ser positivt på. Det blir då ett avtalsförhållande mellan den enskilda väghållaren och entreprenören.

Att vinterväghållningen av våra vägar fungerar har stor betydelse för både framkomlighet och trafiksäkerhet. Trafikverket ställer därför krav på sina entreprenörer när det gäller hur vinterväghållningen ska genomföras och vilken standard som ska uppnås på vägarna vintertid. Trafikverket följer upp entreprenörernas arbete och bevakar att det som har avtalats, och som staten också betalar för, utförs. Trafikverket har under de senaste åren utvecklat nya och moderna metoder och arbetssätt för att förbättra uppföljningen. Dock är kraven på hur och när entreprenören ska utföra vinterväghållningen desamma som tidigare.

Det har även i medierna förekommit uppgifter om att Trafikverket ger entreprenörerna viten för enstaka förseningar och att det har bidragit till att entreprenörerna inte tar på sig uppdrag för de enskilda väghållarna. Jag vill därför klargöra att Trafikverket har informerat mig om att när det gäller viteshantering krävs en samlad bedömning. Enstaka störningar eller situationer som inte kan förutses behöver utredas innan det kan bli aktuellt med ett vite. Det har aldrig inträffat att vite för en tio minuters försening i dessa sammanhang har utgått, och det kommer enligt Trafikverket sannolikt aldrig att göra det heller.

Givetvis gäller kontraktet och dess krav som helhet, men alltid utifrån en samlad bedömning. Denna hantering har Trafikverket alltid tillämpat och kommer även att göra det fortsättningsvis. Om en utredning eller en händelse visar att entreprenören systematiskt inte levererat vad som beställts kan vite utgå med stöd av nuvarande vitesmodell.

Trafikverket inför successivt dessa nya metoder och arbetssätt för uppföljning i samband med upphandlingar av vinterväghållning. Inför införandet har Trafikverket haft en dialog med såväl entreprenörerna som Riksförbundet Enskilda Vägar. Dialogen med Riksförbundet Enskilda Vägar har resulterat i en handlingsplan som omfattar ett antal aktiviteter för att proaktivt minska riskerna för att enskilda vägföreningar kan bli negativt berörda. Till exempel informerar Trafikverket berörda enskilda väghållare om pågående upphandlingar och hur det kan komma att påverka eventuella avtal som den enskilda väghållaren har med nuvarande entreprenör. Trafikverket kan även bistå med rådgivning till vägföreningarna.

De geografiska förhållandena kan ibland dock föranleda att det i vissa fall kan finnas behov av mer långtgående åtgärder för att möjliggöra en samordning av snöröjningsåtgärder. Det kan till exempel avse åtgärder för att gemensamt planera för synkroniserade upphandlingar.

Jag förutsätter att fortsatt dialog krävs med anledning av de uppgifter som framkommit. Det är angeläget att alla parter ser sin möjlighet till att bidra till frågans lösning. Jag avser att fortsatt följa frågan.

Anf. 109 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret! Låt mig börja i änden att uppfattningen man hör när man talar med dem som har skött snöröjningen är att den har fungerat bra i Norrland. Det beslut som nu har fattats med mer av tids- och minutövervakning via gps drabbar främst Norrbotten och Västerbotten, där man har många av de här avtalen. Det är framför allt i inlandet och i glesbygden som detta slår hårt.

Den uppfattning man har haft i glesbygden tidigare är att det har funnits en bra dialog mellan befolkning, de som utför snöröjningen och Trafikverket. Detta fungerade, och nu ska man alltså laga någonting som inte är trasigt. Det är det som Trafikverket håller på med.

Fru talman! Jag förstår att det ser olika ut och att man behöver ha kontroll över de avtal man har från Trafikverkets sida. Det vänder jag mig i grund och botten inte emot. Men det kanske måste få se lite annorlunda ut i storstadsområden än långt ute i glesbygden.

De som kör de här maskinerna säger att man tidigare har plogat i samförstånd och löst det praktiskt, för det är så man måste göra i glesbygd. Man måste jobba tillsammans för att det ska fungera.

Då är frågan: Om det här har fungerat tidigare i glesbygd, varför gör man de här förändringarna? Förut har de enskilda vägföreningarna kunnat köpa in sig. Man har haft en dialog med Trafikverket om att man till viss del blir försenad ute på det allmänna, statliga vägnätet – men det är samma människor, fru talman, som befinner sig på de enskilda vägarna som sedan ska nyttja det statliga vägnätet. Det är samma människor som har behov av hemtjänst. Det är samma människor som jobbar i hemtjänsten och ska ta sig iväg. Det är samma människor som behöver ambulanstransporter.

Allt det här hänger ihop, fru talman, och det är för de här människorna som det snöröjs, inte för statens egen skull, och nu är det de människorna som blir drabbade av detta.

Fru talman! Jag vet inte om man får svära här inne, och jag tänker inte göra det, men det används svordomar när man pratar med människor om det här. Ökad byråkratisering är någonting som nämns i ganska tuffa ordalag av dem som har hållit på med det här under många års tid. Man ställer krav på dem som har snöröjt i 30 år att de nu ska skaffa sig en ny skandinavisk kompetens för att få köra plogbil. Om man har snöröjt i Norrlands inland i 30 år kanske man redan vet ungefär hur det fungerar.

Man upplever att det kommer pålagor uppifrån och en ökad byråkratisering, vilket gör att det här krånglas till hela tiden. Nu ska man också ha minutövervakning via gps från Trafikverket, vilket gör att man inte kan lösa det här för vanliga människor.

Fru talman! Jag söker ingen konfrontation i den här debatten. Min förhoppning är att ministern vill lösa detta. Jag har inget skäl att misstro ministern när det gäller detta.

Jag tänker faktiskt bjuda in ministern till Åsele för att träffa de här personerna – både de som kör snöröjningsmaskinerna och de som faktiskt berörs av de här besluten. Jag tycker att Trafikverket också borde komma. Jag kan både ordna lokal och stå för fika, det går alldeles utmärkt.

Jag ska se att mina medarbetare hör av sig till ministerns medarbetare, och jag lovar att vi ska vara mycket, mycket duktiga på att försöka hitta en dag som passar. Jag vet att ministerns dagar i tjänst pågår åtminstone fram till någon gång i början av september. Sedan kanske det blir någon annan som får inbjudan om ministern inte har tagit sig dit innan dess. Men jag hoppas att ministern ska ta sig tid att komma dit och lyssna på hur man praktiskt kan lösa snöröjningen.

Det är samma människor som ska ha det statliga vägnätet snöröjt som också behöver kunna ta sig ut på det statliga vägnätet. Det är långa avstånd, och det här gör att det blir väldigt krångligt.

Anf. 110 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Edward Riedl, för erbjudandet om fika! Ledamoten vet hur man värmer statsrådets hjärta.

När det väl är sagt tror jag att vi ska komma ihåg vad vi talar om här. Först och främst, och jag vet att Edward Riedl inte har någon annan uppfattning om det, får det inte förekomma att ambulans eller hemtjänst inte kan komma fram bara för att aktörerna som ansvarar för snöröjning inte förmår samarbeta. Det är inte acceptabelt.

Jag har säkerställt i dialog att man fortsatt har fördjupat diskussionen mellan Trafikverket och entreprenörerna och Riksförbundet Enskilda Vägar, som jag för övrigt träffat vid flera tillfällen.

Jag värjer mig mot bilden, som Edward Riedl ändå ger lite vid sidan om, av att gps-märkningen skulle vara ett bekymmer. Jag föreställer mig hur reaktionen skulle ha varit om Trafikverket hade upphandlat snöröjningstjänster och inte noggrant kontrollerat om de man upphandlat tjänsten av faktiskt utför uppdraget. Skälet till att Trafikverket väljer att sätta gps i fordonen är att man vill veta att man faktiskt får det utfört som man betalar för.

Det är rimligt, för det har visat sig att det inte alltid har varit så. Tvärtom har man ibland dubbelfakturerats för samma utförda tjänst, och det är inte acceptabelt. Därför är jag för att statliga myndigheter säkerställer att de faktiskt vet att det de betalar för utförs.

Trafikverket utför ingen egen snöröjning. Det är inte Trafikverkets egna fordon som kör, utan det är privata entreprenörer och något statligt bolag som utför uppdraget. Jag föreställer mig att inte heller Edward Riedl tycker att detta är ett ansvar som staten borde ta över så som vi för övrigt kommer att göra med delar av underhållssidan.

Jag tror att det är bra att man använder entreprenörers engagemang och flexibilitet. Men då ska de också utföra det som de får betalt för. Därför tycker jag att det är bra att Trafikverket med gps nu säkerställer att man får det man betalar för och att man sedan i dialog med Riksförbundet Enskilda Vägar och de olika vägsamfälligheterna för en dialog om hur man ska kunna hitta smidiga lösningar.

Ett särskilt ansvar vilar naturligtvis på stora aktörer i detta sammanhang som har resurser att kunna hitta smidiga lösningar. Jag blev djupt bekymrad när jag vid något tillfälle hörde att det eventuellt inte fanns någon som var beredd att lämna anbud.

Det är också därför jag tydligt i svaret här både till Edward Riedl och framför allt till dem som följer debatten säger att det inte förekommer att man vitesförelägger för förseningar på tio minuter. Det där är, i den mån det har stått i medierna, en nyhetsanka.

Däremot finns det, om någon systematiskt bryter mot det uppdrag som man har fått av Trafikverket och inte utför de tjänster som man får betalt för utan gör annat i stället, en möjlighet att kunna lägga vite vid en samlad bedömning. Det tycker jag är rimligt.

Man har naturligtvis ett ansvar, och det ansvaret vilar både på näringen och på entreprenörerna, att säkerställa att man har resurser för de uppdrag som man behöver utföra. Samma sak gäller naturligtvis också Trafikverket och de som ansvarar för de enskilda vägarnas väghållning, vilket faktiskt är de enskilda vägsamfälligheterna själva.

Det ansvaret har inte staten. Men i den mån Trafikverket kan hjälpa till ska man också göra det. I de fall där man också kan samordna insatser är det bra att man gör det. Därför är det bra med den handlingsplan som Trafikverket har tagit fram med Riksförbundet Enskilda Vägar.

Därför är det bra att man nu känner trycket från både regeringen och oppositionen att hitta lösningar, för det är inte acceptabelt om detta riskerar att resultera i att hemtjänst och ambulans inte kommer fram.

Anf. 111 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Jag ska inte upprepa varför detta är viktigt. Låt oss i stället komma till pudelns kärna: Hur löser vi det här?

Jag tror att man måste konstatera en sak. Lösningarna måste få se olika ut i Stockholm och i Norrlands inland. Det är skillnad på extrem glesbygd och storstadsmiljö. Det är också skillnad på hur man kan lösa saker rent praktiskt.

Jag var tydlig, fru talman, och jag hoppas att ministern uppfattade det, med att jag alltså inte är emot att staten följer upp att man får det man betalar för. Jag tycker tvärtom att det är bra.

Med det sagt vill jag understryka att det inte får bli minuthets, jakt, ökad byråkratisering, att man krånglar till det och att den som har snöröjt i 30 år ska ta nytt körkort och ha ny skandinavisk kompetens för att kunna snöröja. Allt det här stör, krånglar till och gör att det blir färre som det faktiskt är möjligt att sluta avtal med både för staten och för enskilda.

Med de långa avstånd som det ibland är blir det lite märkligt om man ska sitta och köra de här tunga fordonen kors och tvärs i ödemark när man lika gärna, med viss försening, kan snöröja de andra bitarna också som inte hör till det statliga vägnätet. Givetvis ska det ske i dialog med Trafikverket. Men det är samma människor – och det är det, fru talman, som allt handlar om – som bor inne på det enskilda vägnätet som sedan ska ut på det statliga vägnätet. Det är därför som det är bra att samordna detta när man ändå håller på.

Alla är överens om att det vore bra om man kunde lösa det på det sättet. Det är det jag vill att vi ska åstadkomma: se till att vi nyttjar de resurser vi har i samhället på ett klokt sätt.

Det omöjliggörs om man har en alldeles för rigid inställning. Det är här problemet dyker upp, fru talman. Det blir lite bedrägligt när ministern talar om att man inte bötfäller tio minuters försening om det inte blir systematik i det hela. Men problemet är att när det snöar på det statliga vägnätet snöar det även på det enskilda vägnätet bredvid, och om man då ska klara av att snöröja både det enskilda vägnätet och det statliga vägnätet blir man försenad varje gång man gör det eftersom man måste snöröja varje gång det har snöat.

Det är här som jag menar att man måste ha en ökad flexibilitet när det gäller glesbygd. Man bör ha tydliga krav från statens sida om att man ska få det utfört, men man kanske i dialog med dem som snöröjer och med de människor som bor där måste vara lite mer flexibel för att de människor som det ytterst handlar om, våra medborgare, ska få den bästa service och kvalitet i detta som vi kan åstadkomma.

Min inbjudan till ministern står fast. Jag tolkar det som att ministern med stor glädje vill komma upp till Åsele och träffa de människor det handlar om. Inbjudan kommer alltså att skickas.

Anf. 112 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag uppskattar engagemanget för glesbygden. Jag kommer själv från Kosta, som har 800 invånare, och har bott i Växjö, mitt i Småland, under ganska lång tid nu. Jag känner väl till alla utmaningar som finns i glesbygden. Jag vistas, precis om Edward Riedl, i Stockholm på grund av att riksdagen och Regeringskansliet finns här. Här följer vi också storstadens utmaningar med snöröjning. De är inte heller alldeles enkla; det ska gudarna veta.

Låt mig först klargöra hur ansvarsförhållandena ser ut – det är viktigt för den som följer debatten. De enskilda väghållarna har ansvar för sin egen väghållning. Det är viktigt att klargöra att de ansvarar för snöröjningen och får resurser för att fullfölja den. Sedan kan Trafikverket, eftersom de ansvarar för de nationella vägarna, upphandla sina tjänster tillsammans med de enskilda väghållarna. Det är därför handlingsplanen är viktig, så att man kan hitta bra samverkansmöjligheter.

Jag är inte beredd att ändra ansvarsfördelningen och att ta ifrån de enskilda väghållarna ansvaret för snöröjning, inte heller att förändra resurstilldelningen. Jag tycker att det är utmärkt att Trafikverket följer upp ansvaret. Vi kan inte ha en ordning där man upphandlar tjänster och de som ska genomföra uppdragen inte fullföljer dem. Det är anmärkningsvärt.

Jag har som sagt kallat till mig aktörer och informerat om detta. Jag har varit tydlig med samma besked som Edward Riedl ger, det vill säga att vi inte kan ha en utveckling som innebär att hemtjänst eller ambulanser riskerar att inte komma fram.

Jag har också noterat, av de rapporter jag har fått, att samarbetet har fungerat bra nu. Flera av farhågorna har inte verkställts, utan aktörer har klarat ut sina utmaningar. Men det är viktigt med ständig bevakning av detta och att fundera över om det kommer att krävas förändringar av regelverket eller inte.

Det är också viktigt att vi är sanningsenliga i debatten. Jag menar inte att Edward Riedl inte är det. Men i medierna har det ibland förekommit uppgifter om att vitesföreläggande skulle leda till att personer eller åkeriföretag inte tar uppdragen. Trafikverket har inte förelagt någon som har haft en försening på tio minuter vite. Om man vill hitta skäl för att det inte läggs anbud får man i så fall hitta andra skäl.

De inblandade aktörerna – de enskilda vägföreningarna, Trafikverket och naturligtvis de bolag och företag som är engagerade – har ett starkt ansvar. Det är viktigt att man känner det trycket och att man agerar.

Ifall regler behöver förändras är jag beredd att göra förändringar. Och ifall tillsyn behöver skärpas är jag beredd att göra det. Det här är nämligen en viktig fråga, inte minst under en vinterperiod som den här. Vi har annars begåvats, åtminstone i södra Sverige, med relativt snöfria vintrar under lång tid. Det märks. När snön sedan kommer finns det inte riktigt samma beredskap, samma utrustning eller samma kapacitet som det kanske fanns tidigare när södra Sverige hade vinterklimat mer regelbundet.

Det är återigen något för oss folkvalda att bevaka och att säkerställa. Kompetensen behöver upprätthållas, så att de som ska göra det här uppdragen kan klara av det.

Det återstår att se om jag har möjlighet att komma till Åsele. Jag tackar för erbjudandet, inte minst fikaerbjudandet. Men Edward Riedl kan vara alldeles trygg med att regeringen bevakar detta noga, att jag har en initierad dialog, att jag har träffat aktörerna och att vi nu sätter ganska stor press på aktörerna att hantera de eventuella problem som förekommer. Men företagen ska göra rätt för sig. Det gäller privata och i detta fall även statliga åkerier som tar uppdragen att utföra väghållning.

Anf. 113 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Eftersom ministern har nämnt det några gånger vill jag vara tydlig med att jag inte är för att vi ska ändra ansvarsfördelning eller att vi inte ska ha någon uppföljning. Jag har försökt vara hyggligt tydlig med de delarna.

Fru talman! Jag har däremot sagt att det är klokt att tänka att lösningarna kan se lite olika ut beroende på om man befinner sig i Stockholm eller i glesbygd. Det bör man ta på stort allvar. Ofta sätts regelverken utifrån storstadens förutsättningar och perspektiv, och sedan ska det på något sätt hanteras av människor som befinner sig i en annan miljö. Det är inte alltid lyckosamt.

Jag tror i stället att vi ska använda de resurser vi har på ett klokt sätt. Det finns med andra ord inget egenvärde i att inte hitta kloka och smarta lösningar som är till gagn för alla när det gäller att snöröja det statliga vägnätet åt människor som ska nyttja det men som befinner sig i det enskilda vägnätet. Det handlar i slutänden om den lilla människan, som finns i den miljön och som också ska ha möjlighet att ta sig till och från den.

Jag tycker absolut att företagen ska göra rätt för sig. Jag och statsrådet är helt överens även när det gäller detta. Men det kan, återigen, inte gå ut över de kloka lösningarna som tidigare har fungerat. Man borde kunna ha kvar dem även i framtiden. Det är min poäng.

När det gäller vitesföreläggandena gäller det vid enskilda överträdelser. Men problemet är att när det snöar snöar det varje gång på samma sätt.

Snön kommer att landa oaktat om vägen är statlig eller enskild, och man måste snöröja båda delarna varje gång. Det är det som är utmaningen.

Jag tycker att vi ska försöka lösa det i samförstånd, och där det händer.

Jag tycker inte att man behöver vara rigid i tolkningar eller annat.

Kom och lyssna på människorna! Jag tar på mig att försöka ordna det. Jag ska försöka vara så till mötesgående jag kan med datum så att ministern får många datum att välja på. Kom och lyssna! Jag tror att många av lösningarna finns där.

Anf. 114 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag märker att jag och Edward Riedl har ungefär samma uppfattning när det gäller förutsättningarna att lösa detta. Det handlar om samverkan, men det handlar inte om förändrad ansvarsfördelning. Det är bra att staten, med gps och andra metoder, säkerställer att man får utfört de tjänster man beställer.

Om vi hade haft bekymmer med att åkerier som utför väghållningstjänsterna systematiskt hade drabbats av stora böter eller att de hade haft stora bekymmer under en säsong på grund av ny tillämpning hade jag förstått kritiken. Men det är inte på det sättet. Ingen har blivit vitesförelagd för en försening på tio minuter. Och vi har inte det som utgångspunkt.

Utgångspunkten är däremot att man inte vill utföra uppdraget när det nu mäts vilken tjänst man utför. Frågan borde ändå ställas varför en del aktörer väljer att inte lägga anbud eller utföra uppdraget när det nu mäts, så att det vi har beställt verkligen utförs.

Jag förutsätter att aktörerna känner sitt gemensamma ansvar. I de allra flesta fallen är det personer som känner varandra. Den som ansvarar på Trafikverket, i den enskilda vägföreningen eller för den delen åkaren vet ungefär varandras utgångspunkter och att det vill till att man hittar en gemensam överenskommelse.

Det viktigaste är att vi måste säkerställa att vi har långsiktigt hållbara lösningar, så att det finns förutsättningar för åkeriföretagen att klara sig och för Trafikverket att det finns aktörer som klarar snöröjningen. Där har den enskilda vägföreningen och Trafikverket, som båda betalar för tjänsten, ett stort ansvar att se till att hitta rimliga ekonomiska förutsättningar.

Låt oss, återigen, hoppas att vi inte får några problem under denna vinter! Hittills har jag inte noterat några allvarliga problem. Men det är viktigt att aktörerna löser de problem man möts av just nu.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 20 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

EU-dokument

KOM(2017) 753 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om kvaliteten på dricksvatten (omarbetning)

KOM(2018) 51 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utvärdering av medicinsk teknik och om ändring av direktiv 2011/24/EU

Prot. 2017/18:67

6 februari

Svar på

interpellationer

Prot. 2017/18:67
6 februari

Motioner
med anledning av prop. 2017/18:49 Ändrade mediegrundlagar
2017/18:3959 av Jonas Millard och Fredrik Eriksson (SD)
2017/18:3963 av Tina Acketoft m.fl. (L)

med anledning av prop. 2017/18:74 Förändrad trängselskatt i Stockholm
för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur
2017/18:3965 av Olle Felten och David Lång (SD)
2017/18:3966 av Mathias Sundin m.fl. (L)

med anledning av prop. 2017/18:78 Vissa förslag om personlig assistans
2017/18:3968 av Per Lodenius och Anders W Jonsson (C)
2017/18:3969 av Maj Karlsson m.fl. (V)
2017/18:3970 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD)
2017/18:3971 av Bengt Eliasson m.fl. (L)
2017/18:3972 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M)
2017/18:3973 av Emma Henriksson m.fl. (KD)

§ 21 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 5 februari

2017/18:355 Svensk konkurrenskraft

av *Fredrik Schulte* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2017/18:356 Hög och störande musik från fordon

av *Pål Jonson* (M)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:357 Incitament att gå från bidrag till arbete

av *Fredrik Schulte* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2017/18:358 Skattedifferensen mellan löntagare och pensionärer

av *Fredrik Schulte* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2017/18:359 Överskottsmålet

av *Fredrik Schulte* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2017/18:360 Ostlänken förbi Skavsta flygplats

av *Erik Bengtzboe* (M)

till statsrådet Tomas Eneroth (S)

2017/18:361 Public service

av *Niklas Wykman* (M)

till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 2 februari

2017/18:704 En hamn i Lysekil

av *Hans Rothenberg* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2017/18:705 Ungdomsarbetslösheten

av *Jan Ericson* (M)

till arbetsmarknads- och etableringsminister Ylva Johansson (S)

2017/18:706 Utvisning av studenter

av *Boriana Åberg* (M)

till statsrådet Heléne Fritzon (S)

2017/18:707 Snöröjning av enskilda vägar i norr

av *Helena Lindahl* (C)

till statsrådet Tomas Eneroth (S)

2017/18:708 En exitskatt

av *Hans Rothenberg* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

den 5 februari

2017/18:709 Situationen för kurderna i Iran

av *Margareta Cederfelt* (M)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2017/18:710 Den nya mobillagen

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Tomas Eneroth (S)

2017/18:711 Betydelsen av konsekvensanalyser

av *Cecilia Widegren* (M)

till statsrådet Per Bolund (MP)

2017/18:712 Dåligt skötta vintervägar

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Tomas Eneroth (S)

2017/18:713 Polisens kommunikationsutrustning

av *Sten Bergheden* (M)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:714 Omlokaliserade myndigheters ansvar att främja regional forskning och utveckling

av *Pål Jonson* (M)

till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

2017/18:715 Utvärderingar av forsknings- och innovationsmodeller

av *Pål Jonson* (M)

till statsrådet Helene Hellmark Knutsson (S)

2017/18:716 Nationellt forensiskt centrum

av *Roger Haddad* (L)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

Prot. 2017/18:67
6 februari

2017/18:717 Polisens it-forensiska verksamhet
av *Pål Jonson* (M)
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:718 Vinsttak inom välfärden
av *Sofia Fölster* (M)

till statsrådet Åsa Regnér (S)

2017/18:719 Vinstbegränsning i välfärden
av *Sofia Fölster* (M)

till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

§ 23 Kammaren åtskildes kl. 20.58.

Sammanträdet leddes
av förste vice talmannen från dess början till och med § 10 anf. 38 (delvis),
av tredje vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 16.05,
av förste vice talmannen därefter till och med § 17 anf. 95 (delvis) och
av tredje vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

THOMAS LARUE

/Olof Pilo

§ 1	Justering av protokoll.....	1
§ 2	Anmälan om ersättare.....	1
§ 3	Anmälan om kompletteringsval.....	1
§ 4	Meddelande om frågestund.....	1
§ 5	Anmälan om fördröjda svar på interpellationer.....	2
§ 6	Ärenden för bordläggning.....	2
§ 7	Svar på interpellationerna 2017/18:331, 333 och 352 om Turkiets hot mot Afrin och kurderna i Rojavaprovinsen i Syrien	3
	Anf. 1 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S).....	3
	Anf. 2 JONAS SJÖSTEDT (V).....	4
	Anf. 3 AMINEH KAKABAVEH (V)	5
	Anf. 4 JABAR AMIN (MP)	6
	Anf. 5 ANNIKA LILLEMETS (MP)	7
	Anf. 6 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S).....	8
	Anf. 7 JONAS SJÖSTEDT (V).....	9
	Anf. 8 AMINEH KAKABAVEH (V)	10
	Anf. 9 JABAR AMIN (MP)	11
	Anf. 10 ANNIKA LILLEMETS (MP).....	12
	Anf. 11 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S).....	12
	Anf. 12 JONAS SJÖSTEDT (V).....	13
	Anf. 13 AMINEH KAKABAVEH (V)	13
	Anf. 14 JABAR AMIN (MP)	14
	Anf. 15 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S).....	14
§ 8	Svar på interpellationerna 2017/18:332 och 351 om kontanthantering under kris.....	15
	Anf. 16 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	15
	Anf. 17 SAILA QUICKLUND (M)	16
	Anf. 18 LOTTA FINSTORP (M).....	17
	Anf. 19 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	17
	Anf. 20 SAILA QUICKLUND (M)	19
	Anf. 21 LOTTA FINSTORP (M).....	20
	Anf. 22 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	21
	Anf. 23 SAILA QUICKLUND (M)	22
	Anf. 24 LOTTA FINSTORP (M).....	22
	Anf. 25 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	23
§ 9	Svar på interpellation 2017/18:282 om Lantmäteriets handläggningstider	24
	Anf. 26 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP)	24
	Anf. 27 LARS BECKMAN (M).....	25
	Anf. 28 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP)	25
	Anf. 29 LARS BECKMAN (M).....	26
	Anf. 30 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP)	26
	Anf. 31 LARS BECKMAN (M).....	27
	Anf. 32 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP)	27
§ 10	Svar på interpellation 2017/18:290 om kommunal lantmäterimyndighet	27

Anf. 33 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	27
Anf. 34 LARS BECKMAN (M)	28
Anf. 35 STEN BERGHEDEN (M)	29
Anf. 36 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	30
Anf. 37 LARS BECKMAN (M)	30
Anf. 38 STEN BERGHEDEN (M)	31
Anf. 39 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	32
Anf. 40 LARS BECKMAN (M)	32
Anf. 41 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	33
§ 11 Svar på interpellation 2017/18:329 om Boverkets föreskrifter om vedspisar	33
Anf. 42 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	33
Anf. 43 CARL-OSKAR BOHLIN (M)	34
Anf. 44 LARS BECKMAN (M)	35
Anf. 45 JAN ERICSON (M).....	36
Anf. 46 STEN BERGHEDEN (M)	36
Anf. 47 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	37
Anf. 48 CARL-OSKAR BOHLIN (M).....	38
Anf. 49 LARS BECKMAN (M)	38
Anf. 50 JAN ERICSON (M).....	39
Anf. 51 STEN BERGHEDEN (M)	40
Anf. 52 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	40
Anf. 53 CARL-OSKAR BOHLIN (M).....	41
Anf. 54 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	41
§ 12 Svar på interpellation 2017/18:348 om Migrationsverkets benämning av kristna församlingar	42
Anf. 55 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S).....	42
Anf. 56 ANDREAS CARLSON (KD).....	42
Anf. 57 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S).....	44
Anf. 58 ANDREAS CARLSON (KD).....	44
Anf. 59 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S).....	45
Anf. 60 ANDREAS CARLSON (KD).....	46
Anf. 61 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S).....	46
Ajournering.....	47
Återupptaget sammanträde.....	47
§ 13 Svar på interpellation 2017/18:287 om körkort för diabetiker.....	47
Anf. 62 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	47
Anf. 63 JOHAN HULTBERG (M)	48
Anf. 64 STAFFAN DANIELSSON (C).....	49
Anf. 65 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	50
Anf. 66 JOHAN HULTBERG (M)	51
Anf. 67 STAFFAN DANIELSSON (C).....	52
Anf. 68 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	53
Anf. 69 JOHAN HULTBERG (M)	54
Anf. 70 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	55
§ 14 Svar på interpellation 2017/18:292 om uppföljning av kollektivtrafiklagen	55
Anf. 71 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	55
Anf. 72 ERIK OTTOSON (M)	56

Anf. 73 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	57
Anf. 74 ERIK OTTOSON (M).....	58
Anf. 75 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	59
Anf. 76 ERIK OTTOSON (M).....	60
Anf. 77 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	61
§ 15 Svar på interpellation 2017/18:338 om Arlandas	
expansionsplaner och påverkan på klimatet	62
Anf. 78 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	62
Anf. 79 JENS HOLM (V)	63
Anf. 80 CARL SCHLYTER (MP)	64
Anf. 81 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	65
Anf. 82 JENS HOLM (V)	66
Anf. 83 CARL SCHLYTER (MP)	67
Anf. 84 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	67
Anf. 85 JENS HOLM (V)	68
Anf. 86 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	69
§ 16 Svar på interpellationerna 2017/18:339, 340 och 342 om	
svarta körskolor	70
Anf. 87 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	70
Anf. 88 EDWARD RIEDL (M)	70
Anf. 89 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	71
Anf. 90 EDWARD RIEDL (M)	73
Anf. 91 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	74
Anf. 92 EDWARD RIEDL (M)	75
Anf. 93 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	75
§ 17 Svar på interpellation 2017/18:341 om Kvarkenfärjan	76
Anf. 94 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	76
Anf. 95 EDWARD RIEDL (M)	77
Anf. 96 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	78
Anf. 97 EDWARD RIEDL (M)	79
Anf. 98 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	80
Anf. 99 EDWARD RIEDL (M)	81
Anf. 100 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	82
§ 18 Svar på interpellationerna 2017/18:343, 344 och 346 om	
ökad sårbarhet vid centraliserad flygledning	82
Anf. 101 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	82
Anf. 102 EDWARD RIEDL (M)	83
Anf. 103 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	84
Anf. 104 EDWARD RIEDL (M)	85
Anf. 105 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	86
Anf. 106 EDWARD RIEDL (M)	87
Anf. 107 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	88
§ 19 Svar på interpellation 2017/18:345 om snöröjning i	
Norrland	89
Anf. 108 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	89
Anf. 109 EDWARD RIEDL (M)	90
Anf. 110 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	91
Anf. 111 EDWARD RIEDL (M)	92
Anf. 112 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	93
Anf. 113 EDWARD RIEDL (M)	94

Prot. 2017/18:67
6 februari

Anf. 114 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	95
§ 20 Bordläggning.....	95
§ 21 Anmälan om interpellationer	96
§ 22 Anmälan om frågor för skriftliga svar	97
§ 23 Kammaren åtskildes kl. 20.58.	98