

Riksdagens snabbprotokoll 2019/20:29

Fredagen den 8 november

Kl. 09.00–10.45

Det justerade protokollet beräknas utkomma om tre veckor.

§ 1 Anmälan om ersättare

Tredje vice talmannen anmälde att *Fredrik Stenberg* (S) skulle tjänstgöra som ersättare för *Björn Wiechel* (S) under tiden för hans ledighet den 20 december 2019–17 augusti 2020.

§ 2 Anmälan om kompletteringsval

Tredje vice talmannen meddelade att Socialdemokraternas riksdagsgrupp anmält *Fredrik Stenberg* som suppleant i konstitutionsutskottet och i finansutskottet.

Tredje vice talmannen förklarade vald *under tiden den 20 december 2019–17 augusti 2020* till

suppleant i konstitutionsutskottet
Fredrik Stenberg (S)

suppleant i finansutskottet
Fredrik Stenberg (S)

§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2019/20:85

Till riksdagen
Interpellation 2019/20:85 Asiatiska infrastruktur-investeringsbanken
av *Ludvig Aspling* (SD)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 26 november 2019.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 6 november 2019

Finansdepartementet
Magdalena Andersson (S)

Enligt uppdrag
Johan Ndure

Departementsråd

Interpellation 2019/20:86

Till riksdagen

Interpellation 2019/20:86 Anhörigstöd
av *Lina Nordquist* (L)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 3 december 2019.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 1 november 2019

Socialdepartementet
Lena Hallengren (S)

Enligt uppdrag
Marianne Jenryd
Expeditionschef

Interpellation 2019/20:88

Till riksdagen

Interpellation 2019/20:88 En huvudman för personer med samsjuklighet, beroendesjukdom och psykisk ohälsa

av *Michael Anefur* (KD)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 3 december 2019.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 1 november 2019

Socialdepartementet
Lena Hallengren (S)

Enligt uppdrag
Marianne Jenryd
Expeditionschef

Interpellation 2019/20:96

Till riksdagen

Interpellation 2019/20:96 Reformerna för att öka drivkrafter till arbete
av *Niklas Wykman* (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 26 november 2019.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 5 november 2019
Finansdepartementet
Magdalena Andersson (S)
Enligt uppdrag
Johan Ndure
Departementsråd

Interpellation 2019/20:98

Till riksdagen
Interpellation 2019/20:98 Åtgärder för fler sysselsätta
av Kjell Jansson (M)
Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 26 november 2019.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inbokade engagemang.
Stockholm den 6 november 2019
Finansdepartementet
Magdalena Andersson (S)
Enligt uppdrag
Johan Ndure
Departementsråd

Interpellation 2019/20:102

Till riksdagen
Interpellation 2019/20:102 Svenska institutets marknadsföring av Sverige
av Katarina Brännström (M)
Interpellationen kommer att besvaras av statsrådet Hallberg tisdagen den 26 november 2019.

Skälet till dröjsmålet är resor.
Stockholm den 6 november 2019
Utrikesdepartementet
Anna Hallberg (S)
Enligt uppdrag
Håkan Åkesson
Expeditionschef

Interpellation 2019/20:103

Till riksdagen
Interpellation 2019/20:103 Den svenska positionen inför klimattoppmötet COP 25
av Jens Holm (V)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 26 november 2019.

Statsrådet har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.
Stockholm den 6 november 2019
Miljödepartementet
Isabella Lövin (MP)
Enligt uppdrag
Egon Abresparr
Expeditionschef

Interpellation 2019/20:104

Till riksdagen
Interpellation 2019/20:104 Arbetsförmedlingen och kommunerna
av Ali Esbati (V)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 29 november 2019.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade resor och engagemang.
Stockholm den 6 november 2019
Arbetsmarknadsdepartementet
Eva Nordmark (S)
Enligt uppdrag
Susanne Södersten
Expeditionschef

§ 4 Anmälan om granskningsrapport

Tredje vice talmannen anmälde att följande granskningsrapport hade kommit in från Riksrevisionen och överlämnats till försvarsutskottet:
RiR 2019:30 Om det värsta skulle hända – statens arbete för att förhindra och hantera kärntekniska olyckor

§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:
Motioner
2019/20:3419 och 3420 till skatteutskottet
2019/20:3421 till skatteutskottet

§ 6 Svar på interpellation 2019/20:52 om beställaransvar utan verkan

Anf. 1 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig vilka åtgärder jag och regeringen avser att vidta för att säkerställa syftet med den skärpta lagstiftningen gällande beställaransvar.

Jag har tidigare svarat på en skriftlig fråga av Thomas Morell om beställaransvar. Som jag tidigare framhållit beslutade regeringen att skärpa beställaransvaret för internationella transporter och cabotagetransporter våren 2018. De ändrade reglerna har varit i kraft lite över ett år och behöver utvärderas innan det är möjligt att dra några slutsatser om vilken effekt de fått.

Vidare har regeringen den 22 augusti i år tillsatt en utredning om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg. I uppdraget ingår bland annat att se över hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder. En annan del av uppdraget är att utredaren ska analysera och lämna förslag till vilka ytterligare överträdelser av bestämmelser på yrkestrafikområdet som bör vara föremål för en sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter.

I uppdraget ingår att utredaren ska analysera om exempelvis överträdelser av bestämmelserna om beställaransvar bör vara föremål för en sanktionsväxling.

Anf. 2 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Tomas Eneroth! Jag blir dock lite oroad över det svar jag har fått från statsrådet om den skärpta lagstiftningen om beställaransvaret. Lagstiftningen gäller brott mot beställaransvaret, och skärpningen infördes den 1 juli 2018. Skärpningen är alltså mer än ett år gammal. Ändå tillämpas den inte fullt ut, och jag ska här ge exempel på detta.

Statsrådet hänvisar till den nyligen tillsatta utredningen om effektivare kontroller. Även om utredningen av effektivare kontroller av yrkestrafik på väg är välkommen har den utredningen ingenting att göra med den fråga jag har ställt. Min fråga belyser i stället det faktum att åklagare inte driver uppenbara brott mot beställaransvaret, vilket är synnerligen allvarligt.

I sitt svar sa statsrådet följande: ”De ändrade reglerna har varit i kraft lite över ett år och behöver utvärderas innan det är möjligt att dra några slutsatser om vilken effekt de fått.”

Jag framförde i min interpellation till statsrådet följande kommentar: ”Åklagaren väljer att inte driva ärendet som brott mot beställaransvaret, och därmed blir det aldrig fråga om en rapportering, det vill säga att ärendet aldrig blir redovisat, och därmed finns det heller ingen statistik, då detta ärende helt enkelt ’inte existerar’.”

Fru talman! Det lär inte bli särskilt god effekt på den skärpta lagstiftningen om inte åklagare väljer att driva uppenbara fall till domstol. Det krävs inga utredningar för att förstå orsak och verkan. Jag vill därför återföra den här debatten till själva kärnfrågan, nämligen beställaransvaret.

Fru talman! Låt mig citera vad som står på Transportstyrelsens hemsida gällande beställaransvaret: ”Straffansvaret gäller om beställningen har gjorts yrkesmässigt för egen eller någon annans räkning.”

Under den första punkten framgår följande:

”Om yrkesmässig trafik har bedrivits utan tillstånd, så döms den som har beställt transporten, om han eller hon

a) vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades, eller

b) beställt transporten av trafikutövaren och uppsätligen eller av oaktsamhet inte kontrollerat innehavet av tillstånd vid tidpunkten för transporten på ett sätt som skäligen kan begäras.

Straffet är böter eller fängelse i högst ett år.”

Så långt om det saknas ett giltigt tillstånd. Lite förenklat kan man säga att det i grunden är fråga om den äldre lagstiftningen, 2012:210.

Sedan kom skärpningen förra sommaren. Det är nu det blir intressant. Då framgår följande:

”När det är fråga om internationell gods- eller persontrafik som har drivits utan tillstånd eller i strid med cabotagereglerna, så döms den som har beställt transporten, om han eller hon

a) vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades eller att villkoren för cabotagetransporter inte var uppfyllda.”

Sedan framgår det att ”straffet är böter”.

Det som fick mig att lämna in en skriftlig fråga var just ett fall där åklagaren valde att inte rapportera ett uppenbart brott mot regelverket. Det skulle vara intressant att höra hur statsrådet tänker bemöta en sådan sak.

Anf. 3 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag börjar med det självklara. Jag kan inte och ska inte som statsråd ha synpunkter på hur en åklagare bedriver ett enskilt ärende. Det vore ytterst olämpligt. Rättsväsendet ska stå skilt från politiken, vare sig det är fråga om riksdagsledamöter eller regeringsföreträdare, och det ska sköta sitt utifrån den lagstiftning som finns i dag.

Om en lagstiftning varit i kraft i ungefär ett år är det kanske först nu vi kan se effekten av den. Jag vill ändå påminna om att den utredning som vi tillsatt om effektivare kontroller av yrkestrafiken definitivt har med detta att göra. Om vi kan hitta en möjlighet att sanktionsväxla inom beställaransvarsområdet får vi en både effektivare och i den meningen mindre byråkratisk hantering av den kontroll som behöver göras vid upphandling av transporter.

Vi kan jämföra detta med den gamla ordningen vid brott mot kör- och vilotidsregler med böter, som skickades till ett företag i Rumänien eller Litauen, och där sannolikheten att de böterna skulle betalas var förhållandevis liten. Där har vi växlat så att det går att ta ut avgifter på plats. Man åker inte ifrån platsen förrän man har betalat sina avgifter. Det har varit en effektiv insats. Vi ser också att cabotagekontrollen har blivit effektivare. Det har skett sedan vi bytte regering 2014.

Före 2014 med en moderatledd regering – något som Thomas Morell och Sverigedemokraterna tycker är önskvärt; ni stöder Moderaterna och vill ha dem i regeringsställning – gjordes ingenting. Det fanns inte klampning, inga sanktionsavgifter, inget beställaransvar och inte heller en vinterdäckslagstiftning. Det fanns inga insatser. Det fanns inte extraresurser till trafikpolisen för cabotagekontroller. Och det fanns definitivt inte heller någon utredning om hur vi ska skärpa kontrollerna på väg.

Dessa saker har skett sedan regeringen tillträdde. Det finns effektivare verktyg för polisen att gripa in mot otillåten cabotage trafik och kombitrafik. Det finns nu ökade möjligheter till kontroller; de har dubblats mellan 2017 och 2018 i fråga om polisens insatser i form av cabotagekontroller och rapportering till Transportstyrelsen.

Nu görs en utredning, och jag ser gärna en ny organisationsform – kalla det en yrkestrafikinspektion – som kan ha helt andra möjligheter att gripa in mot den otillåtna cabotagetrafik vi ser.

Detta har gjorts möjligt tack vare att vi snart har en överenskommelse på plats i EU om mobilitetspaketet, som vi förhandlade fram i december – en svensk framgång tillsammans med Danmark, Tyskland och några andra länder. Nu efter trialogen har vi förhoppningsvis en helt annan ordning som innebär krav på utstationering från dag ett vid kombitrafik och cabotagetrafik, helt andra möjligheter till kontroller genom smarta färdskrivare och tydliga regler för hur lång tid man kan vara här i Sverige och köra.

Jag har velat göra denna breda utblick därför att jag tror att det är viktigt för dem som följer debatten att veta att det är under den här tiden det händer. Det är under vår regeringstid vi har gjort insatser.

Beställaransvaret är en viktig signal att den som yrkesmässigt beställer transporter också har ett ansvar längs hela kedjan. Åklagarna ska tillämpa detta. Jag kan inte ha synpunkter på hur de gör det i enskilda fall. Men vi ska utvärdera det, och ingen ska tvivla på regeringens ambition att ha effektivare kontroller för att säkerställa sjysta konkurrensvillkor för svensk åkerinäring och ordning och reda på svenska vägar.

Anf. 4 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Tomas Eneroth!

Jag är väl medveten om att statsrådet inte kan peka med hela handen mot en åklagarmyndighet. Men det finns ändå anledning för oss som jobbar med denna verksamhet att se över varför lagstiftningen inte får den effekt den rimligen ska ha. Den frågan kan man ställa.

Sedan är det intressant med historiebeskrivningen. Tomas Eneroth är väl medveten om att vi har en ledamot i Europaparlamentet som heter Peter Lundgren som med stor framgång drivit de här frågorna tillsammans med den numera avlidne Jens Nilsson. Det har han gjort med den äran, så det är inte bara Socialdemokraterna som drivit den här frågan.

Men jag vill gå tillbaka till det som är själva kärnan i detta. Kontrollen som polisen gjorde av det utländska trailerekipaget, där det framkom att fordonskombinationen utförde olaglig cabotagetrafik i Sverige, belyser med all önskvärd tydlighet det som är det stora problemet.

Den tomma dragbilen anlände till Sverige med färja till Stockholm. Bara för att visa vad en tom dragbil är håller jag upp den här bilden. Det finns ingen möjlighet att bedriva godstransport med en sådan här. Förutsättningen för att bedriva cabotagetransport är att man har en inkommande internationell transport till landet, och det är det ju inte frågan om när man kommer med en tom dragbil. Föraren hade fått order att åka ned till Göteborg och hämta en trailer där. Sedan påbörjades inrikestransporter i Sverige. När ekipaget

stoppades åtta dagar senare hade man utfört fyra nationella transporter under åtta dagar.

Det blir alltså triss i fel här. Det första är att dragbilen kommer in olastad, utan den inkommande internationella transporten. Det andra är att fler än tre inrikestransporter utförs med ekipaget. Det tredje är att tidsperioden är längre än sju dagar.

Det framkom också under polisens utredning att det aktuella åkeriet vid åtminstone ett tidigare tillfälle påkommit med otillåten cabotagetrafik. Det visar att man egentligen inte bryr sig om den lagstiftning som finns.

Kontrolltjänstemannen upptäckte dessutom att det var samma speditör som var uppdragsgivare åt åkeriet. I det här fallet är speditören beställare av transporten. Åkeriet är den som utför, och det är också åkeriet som har tillstånd. Man hade gemenskapstillstånd, så det var inga problem så långt. Det var bara det att man inte följde reglerna för cabotagetransporter.

Med andra ord bryr sig varken speditörer eller utländska transportföretag om gällande lagstiftning. De vet att det är i det närmaste riskfritt att bryta mot gällande regler i Sverige. Det beror på att vi har väldigt få kontroller ute på vägarna. Blir man likväl stoppad och rapporterad för brister i sin verksamhet leder det inte vidare till en åtgärd. Det är synnerligen allvarligt eftersom det gör att svenska åkerier och företagare tappar tilltron till myndigheternas förmåga att verkligen komma åt dem som fuskar medvetet, och medvetet fusk är ett gift i vårt samhälle.

Anf. 5 Infrastrukturminister TOMAS

ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Thomas Morell!

Jag kan hålla med om en hel del av argumentationen. Vi ska ha ökade kontroller, ingripa mot fusk och se till att det är sjysta konkurrensvillkor. Det är det vi arbetar för. Det är det vi sett till nu när 400 poliser utbildas i cabotagekontroller och det skett en tredubbling av antalet rapporterade fall från polisen till Transportstyrelsen. Det är en framgång. Ändå vill jag att vi går vidare med en utredning om ytterligare kontrollverksamhet – låt oss kalla det en yrkestrafikinspektion.

Thomas Morells dilemma i detta, vill jag bara påpeka, är att han och Sverigedemokraterna föredrar en moderatledd regering. De har röstat emot Stefan Löfven som statsminister och tycker att det var bättre på den tiden då vi hade en regering som inte lyfte ett finger för att skapa ordning och reda i yrkestrafiken. Där finns ett trovärdighetsbekymmer.

I sakfrågan är det klart att vi måste följa upp lagstiftningen. Det är klart att vi måste se till att den blir så skarp som väldigt många av oss som vill värna svensk transportnäring vill att den ska vara.

Här kan vi dessutom ta hjälp av den diskussion och det engagemang som i dag finns i åkerinäringen. Med Fair Transport 2.0 har man tagit ett initiativ att själv certifiera och märka de aktörer som inte bara följer lagstiftningen utan också har högre och bättre ambitioner när det gäller åkeriföretagens klimatansvar, sociala

ansvar och säkerhetsansvar. Det ger också en bra signal till transportköparna att inte leta efter den billigaste, enklaste transporten utan faktiskt själva ta ansvar för att den som vi möter på vägarna, som framför ett tungt fordon på kanske 60 ton, ska vara en utbildad chaufför från ett företag som respekterar kör- och vilotidsreglerna och har moderna fordon. Vill man att detta ska vara den utveckling vi har på svenska vägar är Fair Transport ett bra verktyg.

Beställaransvaret är ett annat verktyg. Låt oss utvärdera det och se om det kan skärpas ytterligare. Låt oss se hur tillämpningen har varit. Men låt oss inte, vare sig vi är ledamöter eller statsråd, frestas att gå in och ha synpunkter på eller kommentera hur en åklagare agerar i ett enskilt ärende. En sådan ordning vill jag inte ha. Vi måste respektera att åklagarna är de som i dag har rättssamhällets ansvar att agera utifrån den lagstiftning vi har.

Åklagare har faktiskt så kallad åtalsplikt. Den skyldigheten har åklagarna, och jag kan inte göra någon annan bedömning än att de följer svensk lagstiftning och gör sitt bästa för att fortsätta agera. Men en uppföljning av lagstiftningen ska vi definitivt göra.

Grundfrågan kommer vi inte ifrån. Det vi behöver se i Sverige är en förändring där transportköparna tar större ansvar för de transporter som sker på våra vägar. Under lång tid har kursen hela tiden varit att pressa priser och marginaler. Effekten av det har varit att vi fått östeuropeiska transportföretag med social dumping och ibland bristfällig trafiksäkerhet på våra vägar. Chaufförer som står i parkeringsfickor, sover över i hytten och lagar sin mat utanför är inget som rekryterar människor till transportbranschen. Det ökar inte attraktiviteten eller ens säkerheten på våra vägar när vi har en sådan utveckling i transportbranschen.

Det är detta vi väljer att agera mot genom att höja transportbranschens status, ställa hårdare och tydligare krav och öka kontrollverksamheten men också vara tydlig i signalen till den som beställer transporter. Svenska företag som beställer transporter har också ett ansvar för hur det ser ut på våra vägar och vilka transportörer man väljer. Det är grundtanken med beställaransvaret. Det är utgångspunkten när vi nu arbetar med Fair Transport 2.0 från branschens sida. Det är så vi ska se till att stärka svensk transportnäring.

Anf. 6 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret återigen, Tomas Eneroth!

Ordning och reda på våra vägar är ett absolut krav. Tomas Eneroth känner väl till det engagemang som driver mig i dessa frågor. Det kommer inte att vara en lugn stund förrän vi har fått just ordning och reda.

Det är intressant att lyssna på statsrådet, för mycket av det vi fått höra här är sådant som ligger i våra motionsförslag. Jag välkomnar alltså att Socialdemokraterna kommer att stödja dem.

Jag är också övertygad om att statsrådet har besökt polisen vid flera tillfällen och fått redovisningar om verksamheten ute på väg. Jag skulle ändå vilja bjuda in

statsrådet att besöka några av de absolut bästa kontrolltjänstemännen ute i landet och där, på ort och ställe, få en bild av hur det verkligen ser ut. Jag står till statsrådets förfogande för att, närhelst så önskas, ordna ett mycket intressant och lärorikt besök. Jag garanterar att det kommer att vara en aha-upplevelse.

Låt oss nu gemensamt göra något åt det problem vi har ute på vägarna. Jag tog upp ett exempel där en åklagare valde att inte rapportera. Det var ingen engångsföreteelse, utan detta är något som mina gamla kollegor ofta tampus med. De känner en frustration över att ärendena inte går till domstol och får ett utfall där så att böter utdöms för den som inte sköter sig. Det är ett förtroendeproblem för myndigheten att man inte leder det dithän.

Jag hoppas verkligen att statsrådet nu följer uppmaningen att följa med ut på vägen och träffa mina gamla kollegor. Det ska bli mycket intressant.

Anf. 7 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Thomas Morell! Jag är väldigt ofta ute och är med på den typen av kontroller – det är viktigt för mig. Jag har även i närtid liknande besök inplanerade. Det är viktigt att se hur man på plats arbetar från trafikpolisens och bilinspektörernas sida, men också att se hur branschen arbetar. Jag är även ute med Transportarbetareförbundet och Åkeriföretagen, som arbetar tillsammans just för att skapa bättre ordning och reda. Det är så vi jobbar i Sverige. Det är det som kallas den svenska modellen – att vi tillsammans arbetar för att förbättra villkoren.

Men det är ändå viktigt att lagstiftning utvärderas. Vi har i våra roller som statsråd eller riksdagsledamot möjligheter att komma med förslag till hur lagstiftningen kan förändras, förstärkas eller förbättras. Men vi ska inte hamna i ett läge där vi börjar kritisera enskilda åklagare eller ta upp enskilda ärenden. En sådan utveckling ska vi inte ha.

Jag kommer att följa och utvärdera beställaransvaret. Jag tror att alla ser det engagemang och den vilja som den här regeringen har att skapa ordning och reda i transportbranschen. Vi ser också att det med klampning, sanktionsavgifter, beställaransvar, ökade cabotagekontroller och kanske en yrkestrafikinnspektion finns möjligheter att se till att den tid då verksamheten var oregerad och lägsta pris och fri rörlighet utan kontroller rådde är förbi. Nu är det ordning och reda på marknaden som ska gälla, med tydliga kontroller från samhällets sida.

Men det ligger också ett ansvar på de företag i Sverige som yrkesmässigt köper transporter. Jag talar med många transportköpare om just dessa frågor. I grunden handlar detta om vilken trygghet och säkerhet vi vill ha på våra vägar.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellation 2019/20:60 om infrastruktur i hela landet

Anf. 8 Infrastrukturminister TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman! Elisabeth Björnsdotter Rahm har frågat mig om jag avser att skyndsamt se över hur vi ska få hela landet att kunna driva företag utan att hindras av bristfällig infrastruktur. Jag besvarade den 17 september i år en skriftlig fråga från Elisabeth Björnsdotter Rahm och redogjorde då för ett flertal av regeringens insatser för att över hela landet främja näringslivets behov av godstransporter.

Transporter är avgörande för att hela landet ska växa och leva. I den trafikslagsövergripande nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 har regeringen genomfört stora satsningar på Sveriges infrastruktur. Åtgärder för att stärka näringslivets godstransporter är ett av de områden som har prioriterats.

I regeringens nationella godstransportstrategi redovisas ett flertal insatser som nu är under planering och genomförande. Det handlar bland annat om investeringar i viktiga godsstråk, fördjupning av farleder, insatser för att öka bärigheten på vägar och särskilda satsningar på väg- och järnvägsunderhåll i landsbygd.

Sverige är ett stort och avlångt land i ett europeiskt perspektiv. De olika trafikslagen – vägtrafik, sjöfart, spårtrafik och luftfart – har olika styrkor och svagheter, finns på olika geografiska platser och används för olika syften. Trafikslagen kompletterar varandra och interagerar med varandra.

Vägtransporter är fördelaktiga på kortare sträckor och där det inte av ekonomiska eller logistiska skäl är intressant att välja andra trafikslag, exempelvis uttransport av timmer från avverkningsområden. Spårtrafik som trafikslag kombinerar delar av vägtrafikens flexibilitet och sjöfartens möjlighet att transportera mycket stora volymer.

Till följd av våra geografiska förutsättningar ser transportalternativen olika ut i Sverige. Ingen ska dock behöva tvivla på att regeringens satsningar på infrastruktur sker i hela landet för att bland annat förbättra förutsättningarna för just godstransporter.

Anf. 9 ELISABETH BJÖRNSDOTTER
RAHM (M):

Fru talman! Jag tackar infrastrukturministern för svaret, både på min skriftliga fråga och på min interpellation. Men jag vet ärligt talat inte om jag blev så mycket klokare av svaret. Det var en väldigt tydlig uppräkningslista av de satsningar som görs och kommer att göras.

Min frågeställning om att tillgodose behovet av infrastruktur i hela landet är betydligt större än så. Den innefattar givetvis olika transportsätt som ingår i infrastrukturministrarnas uppräkningslista. Men den innefattar också olika transportvägar, logistik, tillgång till resurser och upphandling av anpassad infrastruktur.

Jag har vid ett flertal företagsbesök mötts av liknande frågor – vi försöker vara miljövänliga och klimatsmarta, men det går inte. Driver man företag i Västerbottens inland är alternativen ytterst begränsade. Vägstandarden är dålig. Järnväg saknas och bussförbindelserna är dåliga. Att åka bil på vägen mellan Lycksele och Umeå är på många ställen som att åka på en smal tvättbräda. Denna vägsträcka är ändå en Europaväg och borde hålla högre kvalitet.

I Västerbottens inland finns många exempel på infrastruktur som har dålig standard. Jag träffade en man som hade kört bil från Vilhelmina. På vägrenen höll man på att gräva för bredband. Han sa att underlaget på vägrenen, där man hade grävt för bredband, var jämnare än på den asfalterade körbanan. Det säger lite grann om standarden i vårt land.

Min frågeställning om tillgång till lika infrastruktur i hela landet har flera infallsvinklar. Ett företag som producerar stora mängder byggbodas försökte vara klimatsmart och miljövänligt. Bredvid företagets lokaler finns ett gammalt industrispår där man tyvärr har tagit bort växlarna, så det går inte att använda. Det innebär att transporten måste ske med lastbil till en omlastningscentral, där godset flyttas till järnväg. Det finns en enda specialbyggd lastvagn för byggbodas i hela landet, och det behövs alltså betydligt fler lastvagnar för att transportera de ca 30 byggbodas som produceras per vecka.

Tvärbanan mellan Hällnäs och Lycksele är inte elektrifierad och finns inte med i järnvägsplanen för 2018–2029, så det lär dröja innan den blir det. Detta innebär att det företag som trafikerar bansträckan måste använda sig av det enda diesellok de har. Som en jämförelse förfogar företaget över 90 ellok. Man är alltså väldigt sårbar när det gäller denna transport. När avlastning väl ska ske i Stockholm eller Malmö är avlastningskapaciteten för liten, så det går inte att lasta av de byggbodas som transporterats dit med tåg.

Det jag försöker beskriva är sammanfattningsvis att det finns en iver att vara klimatsmart och miljövänlig, men det fungerar inte, vilket innebär att all transport sker på gummihjul. All transport på gummihjul är i dag straffbeskattad. Därför kvarstår min fråga: Är detta infrastruktur på lika villkor?

Anf. 10 Infrastrukturminister TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Elisabeth Björnsdotter Rahm! Jag ska allt erkänna att jag blir bekymrad när jag hör beskrivningen. Elisabeth Björnsdotter Rahm tillhör ju ett parti som under lång tid lät bli att investera i infrastruktur.

När vi kom till makten valde vi att lägga 100 miljarder mer på infrastruktur. Det är 164 miljarder bara till vägunderhåll. Vägstandarden har blivit försämrad, inte minst på grund av underinvesteringar när en moderatledd regering valde att prioritera skattesänkningar i stället för att göra satsningar på infrastruktur i hela landet.

När vi nu gör prioriteringar av vad som är viktigast gäller det att göra dem både i stad och i land. I Västerbotten och norra Sverige var den tydliga prioriteringen från samtliga politiska partier att satsa på Norrbotniabanan. Det är där vi nu väljer att påbörja bygget och dessutom intensifiera satsningen. Det är ett jätteviktigt projekt för hela regionen och för hela landet.

Vi ska komma ihåg att den kanske redan hade kunnat vara en bra bit på väg, för den fanns med i den nationella planen 2005. Men så fick vi en moderatledd regering med Fredrik Reinfeldt i spetsen, och då tog man bort Norrbotniabanan för att i stället fortsätta att göra satsningar i andra delar av landet.

Nu är Norrbotniabanan på plats, och vi har påbörjat bygget. Jag ser fram emot att påskynda bygget av den, för både för Norrland och för hela Sverige är den en otroligt viktig investering.

Men naturligtvis gör vi också insatser i andra delar av landet. Just när det gäller mindre spår som kan elektrifieras och moderniseras för skogsindustrin pågår det arbete just nu.

I Malungsfors återinvigde vi nyligen Västerdalsbanan. Den hade varit stängd i tio år. Det innebär att skogsindustrin nu kan skicka sina transporter längs Västerdalsbanan, längs hela Vasaloppsvägen. Det blir nu 7 500 färre lastbilar om året som färdas den sträckan. Det är 8 000 ton koldioxid mindre i utsläpp tack vare att vi renoverar en bana och ger skogsindustrin möjlighet att elektrifiera sina transporter och frakta skogsråvara längs den sträckan.

Vilka resurser gjorde detta möjligt? Det var klimatklivspengar, samma resurser som Moderaterna tillsammans med Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna i den budget som de senast röstade igenom ville ta bort. Där föreslog ni nämligen en ordentlig neddragning av klimatanslagen. Då hade vi inte fått den här typen av upprustningar.

Vill man se till att Sverige klarar omställningen i stad och på landsbygd, för skogsindustrin och för andra delar av landet, måste man vara beredd att också avsätta resurser till infrastrukturinvesteringar och klimatpolitik. Det är på det sättet vi gör den här omställningen möjlig i hela landet, och det gör den här regeringen. Det är skillnad nu, och det är nu det händer.

Anf. 11 ELISABETH BJÖRNSDOTTER
RAHM (M):

Fru talman! Före 2005 fanns det en satsning på Norrbotniabanan som motsvarade en mil, och det var mellan Umeå och Dåvamyran. Det är väl inte en järnvägssatsning som jag tycker att man kan vara stolt över, men jag är glad över att man har återupptagit projekteringen av Norrbotniabanan, för den är viktig för hela Sveriges infrastruktur.

Men låt mig återkomma till min frågeställning, som egentligen handlar om jämlik infrastruktur i hela landet. Man borde ha gjort en konsekvensanalys innan man började med straffbeskattning på allt som kallas gummihjul och vägtrafik. Har man inga andra alternativ att tillgå blir det en straffbeskattning.

Till exempel sker en statlig medfinansiering av persontrafiken på den tvärbana som går mellan Umeå och Lycksele. Av den är bara en tredjedel elektrifierad, så man måste alltså använda diesellok. Det är återigen en väldigt känslig trafiksträcka. Nu pågår dock förhandlingar om att medfinansieringen ska upphöra då man inte kan finansiera parallella infrastrukturen, alltså både tåg och buss. Det gör mig lite fundersam. Hur tänker man här?

De tåg som är upphandlade och trafikerar den här sträckan är inte anpassade efter vintertrafik, och i Västerbotten har vi vinter. Vi har ganska mycket vinter och ganska mycket snö och kallt, vilket innebär att tåget inte går, för det tycker inte om vinter och snö. Då blir det buss i stället. Ska vi då straffbeskatta trafiken på gummihjul får vi en väldigt knepig situation.

Jag återkommer därför till min fråga om lika infrastruktur i hela landet. Vi har ingen tunnelbana i Västerbotten, och vi har väldigt få tåg. I min hemkommun Lycksele har man till och med lagt ned lokaltrafiken, för man tyckte inte att det var värt att satsa på lokaltrafik. Det innebär att väldigt många i Västerbotten och Västerbottens inland är beroende av bil, och biltrafik straffbeskattas. Det är inte riktigt att ha samma villkor i hela landet när det gäller infrastruktur.

Anf. 12 Infrastrukturminister TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman! Tack Elisabeth Björnsdotter Rahm! Nej, det finns ingen tunnelbana i Västerbotten. Det finns det inte hemma i Växjö heller, som jag kommer från, eller i Kosta med 800 invånare, där jag har vuxit upp. Jag är väl bekant med vad det innebär att få använda bilen. Den är jätteviktig. Det är därför vi ser till att vi som behöver bilen också kan göra vår klimatin-sats genom reduktionsplikten, så att vi ökar biobränsleiblandningen i våra bilar – då minskar bilsektorns utsläpp – eller genom att vi påskyndar elektrifieringen, bygger ut laddinfrastruktur och ser till att vi sakta men säkert får fler elbilar. Det är den förändring som sker inom transportsektorn.

Här gör Moderaterna ett annat val. Man går nu fram och föreslår en sänkning av bensinskatten med 1 krona. Det gör man i ett läge när Greta Thunberg och hundratals ungdomar över världen protesterar och demonstrerar för att de är oroliga för sin framtid. Häromdagen skrev 11 000 forskare ett upprop om att vi närmar oss en akut klimatkris. Då går Moderaterna fram och föreslår sänkt bensinskatt med 1 krona och en neddragning av klimatanslaget. Moderaterna säger nej till klimatklivspengar som kan möjliggöra just satsningar på elektrifiering av järnväg i glesbygd som Västerdalsbanan.

Det där med trovärdighet är ändå ganska viktigt när man framför politiska budskap. I det här fallet har Moderaterna uppenbart bekymmer med att försöka hävda att man står för en omställning och ett klimatengagemang samtidigt som man systematiskt drar ned på klimatbudgeten och dessutom vill sänka bensinskatten

med 1 krona. Det kallas populism, men det är inte att ta ansvar!

När det sedan gäller Västerbotten gör vi insatser för flyget efter Nextjets konkurs. Det handlar om förstärkt stöd till vägar. Det handlar naturligtvis om ökat vägunderhåll och järnvägsunderhåll och om elektrifiering, men den viktigaste prioriteringen som politiker i regionen har sagt till regeringen att vi skulle satsa på var Norrbotniabanan. Nu är bygget igång. Nu har vi till och med ett januariavtal där vi säger att det ska intensifieras, för det är viktigt inte bara för Västerbotten utan för hela Norrland och hela Sverige.

Jag var i går på Logistikdag Norr och träffade i Luleå företrädare för näringslivet i hela regionen. Det var åkeriföretagare, godstransportörer och regionala företrädare. Uppslutningen bakom Norrbotniabanan var väldigt stark. Och glädjen över att regeringen nu har sett till att bygget är igång efter det avbrott som skedde när Moderaterna hade regeringsmakten var också väldigt stor. Nu ska vi fortsätta att intensifiera.

Men jag vill ändå passa på att ställa en fråga om det som Elisabeth Björnsdotter Rahm kallar straffbeskattning på vägar. Vi hade precis en interpellationsdebatt om cabotage- och yrkestrafiken. I dag har vi en ordning där de enda som betalar för våra vägar är svenska åkerier. Genom eurovinjetten, som snart avvecklas, behöver utländska åkare inte betala. Därför har vi fört en diskussion om vägslitageskatt eller olika former av avgifter för att även utländska åkerier och åkare ska betala när de kör på svenska vägar. De duktiga åkeriföretag som finns i Västerbotten och Norrbotten drabbas ju nu av osjyst konkurrens när de får betala medan andra åkare inte gör det.

Moderaterna har varit hårdnackade motståndare till blotta tanken på att hitta en annan typ av beskattning. Vore det inte rimligare att jämna ut villkoren, så att inte åkerier i Västerbottens inland drabbas av osjyst konkurrens från utländska åkerier och vi får lika villkor? När svenska åkare kör utomlands får de faktiskt betala avgifter på tyska eller franska vägar. Därför blir min fråga tillbaka: Vore det inte rimligt att också där ha bra och lika konkurrensvillkor?

Anf. 13 ELISABETH BJÖRNSDOTTER
RAHM (M):

Fru talman! Ingen ska tvivla på att den socialdemokratiska regeringen satsar på infrastruktur i hela landet. Så säger infrastrukturministern i sitt svar till mig. Man satsar 230 miljarder kronor på snabbtåg. Det står i januariöverenskommelsen. Denna satsning på snabbtåg kommer ju inte att ske i norra delen av Sverige.

Jag är imponerad, och jag tycker att det låter jättefint när statsrådet beskriver alla de stora satsningar som görs på den infrastruktur som finns. Det är jättebra att vi försöker övergå till mer elbilar, men när tillgången på laddstolpar är så dålig har jag väldigt svårt att motivera mina väljare runt om i mitt hemlän att satsa på att köpa en elbil. Det är inte optimalt att vintertid stå stilla i en timme och vänta på att ladda sin bil för att man ska kunna ta sig hem.

Återigen är andemeningen i min interpellation att vi ska se till hela landet när vi gör satsningar på infrastruktur och inte straffbeskatta vissa delar av landet för att kunna satsa på andra delar av landet, vilket görs i dag när man straffbeskattar allt som går på gummihjul.

Anf. 14 Infrastrukturminister TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman och Elisabeth Björnsdotter Rahm! Jag noterar att jag inte fick något svar på frågan om vägslitageskatten. Det är enkelt att lite allmänt tala om straffbeskattning på gummihjul. Men allvarligt talat, det vi talar om är hur vi ska klara omställningen i transportsystemen. Är det rimligt med osjysta konkurrensvillkor där utländska åkare kan åka gratis på svenska vägar medan svenska åkare ska betala? Jag tycker att vi behöver förändra detta.

Vi ska göra gemensamma insatser så att man kan ställa om transportsektorn i hela landet. Det gör vi genom att göra stora investeringar för att bygga ut elinfrastrukturen. Vi kan göra det i dag eftersom vi har stora elöverskott i Sverige – det är viktigt att komma ihåg. 85 miljarder kronor sedan energiöverenskommelsen är beslutade investeringar i förnybar energi. Det innebär att vi i dag har så stora elöverskott att det vilda skulle räcka till att elektrifiera hela transportsektorn. Det är därför vi nu sakta men säkert – nej, inte sakta men säkert, utan ganska snabbt – bygger ut elinfrastrukturen i hela landet och ser till att vi kan få laddstolpar. Det är också en spännande utveckling med elvägar för tyngre fordon. Då kan vi minska klimatpåverkan från vägtransporterna samtidigt som vi bygger mer järnväg och inte minst utvecklar sjöfarten.

Det är så moderniseringen och klimatomställningen ser ut. Då blir det svårt att förstå att Moderaterna, ett parti som tidigare har stått näringslivet nära och kunnat se förutsättningarna för att modernisera och därmed skapa nya exportinkomster – nu i stället säger: Sänk bensinskatten med 1 krona, och dra ned på klimatanslagen!

Det håller inte. Det krävs lite mod och ansvar för den framtida inriktningen för Sverige. Vi kan klara klimatutvecklingen i hela landet, såväl i Västerbottens inland som hemma hos mig i Småland.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2019/20:68 om medicinska krav för tyngre behörigheter

Anf. 15 Infrastrukturminister TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att säkerställa att yrkesförare får en rättssäker bedömning gällande deras högre behörigheter.

Säkra förare är en viktig del av arbetet för att uppnå nollvisionen. Därför finns det gemensamma minimikrav för förarens medicinska lämplighet i EU:s

körkortsdirektiv. De medicinska kraven för körkort vid epilepsi är högre för yrkesförare än för andra förare. EU-kommissionen har i ett överträdelseärende mot Sverige klagat att de medicinska minimiförutsättningarna för körkort ska vara uppfyllda. För tunga behörigheter krävs enligt direktivet tio års anfallsfrihet utan medicinering. För förare med god prognos kan denna tid kortas. Bedömningen görs i de enskilda fallen av Transportstyrelsen.

Inom ramen för EU:s arbete med körkortsdirektivet ses de medicinska kraven över löpande för att kunna uppdateras i takt med den medicinska utvecklingen. Sverige är aktivt i detta arbete.

Jag kommer naturligtvis att följa utvecklingen.

Anf. 16 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Tomas Eneroth! Först och främst vill jag påpeka att jag naturligtvis håller med statsrådet i konstaterandet att vi ska ha säkra förare på vägen. Det är inte tal om annat. Jag har själv varit aktiv inom branschen i många år – jag är utbildad förare – för att de ska vara just säkra på vägen.

Men det vi pratar om är människor som tidigare har haft körkort på dispens. Så kom förändringen av körkortsdirektivet, vilket innebar att man över en natt tog bort behörigheterna för dessa människor.

Jag ska klargöra detta lite grann. Vi pratar inte om epileptiska anfall där man förlorar medvetandet. De människor vi pratar om har den lindrigare varianten av epilepsi, som man kan få som barn, när man är åtta nio år gammal. De har då medicinerat förebyggande för detta upp i vuxen ålder.

Med det nya kravet tog man bort möjligheten för dessa människor att ha kvar sitt körkort. Jag är inte läkare. Jag är ingenjör i botten, så skruv och mutter är min hemmaplan. Men det jag har fått lära mig är att de människor som vi pratar om har en lindrigare variant av epilepsi. De går regelbundet på medicinska kontroller, och de medicinerar. De har alltså en lägre risk att utveckla ett anfall än vad vi andra som betraktas som friska har. Hänsynen till dessa människor har på något sätt försvunnit när de över en natt förlorar möjligheten till sin försörjning.

Jag tycker att man är lite fyrkantig i sättet att hantera detta. Det gäller inte bara dem som har denna typ av medicinsk begränsning, utan det gäller även dem med så kallade synfältsbegränsningar. Det finns förare med ett skadat öga och ett fullt friskt öga som har haft sitt körkort i 30–40 år. Det är samma sak där. De blir också drabbade av detta synsätt och får över en natt inte längre utöva det yrke de har hållit på med i många år. De har gjort detta utan att utsätta någon för skada, och det har varit en prickfri körning. Det är viktigt att komma ihåg. Det är alltså en förare som kör omdömesgillt under många år. Föraren kör kanske 7 000 mil om året – det är sex gånger mer än vad normalbilisten presterar – och är ändå inte en fara i trafiken. Det bevisar att den goda prognos som man hänvisar till i lagstiftningen är uppfylld.

Jag pratar mycket med de drabbade förarna. Det är klart att det är en oerhört svår situation för dem. Det finns en del i lagstiftningen som faktiskt ger dessa förare möjlighet att behålla sin behörighet. Men det har inte den svenska körkortsmyndigheten tagit fasta på. Man har inte ens upplyst om att det finns en möjlighet att gå den vägen, vilket är bekymmersamt.

Min fråga till statsrådet är given: Hur löser vi detta? Jag vet att Tomas Eneroth har blivit kontaktad i denna fråga också av andra.

Anf. 17 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Thomas Morell! Det stämmer att jag har blivit kontaktad i den här frågan, och jag har även vid ett flertal tillfällen tidigare här i kammaren debatterat och diskuterat frågan om synfältsbegränsningar. Det är en svår målkonflikt – det ska vi alltid erkänna – med å ena sidan förståelse för de personer som får begränsningar i sitt yrkesutövande, för det handlar ju om att inte längre få vara yrkesförare, och å andra sidan skärpta och allt striktare regler för att öka säkerheten på våra vägar.

När det gäller epilepsi ska vi komma ihåg att det till och med var ett överträdelseärende mot Sverige där man från EU:s sida påpekade att vi behöver vara tydliga med implementeringen av de nya reglerna, vilket handlar om skärpta medicinska krav: anfallsfrihet under tio års tid.

Det skälet tror jag att väldigt många kan förstå. På våra vägar kör yrkestrafikanter och chaufförer fordon som väger 60 ton. Det kan vara farligt gods. Det är klart att det är otroligt viktigt att det är höga krav på säkerhet.

När man får sin sak prövad måste processen vara rättssäker. Thomas Morell ställer frågan om det är en rättssäker prövning. Ja, det måste jag bedöma att det är. Här har man möjlighet att till Transportstyrelsen pröva sitt ärende. Om man inte är nöjd kan man sedan överpröva det i förvaltningsrätten. Det är den ordning vi har.

Jag tror att det är viktigt att vi följer både lagstiftningen, tillämpningen och den medicinska utvecklingen för att se vilka förändringar som kan ske framöver. Vi kan dock inte tumma vare sig på trafiksäkerheten eller på vårt gemensamma EU-regelverk. Det måste vi följa.

Därför är det viktigt att vara tydlig: Det finns miniregler som vi har att förhålla oss till. Det finns ett uppdrag för Transportstyrelsen att implementera de regler som finns när det gäller epilepsi, och det är tio års anfallsfrihet som är grundkravet. Det finns möjlighet till dispens, och det har det även funnits tidigare. Det finns en möjlighet att överpröva.

Jag kommer själv att följa detta noggrant, för det här är en fråga som naturligtvis är viktig för många individer. Samtidigt är det väldigt viktigt att vi i Sverige upprätthåller och säkerställer säkerhet på våra vägar. Det är det som är utgångspunkten för den reglering som vi nu har inom hela EU.

Anf. 18 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Tomas Eneroth!

Det finns ingen konflikt oss emellan när vi pratar om trafiksäkerhet, för det är jätteviktigt att vi har förare på vägen som är rustade att köra de här tunga fordonen. Jag har själv utrett över 300 dödsolyckor under min tid på trafikpolisen, så jag vet vad konsekvenserna blir när det blir fel där ute. Därvidlag finns det alltså ingen konflikt mellan oss.

Problemet är att de här människorna under 20, 30 eller kanske 40 år har utfört sitt yrke med stor framgång. Några av dem har till och med varit åkeriägare och kört på Mellanöstern.

Jag kan förstå om man sätter en gräns när lagstiftningen skärps och säger att nu fyller vi inte på med fler dispenser än vi har haft tidigare. Men så länge de medicinska förutsättningarna kvarstår i samma tillstånd som de har varit under åren skulle man kunna låta de här människorna fortsätta att köra. Om läget sedan blir annorlunda rent medicinskt förstår jag också att man gör en åtgärd på körkortet.

Det haltar dock betänkligt när man samtidigt ute på marknaden ser förare som alldeles uppenbart saknar relevant utbildning. På nätet i dag finns det nämligen möjlighet att köpa ett körkort, YKB, alltså ett förarkort. Man kan köpa registreringsbevis och registrerings skylt för bilar. Man ligger på vägarna och kör, och det finns egentligen ingen som helst kontroll. Svensk polis har mycket svårt att kunna kontrollera de här handlingarna. Ett sätt för polisen att vid en första kontroll se om det är ett äkta körkort eller inte är att släppa det i bordet, för man hör skillnaden på plasten när det träffar bordsytan. Men det är ändå ett ganska trubbigt instrument.

På det viset får vi människor i trafiken som saknar relevant utbildning. Vi vet inte ens om de har förutsättningar rent medicinskt att köra. Vi har ingen koll på om de har någon diagnos som epilepsi eller diabetes, om synkraven är uppfyllda och så vidare. Dessa människor låter vi gå fria där ute, för vi har inte tillräckligt med kontroller.

Samtidigt vidtar man åtgärder för människor som bevisligen har varit goda yrkesmän under många år. Om vi pratar om trafiksäkerhet haltar det betänkligt om vi i ena stunden tillåter dem att köra som bevisligen inte har rätt utbildning eller ens uppfyller de medicinska kraven – det vet vi ju ingenting om, eftersom de har falska handlingar – för att i nästa stund dra undan behörigheten för människor som har varit goda yrkesmän under många år. Det här är ett förhållande som inte är rätt.

Jag fick del av mejlet där EU:s presschef i Sverige var bekymrad över att den debatt som har varit svartmålar EU och så att säga lägger över ansvaret på EU och dess beslut där nere. Ja, det kommer ett beslut där nedifrån, men svenska myndigheter har inte läst hela texten. Det är alldeles uppenbart, och där har vi ett bekymmer.

Min fråga till statsrådet kvarstår därför: Hur löser vi det här?

Anf. 19 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Thomas Morell! Det är otvetydigt så att varken Thomas Morell eller jag är läkare, och det gör att vi ska vara försiktiga med bedömningar av vad som är rätt medicinska krav. De bedömningarna måste andra göra. Vi kan inte heller hamna i en ordning där vi riskerar trafiksäkerheten om yrkesförare med uppenbara risker för återfall får finnas ute på väg. Där har jag förstått att vi delar uppfattningen att trafiksäkerheten måste sättas främst.

Det blir dock farligt om man argumenterar med att det förekommer fusk med yrkesförarbevis. Det gör det säkerligen, men det kan inte vara ett argument för att vi inte på andra områden ska säkerställa att vi har en god ordning. Nu pågår ett omfattande arbete både med körkortsdirektivet och här i Sverige med körkortens utformning för att göra dem digitala och se till att de inte kan förfalskas. Jag har i tidigare debatter också berättat om ökade kontroller på väg, vilket jag tycker är viktigt, allt detta i akt och mening att skapa ordning och reda i yrkestrafiken.

Det är viktigt att göra detta, men lika viktigt är det att se till att vi har en ordning där vi följer de krav som finns inom Europeiska unionen. Där fanns det ett överträdelseärendet mot Sverige när det gäller just de medicinska kraven, med argumentet för den hårdare prövning som nu sker med krav på tio års anfallsfrihet. Å andra sidan kan man sedan, om man vill, överklaga ärendet, som då går till förvaltningsrätten. Det är den ordning vi har i Sverige.

Jag kommer att följa den utvecklingen framöver. Det finns medicinska kommittéer som följer den medicinska utvecklingen och ser om det finns skäl att göra förbättringar eller förändringar i vilka bedömningar ska göras. Men vi kan inte hamna i ett läge där vi hellre tummar på trafiksäkerheten. Det är tunga fordon på våra vägar, och yrkestrafiken har ett särskilt ansvar i detta.

Anf. 20 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack, statsrådet Tomas Eneroth!

Nej, vi ska inte frångå några medicinska krav och principer. Det är oerhört viktigt att vi har förare som är kompetenta att vara ute på vägen.

Som jag sa tidigare är jag inte läkare och har ingen medicinsk utbildning över huvud taget. Jag kan sätta ett plåster på ett sår; det är ungefär den nivå jag hantlar. Men då måste man å andra sidan lyssna på dem som har kunskapen. Om vi pratar om den lindriga variant av epilepsi som är aktuell här är dessa förare faktiskt mindre riskabla på vägen. Eftersom de går på ständiga kontroller och har en förebyggande medicinering löper de mindre risk att drabbas av just det epileptiska anfall som är så farligt eftersom det tar bort medvetandet.

Det finns ett annat bekymmer i detta, och det är att den här medicinen används för att behandla andra, mer fysiska skador. Om man får ett slag mot huvudet så att skallen spricker och hjärnan slås undan använder man tydligen den här medicinen – med den konsekvensen att körkortet dras trots att patienten inte har epilepsi.

Avslutningsvis vill jag säga att när statsrådet konstaterar att det är viktigt att vi har säkrare förare på vägen är jag den förste att hålla med om det. Men då måste vi också få bort de förare som åker med falska handlingar, som inte håller måttet och som inte uppfyller de minimikrav som faktiskt finns. Med de förare som är grunden till min fråga – Peter, Patrick och Rolf och alla de andra drabbade förarna – skulle jag utan bekymmer åka alla dagar i veckan. De är jätteduktiga yrkesmän och förtjänar ett bättre öde än det som de har drabbats av på grund av fyrkantiga myndighetsbeslut.

Anf. 21 Infrastrukturstatsminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag är skyldig ett svar på frågan varför man inte kunde göra undantag retroaktivt. Svaret är att även EU-direktivet reglerar de så kallade farfarsrättigheterna. Det innebär i det här fallet att man inte kan behålla tidigare rättigheter. I stället är det ny lagstiftning och nya regler som gäller samtliga, och det är det som gör att det blir en striktare bedömning.

Utgångspunkten är att man vill öka trafiksäkerheten inom hela EU och inte hamna i ett läge där ett 60-tonsfordon framförs av någon som under en period faktiskt kan vara helt borta. Detta får sedan aldrig tas som argument för att vi får förare som kör utan tillstånd, kör olagligt eller har andra brister som gör att de inte kör trafiksäkert. Det är ett av skälen till att vi skärper kontrollerna på väg, att vi ökar insatserna och att vi till och med har tillsatt en utredning om skärpta och effektivare kontroller av yrkestrafiken.

Jag vill se en samlad yrkestrafikinspektion som gäller både tunga transporter, inklusive busstransporter, och taxinäringen. Vi ska få bättre ordning i yrkestrafiken och ökade kontroller på väg, men också ökade möjligheter till registerkontroller och digitala kontroller. Det handlar om att säkerställa att det är bättre och bra utbildade förare, att arbetsmiljön är god och att kör- och vilotidsregler följs. Det ska också finnas möjligheter till hälsokontroller, vilket många goda arbetsgivare ger, så att läget följs upp.

Det är en sådan ordning vi ska ha på våra vägar. Det är så det ska fungera. Då kommer också transportbranschen att bli mer attraktiv att arbeta inom. Transportbranschen behövs nämligen; det tror jag att Thomas Morell och jag är överens om.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2019/20:71 om Kinas efterlevnad av WTO:s regelverk

Anf. 22 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Fru talman! Hans Rothenberg har frågat mig hur jag och regeringen avser att agera för att få Kina att respektera rådande spelregler för den internationella handeln.

Jag vill börja med att instämma i Hans Rothenbergs beskrivning att världshandeln utmanas. Som regeringen konstaterat i sin skrivelse 2018/19:18 *Arbetet i frågor som rör Kina* utmanas även Kinas agerande handelssystemet. Det förekommer exempelvis en betydande statlig inblandning i den kinesiska ekonomin.

Respekten för det multilaterala handelssystemet i WTO är grundläggande för EU:s, och därmed Sveriges, handelspolitik. Men samtidigt reglerar WTO långt ifrån allt som kan påverka internationell handel och konkurrens. Regeringen stöder därför EU:s strävan att modernisera WTO. För detta krävs att samtliga WTO-medlemmar, och särskilt Kina, engageras i processen. Regeringen kommer därför att vara pådrivande för att EU engagerar Kina i reformeringen av WTO.

Utöver detta arbetar regeringen löpande, inom ramen för EU:s strategi för marknadstillträde, för att identifiera och lösa handelshinder för svenska företag, inklusive i Kina. Regeringen stöder även att EU aktivt, inom ramen för WTO:s reguljära kommittéarbete, löpande bevakar viktiga handelspartner, och särskilt Kinas, efterlevnad av reglerna samt använder sig av WTO:s tvistlösning när det är påkallat. För att detta arbete ska fungera är det avgörande att man finner en lösning vad gäller WTO:s överprövningsorgan. Även här är dialogen med Kina viktig.

Anf. 23 HANS ROTHENBERG (M):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Kina är på många sätt en ny aktör, samtidigt som landet kanske är världens äldsta handelsaktör. Det är därför omvärlden har så mycket funderingar över vad det är som händer när världens största land, som dessutom är världens största icke-demokrati, nu börjar visa en aktivitet på världsscenen för handel. Man vet inte riktigt hur man ska förhålla sig, för detta är en stor spelare som inte följer reglerna i alla sammanhang. Det är där världshandeln utmanas, och detta har vi inte sett på väldigt många år.

Vi har sett hur isolationism och protektionism tar sig uttryck, inte minst under 30-talet när USA slöt sig. Vi har sett handelskrig, varav de flesta har varit fördömda. Till skillnad från vad USA:s president hävdar går ett handelskrig inte att vinna; det finns bara förlorare. Därför finns Världshandelsorganisationen, WTO – för att etablera gemensamma spelregler för hur det ska fungera på den globala marknaden.

Kina är i dag världens största land sett till befolkning, och det är världens tredje största ekonomi. Det är många som glömmer bort att EU är världens största ekonomi – och kommer att vara det även efter att brexit har fullbordats, om några decennier. I närtid kommer

man att flytta fram sina positioner ytterligare, och därför är det av yttersta betydelse att Kina också blir en pålitlig aktör i internationella handelssammanhang.

Regeringen har nyligen presenterat en skrivelse, den som kallas Kinastrategin och som behandlar Sveriges relationer – framför allt handelsrelationer – med Kina. Som regeringen konstaterar i *Arbetet i frågor som rör Kina* blev landet medlem i WTO för 18 år sedan, men det finns fortfarande uppenbara brister i landets tillämpning av regelverket. Efter 18 år får väl Kina ändå betraktas vara myndigt på den internationella handelsscenen.

Det här gäller inte minst frågor om öppenhet. I strategin menar man att det är viktigt att det multilaterala världshandelssystemet, det vill säga WTO, moderniseras och att Kina ska respektera detta. Väl så viktigt är dock att Kina respekterar WTO:s regelverk innan man är med och reformerar detsamma. Här tycker jag att det finns anledning att diskutera den modernisering av WTO som det talas om. WTO har etablerade regelverk, och det är inte svårt att följa dem om man vill. Det är dock lätt att avvika från dem om man vill, och repressalierna blir ganska ringa. Det kostar alltså lite att ställa till med mycket.

Jag skulle vilja fråga handelsministern: Vad är det ministern ser som mest primärt att förändra i WTO:s regelverk för att Kina ska kunna bli en fullvärdig och regelföljande aktör i handelssystemet?

Anf. 24 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Fru talman! Tack, Hans Rothenberg!

Vi har båda nämnt den skrivelse från regeringen som alltså heter *Arbetet i frågor som rör Kina*. Där framgår hur regeringen avser att arbeta både inom EU och för Sveriges del när det gäller handelspolitiken gentemot Kina. Regeringen avser självklart att främja en fri och rättvis handel, och det regelbaserade handelssystemet – med WTO som bas – är precis som Hans Rothenberg säger en grundläggande utgångspunkt. Vi behöver dock även titta på en reformering av WTO.

Som Hans Rothenberg påpekar är Kinas efterlevnad av WTO:s regelverk av särskild vikt för upprätthållandet av tilltron till det globala handelssystemet. Det är också därför vi i den nämnda skrivelsen särskilt påpekar att vi måste engagera Kina i WTO-arbetet. Kinas brister i transparens, särskilt vad gäller att i enlighet med WTO:s subventionsavtal anmäla sina subventioner, har vid ett flertal tillfällen lyfts av EU. WTO-sekretariatet har även noterat brister i Kinas anmälningar av inhemska jordbruksstöd och statshandelsföretag. Med anledning av det pågående moderniseringsarbetet har EU därför, i sina inspel till WTO, lagt fram ett antal förslag för hur transparensarbetet i WTO kan stärkas.

Jag vill också nämna Kinas användande av exportkreditinstrument, vilket är en viktig del i den internationella handeln och för företagets konkurrensförmågor. Det har också identifierats som ett område där Kinas efterlevnad av WTO-regelverket kan

ifrågasättas. Här har Sverige och EU arbetat under en längre tid för att få Kina att engagera sig i den internationella arbetsgruppen för exportkrediter.

Jag vill även nämna ett annat område där Kinas WTO-efterlevnad ifrågasätts av EU. Det gäller påtvingad tekniköverföring. Regeringen har stött att EU har anslutit sig till den tvist som USA för tillfället driver mot Kina om brott mot WTO:s så kallade TRIPS-avtal, alltså det avtal inom WTO som handlar om immaterialrätt.

EU har dessutom framgångsrikt på egen hand drivit ett antal WTO-tvister mot Kina i frågor om Kinas exportrestriktioner på vissa metaller, antidumping och så vidare. I vissa av tvisterna har man kommit överens med Kina innan målen har avgjorts. Även om antalet tvister är litet har WTO:s tvistlösningsmekanismer fungerat i vissa delar – dock långtifrån fullt ut. Det finns mycket kvar att göra på området.

Jag håller med om att regeringen måste vara pådrivande i diskussionerna om hur WTO:s system för särskild och differentierad behandling av utvecklingsländer ska kunna reformeras. Det är naturligtvis en viktig del av reformeringen och viktigt för att bättre spegla olika länders utvecklingsgrad och behov inom det globala handelssystemet.

Jag tror att Hans Rothenberg känner till att regeringen för en tid sedan finansierade en studie om hur WTO:s system för särskild och differentierad behandling kan reformeras. Slutsatsen är att det behövs en flexibel ansats för bättre balans mellan rättigheter och skyldigheter. Även om studien inte specifikt handlar om just Kina är det självklart att Kinas skyldigheter i WTO-systemet är en viktig del i denna diskussion.

Sammanfattningsvis kan man säga att det är självklart att det finns många inslag i Kinas ekonomiska politik som helt enkelt ännu inte regleras av vare sig WTO eller något annat avtal som EU har med Kina. Därför är det viktigt att vi driver på EU för att bli klara med till exempel ett avtal om investeringar med Kina men också att få med Kina i den reformering av WTO som så väl behövs.

Anf. 25 HANS ROTHENBERG (M):

Fru talman! Kina är ett mycket komplext land. Det är svårt att lära sig hur detta land fungerar, för det har varit slutet under så lång tid. Det har varit separerat från framför allt den västerländska delen av världen. Hela världen håller nu på att lära sig hur man tänker. Ungefär samma sak sker i Kina – man lär sig hur resten av världen tänker.

Kina är ett land som har väldigt stora muskler. Det har ekonomiska muskler. Det såg vi inte minst under finanskrisen – under den globala fastighetskrisen – när det flödade krediter ut ur Kina till länder i västvärlden och i tredje världen som drabbades väldigt hårt efter Lehmankraschen.

Detta är ett maktmedel. Det är ett maktmedel som Kina kan använda när man håller krediter med andra länder. Samtidigt är det också en sårbarhet för Kina – man vill ha tillbaka pengarna, men det kanske inte

alltid är så att man får tillbaka pengarna. Det kan vara så att kredittagarna kan sätta press på Kina. Detta visar dock en del av Kinas enorma makt.

Man har också politiska ambitioner, och för dem är handel ett redskap. Vi kan ta Kinas relation till Taiwan som exempel. Denna relation är ofta väldigt känslig. Den är ofta känslig att diskutera i parlament, oavsett vilket lands parlament det är.

Detta är ett land som är det andra Kina. Det är ett land som sedan 1949 har levt under ständigt hot. Taiwan har under många år levt under hotet att bli anfallet av Kina. I dag är det få taiwanesiska representanter som tror att Taiwan kommer att bli anfallet militärt, men det som är det stora hotet i dag är att bli uppköpt ekonomiskt.

Detta ser vi i andra länder än Taiwan. Vi ser i Sverige och i europeiska länder, framför allt i Sydeuropa, att man med ekonomiska medel köper sig in i ett land och därmed använder ägandet som ett maktmedel. Detta är en del av en långsiktig kinesisk strategi att år 2049 vara världens ledande politiska, militära, ekonomiska och kulturella makt.

Det är detta vi behöver förhålla oss till när vi talar om WTO och när vi talar om huruvida WTO ska moderniseras eller ej. Jag skulle vilja hävda att WTO:s regelverk fungerar om det följs. Men hur man än vrider och vänder på WTO:s regelverk spelar det ingen större roll om det inte finns den goda viljan att följa regelverket.

Vid de senaste WTO-ministermötena har det varit tre länder som alltid satt sig på tvären. Det är de tre största i världen.

Det första är USA, som mer eller mindre fick mötet i Buenos Aires 2017 att haverera.

Det andra är Indien, som mer eller mindre fick mötet på Bali 2013 att haverera. Där gäller det livsmedelsaspekten.

Det tredje är Kina, som genom att helt enkelt bara säga nej blockerar väldigt mycket av det som händer.

Jag tror inte att WTO behöver moderniseras. Däremot är det så att vissa länder i WTO behöver moderniseras för att lära sig att respektera saker och ting.

Anf. 26 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Fru talman! Vi är överens om att Kinas utveckling innebär både möjligheter och utmaningar, inte minst för Sverige.

Regeringens ambition, som också uttrycks i den skrivelse som vi har nämnt ett par gånger här, är att ta till vara de möjligheter som Kinas utveckling erbjuder men att också hantera de utmaningar som vi diskuterar här i dag och som Kina ställer oss inför. Detta gäller inte minst på handelspolitikens område. Kinas kraftiga ekonomiska utveckling och Kinas inträde i WTO har ju inneburit stora möjligheter för svenska företag som har handlat med Kina.

När Kina gick med i WTO år 2001 tog man på sig åtaganden som vid den tiden framstod som mer ambitiösa än åtagandena från länder på liknande utvecklingsnivå. Samtidigt har Kinas tillväxt sedan 2001

inneburit att Kina nu är världens största ekonomi mätt i köpkraftsparitet. Detta innebär att vi bör ställa större krav på Kina att ta ett större ansvar i världshandelssystemet – jag håller helt med om det. Det innebär också att Kina bör ta på sig ytterligare åtaganden.

Kina valde att gå med i det så kallade informations- och teknologivalet, ITA 2, som innebär bättre marknadstillträde för it-varor. Det var väldigt välkommet att Kina gick med där, liksom det var välkommet att Kina nyligen lämnade ett reviderat bud på att ingå i WTO:s upphandlingsavtal, det så kallade Government Procurement Agreement eller GPA.

Men detta är långt ifrån att räcka. I den senaste handelspolitiska granskningen av Kina, som gjordes av WTO-sekretariatet förra året, framkom att det fortfarande finns ett stort mått av statligt inflytande i Kinas ekonomi. Vi har anledning att tro att detta inflytande kan leda till betydande snedvridningar och att det dessutom håller på att öka.

Europeiska handelskammaren i Kina varnade nyligen för att den statsägda och statskontrollerade sektorn växer på den privata sektorns bekostnad, bland annat vad gäller tillgång till kapital. Detta kan faktiskt också få negativa konsekvenser för Kinas egen utveckling.

Därför är det viktigt att EU i sin handelspolitiska diskussion med Kina ständigt är vaksamt på denna utveckling. Det är i detta sammanhang också välkommet att EU arbetar tillsammans med Japan och USA för att undersöka vilka regler man kan ta fram för en jämn spelplan för statsägda och privata företag i handelspolitiken. När statsägda företag blir stora spelare på världsmarknader krävs det ett bättre regelverk.

Det är ingen hemlighet att det finns andra länder som anser att man bör agera helt utanför WTO:s regelverk för att hantera Kinas agerande genom olika påtryckningar. Sveriges regering och jag själv tror dock inte att detta är en lämplig eller framkomlig väg vare sig för Sverige eller EU. Det framgår också av den nämnda Kinaskrivelsen att vi självklart alltid ska utgå från svenska och EU-gemensamma intressen och värderingar i vårt samröre med Kina, men det innebär inte att vi får låta oss styras av Kina eller andra länders intressen. Detta är oerhört viktigt.

Ett multilateralt, regelbaserat handelssystem, även med de brister och begränsningar som alltid finns i denna typ av stora system, fortsätter att vara i Sveriges intresse och att vara grundbulten för vår handelspolitik.

Vi ska fortsätta vårt arbete, inte bara för att Kina ska leva upp till sina WTO-åtaganden utan även för att Kina ska ta på sig nya åtaganden, samtidigt som vi värnar och utvecklar vårt gemensamma regelbaserade handelssystem.

Jag ser verkligen fram emot nästa ministerkonferens våren 2020 och att vi ska nå framgångar inom WTO:s regelverk.

Anf. 27 HANS ROTHENBERG (M):

Fru talman! Tack, statsrådet! Det här är en fråga som inte ger de största rubrikerna på tidningarnas

förstasidor, och det är inte detta som människor i gemen funderar över till vardags. Men det påverkar alla människors dagliga liv indirekt, mer eller mindre märkbart.

Att ha en ordnad världshandel är en förutsättning för att undanröja många andra konflikter, för de flesta militära konflikter uppstår när det finns en obalans, när någon part uppfattar sig orättvist behandlad, och de uppstår ofta ur ekonomiska tvister. Därför är det så viktigt att markera tydligt att vi måste ha ett gemensamt förhållningssätt och efterleva de regler som vi har kommit överens om.

WTO är en gammal organisation, och Kina kom in i den 2001. Om man kommer in får man förhålla sig till den verklighet som erbjuds.

Statsrådet nämnde här samarbete med USA och Japan. Där tror jag att den stora nyckeln är att vi får med USA på banan igen. USA måste komma tillbaka till den globala världshandelns familj och tillsammans med EU agera som den andra axeln över Atlanten för den västerländska marknadsekonomin bästa. Kan EU och USA gå samman kommer vi att ha mycket större möjligheter att se en förändring av Kinas agerande.

Att förändra WTO:s regelverk är lite grann som att flytta på mobboffret, det vill säga att man anpassar sig efter den som inte följer reglerna. Kina måste få veta att fel inte lönar sig, och där har EU och Sverige en stor roll att spela.

Anf. 28 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Fru talman! Tack, Hans Rothenberg! Precis som Hans Rothenberg säger står vi inför stora politiska utmaningar i ett globalt perspektiv, inte minst på handelspolitikens område som också påverkar övriga områden. Jag håller helt med om det. Kinas agerande bidrar till de här utmaningarna. Kinas storlek innebär också att Kina måste vara en del av lösningen.

Vi måste fortsätta att interagera med Kina inom områden där vi har ett ömsesidigt intresse, inte minst då naturligtvis inom ekonomi och handel. Vi måste fortsätta att ställa krav på Kina när det gäller marknadstillträde och den regelbaserade multilaterala världsordningen, inklusive den multilaterala handelsordningen.

Sverige ska både försvara frihandeln och stå upp för rättvisa villkor, givetvis också i dialog med en så viktig handelspartner som USA – jag nämnde också Japan. Samordningen med dessa länder är ju från EU:s sida oerhört central.

Jag vill avslutningsvis tacka Hans Rothenberg för möjligheten att diskutera den viktiga frågan om Kina och WTO, för jag håller med om att den inte alltid står högst upp på dagordningen och på löpsedlarna. Men den påverkar oss alla och är oerhört viktig. Jag tvivlar inte på att vi får anledning att återkomma till frågan framöver.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2019/20:72 om snedvriden konkurrens

Anf. 29 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Fru talman! Hans Rothenberg har frågat mig vad jag och regeringen avser att göra för att eliminera de konkurrensnackdelar som svenska företag har gentemot kinesiska.

Kina har kunnat dra nytta av sin ställning som utvecklingsland i flera sammanhang, trots att landet är världsledande i många sektorer. I Sverige har detta bland annat märkts när Kina i det internationella post-samarbetet har kunnat skicka vissa typer av postförsändelser till Sverige till subventionerade priser inom ramen för systemet för terminalavgifter.

Sverige har länge arbetat för att reformeringen av terminalavgiftssystemet ska gå så snabbt som möjligt, bland annat för att snedvridningen av konkurrensen ska minska och fördelarna för postförsändelserna från till exempel Kina ska minska. Jag och regeringen välkomnar därför att Sverige tillsammans med övriga medlemsländer i UPU under den extraordinära kongressen i september 2019 i Genève enhälligt beslutade om en reformering av systemet med terminalavgifter.

EU framför regelbundet klagomål om bristande marknadstillträde i Kina och om att den statliga inblandningen i landets ekonomi snedvrider konkurrensen. Samarbetet inom EU behöver utvecklas ytterligare för att stärka europeisk konkurrenskraft. Regeringen kommer att vara pådrivande för att EU bedriver ambitiösa förhandlingar som underlättar handel och säkrar svenska företags marknadstillträde och lika konkurrensvillkor.

Som framgår av regeringens skrivelse (2019/20:18) om arbetet i frågor som rör Kina kommer regeringen i den bilaterala dialogen med Kina att fortsätta lyfta fram de handelshinder som svenska företag möter i Kina. Det konstateras i skrivelsen att brister som immaterialrättsliga intrång, teknologiöverföring och WTO-oförenliga statliga subventioner behöver hanteras.

Regeringen är också pådrivande för att EU engagerar Kina i reformeringen av WTO. Kinas användning av ”särskild och differentierad behandling” i WTO behöver anpassas till landets utvecklingsnivå. Inom ramen för WTO-reformen är det också av vikt att bland annat följa upp den gemensamma deklARATIONEN från det senaste toppmötet mellan EU och Kina i april 2019, som bland annat angav att bägge parter uttryckte en målsättning att stärka det internationella regelverket avseende industrisubventioner.

Anf. 30 HANS ROTHENBERG (M):

Fru talman! Från vår förra interpellationsdebatt blir det nu en mjuk P3-övergång till en lite mer handfast och konkret, för detta är problem som svenska företag liksom många andra länders företag upplever.

Sedan ett drygt årtionde har Sverige ett unikt bilateralt samarbetsavtal med Kina inom företags sociala ansvarstagande eller det som vi kallar Corporate Social

Responsibility, förkortat CSR. Det fungerar som en plattform för att diskutera normer inom mänskliga rättigheter, arbetsvillkor och korruption i företagsekonomiska perspektiv. CSR-samarbetet syftar till att säkerställa svenska företags ställning. Det ger konkurrensfördelar och har skapat goda kontakter med den kinesiska förvaltningen.

Det svenska CSR-centret i Peking ska säkerställa att svenska företag fortsatt får stöd och rådgivning i de här frågorna. Men, för det finns alltid ett men, samtidigt rapporteras att när svenska e-handlare skickar paket – det kan vara paket som är mellan ett och två kilo tunga – är frakten avsevärt dyrare än om en kinesisk e-handlare skickar motsvarande paket till Sverige. Det beror på FN:s paketsubventioner.

FN:s postorgan UPU, som statsrådet nämnde, ska hjälpa vissa länder i deras utveckling, däribland Kina där e-handlare erbjuds subventionerad frakt. Men subventionen har vuxit till ett allt större hot mot svenska e-handelsföretag, då Kina får kraftiga subventioner, trots att det är en av världens mest konkurrenskraftiga e-handelsnationer. Det är som att mata en redan mätt. I det sammanhanget rankas landet faktiskt i samma liga som länder som Kuba och Gabon, och Sveriges e-handel med Kuba och Gabon är begränsad.

Eftersom konkurrensen inom e-handeln är mycket hård och marginalerna väldigt begränsade är det anmärkningsvärt att svenska e-handlare dagligen utsätts för snedvriden konkurrens gentemot Kina.

Jag tackar ministern för svaret i den här frågan. Men någonstans måste det landa i mer handfasta handlingar för att vi ska kunna rätta till de här problemen. Vad kommer svenska företag att se fram emot rent konkret? Hur är dialogen med den svenska handelskammaren i Peking och i Shanghai?

Den Kinastrategi som vi diskuterade i den förra interpellationsdebatten belyser många frågor, och det här är ett exempel på en fråga som kan landa i det handelspolitiska perspektivet.

Sveriges Kinastrategi måste tas ett steg vidare. Det måste bli en handlingsplan. Vi har sett att Kina inte respekterar Världshandelsorganisationens regelverk och att det finns uppenbara missförhållanden i bilaterala omgängen mellan länderna. Det behövs en handelsplan och en handlingsplan för handeln.

Är en handlingsplan som ska följa upp Kinastrategin på gång?

Anf. 31 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Fru talman! Som jag sa tidigare arbetar regeringen aktivt för att undanröja de konkurrensnackdelar som jag håller med om att svenska handlare drabbats av.

Med anledning av den specifika och konkreta frågan om Världspostförningens tidigare regler om terminalavgifter välkomnar vi att en uppgörelse om det nya systemet med terminalavgifter har nåtts.

Låt mig återgå till Hans Rothenbergs fråga om vad regeringen gör för att eliminera konkurrensnackdelar som svenska företag har gentemot kinesiska. Frågan förutsätter att svenska företag har

konkurrensnackdelar, och det stämmer givetvis vad gäller tillgång till den kinesiska marknaden. Begränsningar i marknadstillträdet är ett verkligt problem för svenska företag som vill konkurrera på den kinesiska marknaden.

Det finns dock mycket som talar för att vårt öppna näringslivsklimat också stärker svenska företags konkurrenskraft. Vi räds inte konkurrens, vi är innovativa och vi är attraktiva. Som framgår av exportstrategin, som håller på att uppdateras, har svenska företags konkurrenskraft till stor del att göra med företagsklimatet i Sverige och att vi har varit öppna för globalisering, vilket är en styrka för svenskt näringsliv.

De enskilda företagens konkurrenskraft är dock beroende av hur väl de lyckas i de globala värdekedjorna. Varor och tjänster produceras allt oftare i flera länder och regioner, och varje land och region bidrar givetvis till denna värdekedja.

Låt oss påminna oss om att vårt öppna näringslivsklimat i längden ger svenska företag konkurrensfördelar i förhållande till företag som befinner sig på marknader där man inte på samma sätt har tillgång till import och utländska investeringar och tjänster.

Jag ser ljus på svenska företags möjlighet att konkurrera globalt. Samtidigt är jag medveten om, när vi nu diskuterar Kinas agerande, att det kan minska stödet för frihandel globalt.

Vad regeringen framför allt gör är att stödja EU:s arbete. EU måste vara en samlad kraft, och därför är det viktigt att hålla samman EU och EU:s arbete för att uppnå större konkurrensneutralitet mellan europeiska och kinesiska företag.

Hans Rothenberg frågar om Kinaskrivelsen och vad som är nästa steg. En viktig del är att vi skaffar oss mer kompetens vad gäller Kina. Det gäller givetvis inte bara regeringen utan alla landets kommuner och regioner. Vid upphandling är det viktigt att inneha denna kompetens för att kunna ta nästa steg och hitta balansen så att vi och handelspartnern Kina i framtiden har samma möjligheter, utgångspunkter och konkurrensvillkor. Det är en resa att komma dit, och här är EU en viktig kraft. Arbetet i EU är därför mycket viktigt för Sverige.

Samarbeten inom områden som exportkrediter, konkurrensrätt, statsstöd med flera avhandlades på det senaste toppmötet mellan EU och Kina. Detta syftar just till att komma vidare i de grundläggande frågorna.

Anf. 32 HANS ROTHENBERG (M):

Fru talman! Låt mig sätta detta i ett perspektiv och titta lite på vad Kina är för land i förhållande till Sverige. Sverige var första västland att 1950 erkänna Kina och upprätta diplomatiska förbindelser. Det borde ge Sverige en guldstjärna i den kinesiska boken. Kina är i dag Sveriges största handelspartner i Asien, och det är den åttonde största handelspartnern mätt i varuhandel. Det är runt 10 000 svenska företag som handlar med Kina, och 600 svenska företag är etablerade i Kina – många sedan lång tid tillbaka.

Det är viktigt att ha en närvaro i Kina, att vara på plats. Alla som någon gång jobbat med handel vet att det är stor skillnad på att skicka ett mejl och att sitta öga mot öga och diskutera. Det senare bygger förtroende. Handel är i grunden ett mycket civiliserat sätt att komma överens. Det går inte att bedriva handel om man är otrevlig och osjyst. Det går inte att komma överens om man inte visar minsta lilla vilja.

Det är också därför handeln är ett viktigt redskap för att lösa andra konflikter. Handel är världens universella språk oavsett vilket annat språk man talar, för man begriper alltid att om jag ger något så får jag något tillbaka. Men får jag inget tillbaka diskuterar och handlar jag med någon annan.

Därför är det viktigt att svenska företag är på plats i Kina. I dag etablerar sig också kinesiska företag rätt kraftfullt i Sverige. Det är en dynamisk och snabbt växande marknad. Samtidigt har utländska företag inte getts lika stor möjlighet att verka i Kina som många kinesiska företag har i Sverige.

Kina har i många sammanhang kunnat dra nytta av sin ställning som utvecklingsland – trots att landet är världsledande inom många sektorer. E-handeln är framtidens handel, och mycket har flyttats över från butiker till postterminaler. Detta får stora konsekvenser för den globala miljön. Det är också en fråga om leveranssäkerhet. De kunder som beställer på nätet vill ha sin leverans lika fort som om de hade åkt ned på stan och handlat i butik, och det behövs många flygplan för att tillhandahålla denna leveranssäkerhet. Därför behövs det ordning och reda i e-handeln.

Efterlevnaden är nyckeln. Det är bra att regeringen är öppen för handel och i sitt förhållningssätt till andra länder. Men öppenhet måste vara ömsesidig, och det måste vara lika villkor för båda parter. Jag utgår från att Sverige via regeringen i sina kontakter med den kinesiska regimen och via Business Sweden med motsvarande instans i Kina är mycket tydligt med att de skavsår som finns mellan Sverige och Kina måste bort. Läkemedel har ju Kina tusenåriga traditioner av att hantera.

Anf. 33 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Fru talman! Jag håller helt med om att handeln är en fantastisk plattform för dialog, också i ett bredare perspektiv. Vi ska ständigt verka för en öppen handelsdialog för att också åstadkomma andra förflyttningar vad gäller värderingar och andra politiska områden.

Hur arbetar regeringen, och vad gör vi för att uppnå lika villkor för våra bolag i handeln med Kina? Både Sverige och EU har en tydlig hållning om villkoren för svenska och europeiska bolags handel med Kina. I dialogen med Kina tar vi liksom EU löpande upp vikten av förbättrat marknadstillträde. Jag återkommer till det eftersom marknadstillträde är avgörande. Att Kina också måste hantera sin överkapacitet inom stålframställning har EU tagit upp som exempel på att vi måste ha lika villkor.

EU och Kina förhandlar sedan 2013 om ett investeringsavtal, och i det kräver EU ökat marknadstillträde

till den kinesiska marknaden. Det handlar dock inte bara om marknadstillträde, utan transparens och hållbar utveckling är också viktiga frågor i dessa förhandlingar.

Corporate Social Responsibility, CSR, är en grundläggande grön tråd för den svenska regeringens prioriteringar i handelspolitiken.

Det framgår av skrivelsen om Kina att CSR fortsätter att vara viktigt samarbetsområde när det gäller Kina. Precis som Hans Rothenberg nämnde har den svenska ambassaden i Peking sedan ett antal år tillbaka – jag tror att det är sedan 2010 – ett så kallat CSR-center. Hittills har detta center utbildat fler än 1 000 kinesiska tjänstemän och företagsrepresentanter i hållbarhetsfrågor. Detta är ett sätt att använda handel för att föra över den ökade medvetenheten och intresset för CSR till företag och myndigheter i Kina. Jag tror dock att det viktigaste är att våra företag finns där på plats. Vi har 600 svenska företag på plats som verkar med en hög grad av hållbarhetsfokus i ett brett perspektiv i sin verksamhet i Kina.

Det har kommit ett starkt ökat intresse hos kinesiska företag och myndigheter vad gäller hållbarhet. Vi ser att detta absolut kommer att gynna svenska företag som vill göra affärer med Kina. Det blir bland annat lättare för oss att ställa tydliga krav på kinesiska leverantörer och underleverantörer. Vi ska också komma ihåg konsumenterna. Slutkonsumenten har allt större fokus på hälsa och säkerhet, och detta öppnar upp nya möjligheter för svenska företag i Kina.

Sammanfattningsvis är hållbarhet och handel något som måste gå hand i hand. Handel och dialogen kring handel och kravställandet i vår handelsdialog är avgörande för att nå framgång. Vi ska naturligtvis inte vika ned oss vad gäller svenska företags lika rättigheter. Vi verkar starkt genom EU i detta avseende.

Anf. 34 HANS ROTHENBERG (M):

Fru talman! Eftersom läktaren fylls på kanske det kan vara bra att sammanfatta vad vi diskuterar här. Vi diskuterar den snedvridna konkurrens som finns på e-handelsområdet mellan svenska företag och kinesiska företag, där kinesiska företag har klara konkurrensfördelar när det gäller att skicka paket med varor på ett till två kilo från Kina till Sverige.

Man ska aldrig säga som oppositionspolitiker att man är nöjd med ministerns svar, men jag ser positivt på den ambition som statsrådet har när det gäller att rätta till detta. Jag tror dock att det behövs mer än att ha en interpellationsdebatt och diskutera frågorna.

Den Kinastrategi som regeringen nu har lagt fram för riksdagen behöver omvandlas till en handlingsplan. Denna plan behöver vara mer detaljerad än många andra politiska dokument, för det finns många fickor där Kina använder sig av andra möjligheter än vad många regelsystem tillåter. Det finns förutsättningar att hantera detta, men jag tror att det måste ske internationellt, genom att via FN:s postorgan UPU göra förändringar av de subventioner som Kina bisarrt nog använder sig av.

Det krävs efterlevnad av de regler vi har. Allt hänger ihop. Det paket som efter en internetbeställning landar i vår brevlåda hemma hänger ihop med hur Världshandelsorganisationens, WTO:s, regelverk fungerar. I slutändan är det vi och ni som betalar för när ett land inte följer reglerna.

Jag kommer att följa denna fråga. Jag utgår från att regeringen kommer att hantera den.

Anf. 35 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Fru talman! Jag vill verkligen tacka Hans Rothenberg för möjligheten att diskutera denna viktiga fråga om svenska företags konkurrensackdelar, för detta är vad vi pratar om – det håller jag med om.

Som relativt nyutträd handelsminister ser jag att det är ett av mina främsta uppdrag att se till att vartenda svenskt företag kan dra nytta av de möjligheter som internationell handel innebär och att vi aldrig slutar att verka för att skapa möjligheter att konkurrera på lika villkor.

Handelshinder i alla dess former, som ger svenska företag konkurrensackdelar, minskar givetvis våra möjligheter att skapa jobb och tillväxt här i Sverige. Detta är helt grundläggande för mig.

Kina står i dag för 15 procent av världens samlade bnp och har stått för 40 procent av tillväxten under det senaste decenniet. Det är därför helt avgörande att vi ägnar särskild uppmärksamhet åt just Kina i detta avseende från Sveriges sida, via WTO och i samverkan med USA och förstås med andra länder, men också att vi ständigt försöker få en dialog och låter handeln vara en dialog. Och det är en dialog, också i samröre med Kina.

Jag ser fram emot fortsatt diskussion. Tack för att frågan väcktes!

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:
Motion
med anledning av prop. 2019/20:31 Större kompletmentbostadshus
2019/20:3423 av Carl-Oskar Bohlin m.fl. (M)

§ 12 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 7 november

2019/20:315 Korruption inom Europeiska unionens medlemsstater

av *Andreas Lennkvist Manriquez* (V)
till statsrådet Hans Dahlgren (S)

2019/20:316 Användandet av namnet Belarus

av *Maria Nilsson* (L)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2019/20:317 Assistansersättning vid dödsfall

av *Carina Ståhl Herrstedt* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2019/20:318 Effektivare tillståndsprocesser

av *Eric Palmqvist* (SD)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2019/20:319 Reklam och annan marknadsföring av tobak på internet

av *Angelica Lundberg* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2019/20:320 Införande av ett modernt ämbetsmannansvar

av *Lina Nordquist* (L)

till statsrådet Lena Micko (S)

2019/20:321 Vård av hudcancer

av *Camilla Waltersson Grönvall* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2019/20:322 Försvarsdepartementets samordningsansvar för totalförsvaret

av *Jörgen Berglund* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2019/20:323 Krigsplacering i myndigheter

av *Jörgen Berglund* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2019/20:324 Den politiska krisen i Chile

av *Clara Aranda* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2019/20:325 Skadegörelse och stöld av kulturarv

av *Jonas Andersson* i Linköping (SD)

till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

§ 13 Kammaren åtskildes kl. 10.45.

Sammanträdet leddes av tredje vice talmannen.

Innehållsförteckning

§ 1 Anmälan om ersättare	1
§ 2 Anmälan om kompletteringsval.....	1
§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	1
§ 4 Anmälan om granskningsrapport.....	2
§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott.....	2
§ 6 Svar på interpellation 2019/20:52 om beställaransvar utan verkan.....	2
Anf. 1 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	2
Anf. 2 THOMAS MORELL (SD)	3
Anf. 3 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	3
Anf. 4 THOMAS MORELL (SD)	4
Anf. 5 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	4
Anf. 6 THOMAS MORELL (SD)	5
Anf. 7 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	5
§ 7 Svar på interpellation 2019/20:60 om infrastruktur i hela landet	6
Anf. 8 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	6
Anf. 9 ELISABETH BJÖRNSDOTTER RAHM (M)	6
Anf. 10 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	6
Anf. 11 ELISABETH BJÖRNSDOTTER RAHM (M)	7
Anf. 12 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	7
Anf. 13 ELISABETH BJÖRNSDOTTER RAHM (M)	8
Anf. 14 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	8
§ 8 Svar på interpellation 2019/20:68 om medicinska krav för tyngre behörigheter.....	8
Anf. 15 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	8
Anf. 16 THOMAS MORELL (SD)	9
Anf. 17 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	9
Anf. 18 THOMAS MORELL (SD)	10
Anf. 19 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	10
Anf. 20 THOMAS MORELL (SD)	10
Anf. 21 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	11
§ 9 Svar på interpellation 2019/20:71 om Kinas efterlevnad av WTO:s regelverk	11
Anf. 22 Statsrådet ANNA HALLBERG (S).....	11
Anf. 23 HANS ROTHENBERG (M)	11
Anf. 24 Statsrådet ANNA HALLBERG (S).....	12
Anf. 25 HANS ROTHENBERG (M)	12
Anf. 26 Statsrådet ANNA HALLBERG (S).....	13
Anf. 27 HANS ROTHENBERG (M)	13
Anf. 28 Statsrådet ANNA HALLBERG (S).....	14
§ 10 Svar på interpellation 2019/20:72 om snedvriden konkurrens	14
Anf. 29 Statsrådet ANNA HALLBERG (S).....	14
Anf. 30 HANS ROTHENBERG (M)	14
Anf. 31 Statsrådet ANNA HALLBERG (S).....	15
Anf. 32 HANS ROTHENBERG (M)	15
Anf. 33 Statsrådet ANNA HALLBERG (S).....	16
Anf. 34 HANS ROTHENBERG (M)	16
Anf. 35 Statsrådet ANNA HALLBERG (S).....	17
§ 11 Bordläggning	17
§ 12 Anmälan om frågor för skriftliga svar	17
§ 13 Kammaren åtskildes kl. 10.45.	17