

Fredagen den 4 maj

Kl. 9.00–13.23

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 13 april justerades.

§ 2 Anmälan om återtagande av plats i riksdagen

Förste vice talmannen meddelade att *Jenny Petersson* (M) skulle återta sin plats i riksdagen från och med den 7 maj, varigenom uppdraget som ersättare skulle upphöra för *Lars Püss* (M).

§ 3 Meddelande om aktuell debatt om rättsläget för personlig assistans

Förste vice talmannen meddelade att på begäran av Kristdemokraternas riksdagsgrupp skulle en aktuell debatt om rättsläget för personlig assistans anordnas *måndagen den 21 maj kl. 11.00*.

Från regeringen skulle statsrådet *Lena Hallengren* (S) delta.

Den inkomna skrivelsen hade följande lydelse:

Begäran om aktuell debatt om rättsläget för personlig assistans

Den 13 april kom dom från Högsta förvaltningsdomstolen som klargör att sondmatning kan utgöra grund för personlig assistans enligt lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) och även ligga till grund för prövning av rätten till assistansersättning enligt socialförsäkringsbalken.

Ställningstagandet visar tydligt att den tolkning av tidigare dom, HFD 2012 ref. 41, som gjorts av ansvarig myndighet under framförallt de senaste två åren varit helt i strid mot lagen. Den tolkning myndigheten gjorde utifrån regleringsbrevet för 2016 har haft förödande konsekvenser för personer i behov av personlig assistans och även inneburit en övervältring av ansvar och kostnader till anhöriga och till kommunsektorn.

Trots dagens dom kommer fortsatt osäkerhet att råda. Dels på grund av domen från HFD 2015 ref. 46, som innebär att enbart personer med en psykisk funktionsnedsättning kan beviljas annan hjälp som förutsätter ingående kunskaper om den funktionshindrade. Dels på grund av de tydliga besparingskrav som finns i direktiven till den utredning som pågår och ska lämna sitt betänkande i oktober 2018.

Rättssäkerheten är avgörande för personer med omfattande behov av samhället. Såväl de som lagstiftaren måste kunna lita på att myndigheter gör korrekta tolkningar av lagen och att regeringen inte påverkar rättstillämpningen utan att lagen ändras.

Med anledning av detta begär Kristdemokraterna en aktuell debatt om rättsläget för personlig assistans.

Stockholm den 13 april 2018

Andreas Carlson

§ 4 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Förste vice talmannen anmälde att utdrag ur prot. 2017/18:33 för torsdagen den 26 april i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från arbetsmarknadsutskottet.

§ 5 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

Interpellation 2017/18:496

Till riksdagen

Interpellation 2017/18:496 Åtgärder för Östersjön
av Jens Holm (V)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 18 maj 2018. Statsrådet har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 27 april 2018

Miljö- och energidepartementet

Karolina Skog (MP)

Enligt uppdrag

Lena Ingvarsson

Expeditions- och rättschef

§ 6 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Proposition

2017/18:245 till skatteutskottet

Motioner
2017/18:4163 till finansutskottet
2017/18:4161 (yrk. 2) och 4162 (yrk. 2) till konstitutionsutskottet
2017/18:4156, 4161, 4162, 4166 och 4167 till finansutskottet
2017/18:4138 och 4152 till miljö- och jordbruksutskottet
2017/18:4136 till näringsutskottet
2017/18:4168 och 4169 till skatteutskottet
2017/18:4148, 4153 och 4154 till miljö- och jordbruksutskottet

Prot. 2017/18:109
4 maj

§ 7 Svar på interpellation 2017/18:501 om SJ:s utveckling

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jonas Sjöstedt har frågat mig om jag avser att verka för att regeringen avskaffar avkastningskravet på SJ och i stället låter överskott användas till investeringar och lägre priser. Han har vidare frågat om jag avser att verka för att regeringen uppdrar åt SJ att åter börja sälja och marknadsföra internationella tågbiljetter. Slutligen har Jonas Sjöstedt frågat mig om jag kommer att ta initiativ till att de internationella tågförbindelserna, inklusive nya nattåg, utvecklas av SJ.

Jag delar uppfattningen att det är viktigt att fler väljer tåget. Därför har regeringen ökat det årliga anslaget till järnvägsunderhåll med 1,34 miljarder kronor per år 2016–2018, och inom kort presenterar regeringen en ny nationell transportplan med en utökad ram på 622,5 miljarder kronor. Men även SJ AB spelar en central roll för ökat tågresande. I det sammanhanget vill jag nämna att vi på SJ AB:s årsstämma nyligen fattade beslut om att ändra i bolagsordningen och ge SJ AB ett förtydligt uppdrag, som bland annat tar sikte på att bolaget ska bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen. Tack vare att SJ går bra kan bolaget också investera 9 miljarder kronor i sin fordonsflotta, varav 3,5 miljarder kronor i uppgraderade snabbtåg.

SJ AB verkar i dag på en fullt avreglerad och konkurrensutsatt marknad. Att, som Jonas Sjöstedt önskar, helt ta bort avkastningsmålet skulle kunna snedvrider konkurrensen samt strider mot EU:s statsstödsregler. Avsaknad av marknadsmässiga avkastningsmål strider också mot riksdagens övergripande mål med bolagsförvaltningen, det vill säga ett långsiktigt hållbart värdeskapande för staten.

Vad gäller försäljningen av internationella tågbiljetter upphörde SJ AB mycket riktigt med detta främst på grund av låg efterfrågan, låg lönsamhet och betungande administration. SJ AB bedömer löpande möjligheten och den affärsmässiga rimligheten i att tillhandahålla och marknadsföra internationella tågbiljetter.

Många av Europas nattågslinjer har tyvärr avvecklats under de senaste åren. SJ AB gör därför i nuläget bedömningen att en satsning på att starta upp internationell nattågstrafik inte ryms i den nuvarande affärsplanen.

Anf. 2 JONAS SJÖSTEDT (V):

Fru talman! Tack, näringsministern, för svaret!

Den här debatten handlar om Statens järnvägar, men den handlar lika mycket om klimatfrågan. Om vi inte får över godstransporter och persontransporter från lastbilar och personbilar men också inrikesflyget till järnväg kommer vi inte att klara klimatmålen.

Många vill åka tåg. Ett av problemen för tågtrafiken i Sverige, som har plågats av förseningar och bristande pålitlighet, är att tågtrafiken har ökat så mycket. Vi saknar spår i dag, och SJ saknar tåg i dag. Vi har ett bristande underhåll på grund av år av bristande investeringar i järnvägsunderhållet. Vi behöver alltså stora investeringar. Vi behöver nya spår. Vi behöver ett sammanhållet statligt underhåll. Vi behöver ett Statens järnvägar som kan expandera och som kan bli pålitligt.

Därför vill vi att SJ ska ha ett tydligt uppdrag att köra tåg i hela landet, att vara folkets järnväg, att hålla nere priserna och investera i nya tåg. Men statens krav på SJ är i grund och botten bara ett i dag. Det är att man ska leverera vinst till staten.

Regeringen verkar inte ha någon direkt synpunkt på vad SJ ska göra i övrigt, utan man ser det ungefär som vilket företag som helst. SJ är en nyckel till att öka tågtrafiken för personer och därmed klara klimatmålen.

Vi kan också se att de privata aktörerna bara är intresserade av att plocka russinen ur kakan. Det finns bara ett företag som kan ta ett nationellt ansvar för att det går att åka tåg från Abisko till Malmö i Sverige, och det är Statens järnvägar, och detta ansvar menar vi att de ska ta.

Jag saknar därför visioner från regeringen. Jag saknar en tanke. Staten och ytterst det svenska folket är ägare till Statens järnvägar. Vad vill man att det här företaget ska bli? Hur ska det bidra till att klara klimatmålen? När vi nu ser hur klimatet snabbt förstörs måste man kunna ompröva gammalt, förlegat tänkande och ta till sig nytt. Det innebär att målet för de statliga företagen också måste vara att minska klimatutsläppen.

Om man tar bort avkastningskravet från Statens järnvägar – företaget går ganska bra – har man större möjlighet att hålla nere priserna och att göra ännu fler investeringar. Det är precis det som vi behöver.

Regeringen säger då att det bryter mot policyer och mot de krav som ställs på svenska företag. Ja, men ändra dem då! Klimatet kräver ju det; vi lever i den tiden.

Man säger att EU:s regelverk inte tillåter detta. Men det finns ju mängder av statliga järnvägsföretag som inte levererar någon vinst till staten. Det går tydligen utmärkt i andra länder. Om det är så att man inte vill utmana Europeiska unionen, vilket jag tycker är fullt rimligt att göra i det här fallet, kan man väl sänka avkastningskravet och sätta ett symboliskt avkastningskrav, för det som är på Statens järnvägar är ganska högt. Och det är pengar som i stället skulle kunna gå till billigare biljetter, bättre service och mer trafik.

Det handlar om vad man vill, om man faktiskt är beredd att ta konsekvensen av att klimathotet är på riktigt. Då menar jag att Statens järnvägar ska ges förutsättningar att bidra till att vara en stor del av lösningen.

Vi kan ge SJ bättre förutsättningar. Vi kan få ännu fler att ta tåget. Men då måste tåget bli billigare än alternativen. Vi gör en del på beskattnings-

sidan. Men att ta bort avkastningskravet är också ett sätt att få även studenten med dålig ekonomi och även den som inte tjänar så mycket att faktiskt ha råd att åka tåg i stället för buss och ibland inrikesflyg.

Det är dags att ge klimatfrågan den tyngd som den förtjänar.

Anf. 3 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Tack, Jonas Sjöstedt, för en viktig interpellation som handlar om ett av statens viktigare bolag!

SJ är ett bolag vars hela affärsidé egentligen är att bidra till de klimatpolitiska och transportpolitiska målen. Ju fler människor som tar tåget, desto bättre är det för miljön. Det är hela affärsidén med SJ. SJ gör ju ingenting annat än att försöka expandera sin verksamhet och därmed göra att fler människor tar tåget i stället för bilen, bussen eller flyget.

Det som i dag hindrar SJ från att växa är mycket de problem vi haft med eftersatt underhåll under en väldigt lång tid, vilket fortfarande skrämmer bort många människor från att ta tåget, och att tågen inte alltid går i tid. Där har vi, med hjälp av samarbete med Vänsterpartiet, gjort kraftfulla insatser under den här mandatperioden, och vi kommer att fortsatt behöva investera i det som ger förutsättningar för SJ att fungera. Men det handlar också om behovet av nya och moderna tåg som gör att fler människor känner att det är värt att ta tåget i stället för bussen.

Det är en sak att Vänsterpartiet alltid vill mycket, och det är jättebra. Det är en del av politiken att man vill mycket. En annan sak är att man ska titta på vad som görs och vad som händer just nu. Då vill jag bara upplysa om att SJ aldrig under sin 160-åriga historia har investerat så mycket som de gör i dag.

Det har att göra med att allt fler väljer att ta tåget. Det går bra nu, och man fyller tågen. Då kan man bygga på med en vagn och till och med öppna nya linjer om det finns tågläge och kapacitet för de tider som folk vill åka.

Det går alltså bra för SJ, och det gör att man satsar totalt 9 miljarder kronor över sex år för att förnya sin fordonsflotta. Bland annat satsar man 3 ½ miljard på uppgraderade snabbtåg som verkligen utmanar de bilburna transporterna på allvar. Vi har sett att X2000-tågen har tagit mycket trafik och fortsätter att växa kraftigt. Nu gör man en satsning på X2000-tåg på fler platser och uppgraderar hela tågsystemet, vilket är viktigt.

Är det bra att SJ går starkt ekonomiskt? Ja, det är det, för när SJ går ekonomiskt starkt är det möjligt för SJ att göra dessa investeringar. Vi hade inte sett dessa investeringar om SJ hade haft ett svagt bokslut. Vi har ekonomiska mål för SJ, men vi väljer att inte ta ut allt som de ekonomiska målen gör gällande. Vi tycker att det är viktigt att SJ har både muskler och marginaler att kunna genomföra sin affärsplan framöver.

Vad gäller prissättningen ska jag inte gå in på allt, men det är inte vi politiker som sätter biljettpriset. Som Jonas Sjöstedt vet har SJ sedan ganska många år en modell där priset varierar. När det är tomt på tåget är det billigare att åka tåg, men ju fullare tåget blir, desto dyrare blir det. Detta betyder att till exempel studenter, som har lite större möjlighet att planera sin tid, kan ta ett tåg som inte är så fullt och då få en billigare biljett.

Sedan denna prismodell infördes har SJ gått från att vara ett bolag med konstant underskott och ständiga diskussioner om hur man skulle klara ekonomin till ett bolag som i dag kan göra dessa investeringar.

Det finns två sidor av detta. Vill vi att tåget i framtiden ska ta större plats och vill vi kunna erbjuda fler att åka tåg måste dessa tunga investeringar komma till stånd, och nu gör vi de största investeringarna någonsin.

Det är ganska kul att vi har en mandatperiod när vi diskuterar hur bra det går för de statliga bolagen.

Anf. 4 JONAS SJÖSTEDT (V):

Fru talman! Jag tackar näringsministern för svaret.

Det är utmärkt och också nödvändigt att SJ går bra ekonomiskt. Ännu bättre för SJ vore det om man fick använda hela vinsten för återinvesteringar. Då skulle man kunna köpa nya tåg, öka resandet och investera för framtiden, vilket är bra om man även i framtiden vill ha god lönsamhet. De ekonomiska argumenten talar alltså för att inte plocka vinstpengar ur bolaget utan låta dem gå tillbaka till resenärerna på olika sätt.

Det handlar också om långsiktighet. SJ satsar mycket, men åker man tåg i Tyskland eller Frankrike märker man att SJ ligger efter. Det går snabbare, servicen är bättre och tågen är nyare. Ska man vara ärlig har X2000 några år på nacken.

Mycket behöver göras, och vi menar att SJ ska få förutsättningar att göra det.

Det gäller också den internationella tågtrafiken, som tyvärr har gått ned kraftigt medan utrikesflyget ökar. I Sverige orsakar flyget i dag lika mycket utsläpp som privatbilismen. Glädjande nog vill allt fler människor åka tåg internationellt, men de märker att det är svårt att boka biljetter, ofta dyrare än flyget och tar alltför lång tid. Så länge det är så kan vi inte räkna med att de flesta svenskar väljer att ta tåget till kontinenten – även om trycket ökar kraftigt, vilket är glädjande.

Trenden håller dock på att vända. Det österrikiska tågbolaget ÖBB driver med stor ekonomisk och trafikmässig framgång nattågsverksamhet över stora delar av Europa. I Sverige har det också vänt. Vi räddade nattågslinjen till Skåne, som nu har bättre trafik. Vänsterpartiet förhandlade fram att nattågen till Jämtland blir kvar, och det gäller att få upp beläggningen på dem också.

Om några år är en fast förbindelse över Fehmarn Bält färdig. Då kortas restiderna till kontinenten. I framtiden är det fullständigt rimligt att Mikael Damberg och hans barnbarn kliver på tåget i Stockholm, äter middag på väg genom Östergötland, går och lägger sig och sedan vaknar i Amsterdam, Paris eller Berlin nästa morgon.

Det är när tågen fungerar så och det inte är för dyrt som människor kommer att välja att åka tåg.

Det är helt nödvändigt för klimatet att vi gör detta möjligt, och när det är helt nödvändigt och förutsättningarna ökar för att göra det ska vi också säga till SJ att vi vill att SJ bidrar till detta tillsammans med andra järnvägsbolag.

Detsamma gäller biljettförsäljningen. Det är ganska orimligt att jag kan köpa en biljett från Falkenberg till Bremen på den tyska järnvägen Deutsche Bahns hemsida men inte på SJ:s hemsida. Det är ju moderna datasystem, så varför samarbetar inte SJ med Deutsche Bahn eller med den polska eller franska järnvägen? Det är både orimligt och obegripligt att SJ inte säljer internationella järnvägsbiljetter.

Ska man ut och tågluffa, vilket allt fler vill, får man köpa tågluffarkort och boka platsbiljetter någon annanstans. De små resebyråer som gör detta har nu så mycket att göra att de knappt klarar av det.

Det borde vara en självklar del av SJ:s uppdrag att öka även den internationella tågtrafiken. Men då måste vi ha en regering med socialdemokrater och miljöpartister som vill det, som säger till SJ att man önskar att SJ gör detta och som ser att trenden har vänt och säger: Bidrar vi till detta kan vi ha en ansvarsfull klimatpolitik och göra det enklare och billigare att resa framöver.

Jag efterlyser helt enkelt lite visioner och tankar om hur det ska se ut om 15 år och om 20 år, inte bara att regeringen är en trött men effektiv förvaltare av statliga företag.

Anf. 5 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Vi är en aktiv och ganska professionell förvaltare av statliga bolag, vilket har lett till att vi var och varannan vecka står i kammaren och diskuterar varför det går så bra för de statliga bolagen, varför de gör rekordstora investeringar och varför de ger stora utdelningar till staten som bidrar till att vi kan satsa på sjukvård, poliser och annat som Jonas Sjöstedt och jag tycker är viktigt. Det är en annan situation nu, för när man förvaltar de statliga bolagen korrekt och bra blir de starka och klarar av de investeringar som krävs för framtiden.

Jag vill ge Jonas Sjöstedt rätt i att det har varit en tråkig utveckling för de internationella tågförbindelserna och tågresorna. SJ har lagt ned en del av sin verksamhet, och det har många internationella bolag också gjort. Men jag tror att Jonas Sjöstedt har rätt i sin framtidsspaning att det kommer att bli bättre framöver.

Varför lade SJ ned en del av denna verksamhet? Jo, för att den var mycket olönsam och för att det var mycket administration för en verksamhet där efterfrågan saknades.

Man kan inte bara utgå från vad man hoppas och tror om framtiden eller hur saker och ting skulle kunna se ut i Vänsterpartiets glädjebild av framtiden, utan man måste utgå från vilka resenärer som finns och hur man kan övertyga dem att välja dessa resor framöver.

I dag kör SJ mot Narvik, Oslo, Kastrup och Köpenhamn. Trafiken till Oslo har ökat enormt, och sedan länge kör man till Köpenhamn. Man har inventerat möjligheten till expansion, framför allt i de nordiska länderna, och gjort en del satsningar på det de senaste åren och fortsätter att titta på det. Nattågen till Europa har inte varit särskilt lönsamma på länge, och därför har de minskat.

Det är mer logiskt att ha mer egen biljettförsäljning när man har mer egen verksamhet som går över gränser; det hänger ihop. Man hade också låg efterfrågan, svag lönsamhet och tung administration.

När jag talar med SJ säger man att man kontinuerligt tittar på detta. Det kan kännas tråkigt att behöva boka sina biljetter på en annan hemsida än SJ:s. Men SJ har ju länkar på sin hemsida till de hemsidor där man kan boka Interrailbiljetter och annat, så det är bara ett klick bort, så att säga. Detta kan man alltid diskutera, men SJ gör över tid bedömningar om man ska ha denna tjänst eller inte.

I sitt första anförande tog Jonas Sjöstedt upp något viktigt som vi inte får missa, godstrafiken. Den är ett misslyckande. Persontrafiken ökar

starkt, men godstrafiken på tåg har haft stora problem och utmaningar. Inte minst gäller det Green Cargo. Det är inte ett bolag där vi har sett en vändning ekonomiskt och där det går stabilt, utan man har haft underskott i verksamheten sedan 2013 eller så.

Nu gör vi en del i budgetsammanhang för att underlätta och stödja en bättre utveckling, för en av de stora klimat- och miljöfrågorna är att vi i framtiden ska använda vårt järnvägsnät mer för godstrafik. Vi gör en genomlysning av Green Cargos både kortsiktiga och långsiktiga strategi, av vilka vägval man kan göra och hur vi kan stödja Green Cargos utveckling framöver. Det är viktigt för klimatet att vi lyckas med detta.

Anf. 6 JONAS SJÖSTEDT (V):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Jag är enig vad gäller godstrafiken – den är värd sin egen debatt så småningom.

I dag, när man köper en flygbiljett, har man ett antal sajter där man kan gå in och jämföra priser över Europa, mycket enkelt. Men om man köper en tågbiljett är det svårt och krångligt och ofta extra avgifter från resebyrå. Jag menar att detta självklart borde vara en uppgift för SJ. Om jag vill åka till Bergen i Norge kan jag köpa en biljett till Oslo, men jag kan inte knappa in Bergen och köpa biljetten på SJ:s hemsida. Det är självklart att SJ ska få i uppdrag att samarbeta med andra järnvägsbolag för att göra det enkelt att ta tåget. Man ska också kunna få rabatter som finns i andra länder.

I grunden handlar detta om synen på de statliga företagen och om vi inser att det är en ny tid då klimatet måste komma först och att till och med den heliga lönsamheten kan ifrågasättas ibland därför att det faktiskt är viktigare att klimatet får gå före, att vi måste dra bort fossila investeringar från AP-fonderna, att Vattenfall inte kan sälja kolgruvor till skurkföretag och att SJ måste ha som mål att öka den internationella tågtrafiken. Det är kanske där – i synen på detta – som skiljelinjen går mellan socialdemokrater och miljöpartister i regeringen och Vänsterpartiet.

Om 30 år sitter du kanske på direkttåget till Bryssel med barnbarnen och de frågar dig: Vad gjorde du, Micke, när det vände för klimatet? Gjorde ni allt ni kunde? Då hoppas jag att du kan svara: Vi gjorde allt vi kunde. Vi lade om politiken. Vi lät klimatet komma först.

Det skulle vara så tråkigt om du skulle behöva svara dina barnbarn, när ni åker i väg på tåget: Nej, vi följde ägarpolicyn. Det var viktigare. Vi ville inte utmana EU:s marknadsliberala dogmer, och det är ändå avkastningskraven som är det viktigaste i slutändan.

Jag tror inte att detta håller som svar till barnbarnen när ni susar fram över Östgötaslätten på väg till Bryssel eller Berlin.

Anf. 7 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Det är nog så att Jonas Sjöstedt och jag har olika syn på hur man bedriver en effektiv och framgångsrik klimatpolitik. Olönsamma statliga bolag bidrar inte till klimatutveckling. Det är ekonomiskt starka bolag som SJ, som gör de största investeringarna i sin 160-åriga historia just nu, som bidrar till klimatpolitiken.

Att Vattenfall i dag är ett starkare bolag när vi har sålt kolkraften och det inte har öppnats nya kolgruvor i Tyskland, som några påstod skulle

hända, är rätt utveckling för Vattenfall liksom att fokusera på den gröna omställningen och göra stora investeringar i ny energi som bidrar till denna omställning.

Starka bolag som SJ, Vattenfall och, i framtiden, Green Cargo kommer att vara helt nödvändiga beståndsdelar i den gröna omställningen, men då får man inte ta lätt på lönsamhet. Man måste se till att bolagen är skötta på ett bra sätt så att de orkar och klarar av att göra de investeringar som klimatet behöver.

Jag ser fram emot att SJ kommer att göra fler investeringar och öppna nya möjligheter för människor att ta tåget i stället för flyget eller bilen. Det är jag helt säker på att SJ kan göra när vi sköter SJ på ett klokt och ekonomiskt sätt.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2017/18:450 om regelförbättringar

Anf. 8 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):
Fru talman! Lars Beckman har frågat mig

1. vad jag och regeringen vill göra för att förbättra den svenska konkurrenskraften med fler växande företag
2. inom vilka delar jag och regeringen vill genomföra förbättringar och förenklingar av befintliga regelverk
3. hur jag och regeringen ser på förslagen kring tillämpningen av regelverk hos länsstyrelser och kommuner samt arbetet med att effektivisera och minska företagens uppgiftslämnande
4. om jag delar den uppfattning som finns hos näringslivet att regelkrånglet har ökat under den innevarande mandatperioden samt
5. om jag anser att det är en prioriterad åtgärd att minska regelkrånglet för svenska företag.

Regeringen delar uppfattningen om vikten av att förenkla för företag som en del i arbetet med att stärka företagets konkurrenskraft. Regeringen bedriver därför en aktiv näringspolitik som syftar till att alla företag och företagare ska ha goda förutsättningar att skapa, växa och exportera.

Företagens förutsättningar förbättras på en rad olika sätt, exempelvis förändringen av trygghetssystemen för företagare och förbättrad tillgång till finansiering. Regeringen har också sänkt kostnaden för enmansföretagare som anställer sin första kollega och infört skattelättnader för personaloptioner under vissa förutsättningar.

Ett annat centralt område i regeringens arbete med att förbättra företagets förutsättningar är förenkling. Genom att bättre ta till vara digitaliseringens möjligheter förenklar vi för företagare och medborgare i alla delar av landet. En fullt ut digitaliserad ärendehantering gör det lättare för företag att göra rätt från början, att få en snabbare ärendehantering och att lättare få besked om ärendestatus. Med bra service och digitala tjänster är mängden regler inte ett lika stort problem.

Regeringen har bland annat gett Bolagsverket i uppdrag att införa en digital tjänst för inlämning av årsredovisningar. Tjänsten öppnade den 26 mars för 2017 års årsredovisningar. Genom elektroniska årsredovisningar skapas bättre möjligheter för att uppgifterna ska kunna återanvändas av flera myndigheter och företagens administrativa kostnader minska.

Inom ramen för arbetet med att förenkla för företagen genom digitalisering fokuserar regeringen på områden som bedöms ha särskild betydelse för att göra det enklare för många företag. Ett sådant område är bokföringsområdet.

Regeringen har också träffat en överenskommelse med Sveriges Kommuner och Landsting om att företagare i regeltunga branscher ska erbjudas digitala lösningar för att bland annat kunna ansöka om kommunala tillstånd. Arbetet började med restaurangföretagare och har fortsatt för företag inom besöksnäringen. Det är ett viktigt arbete som utgår från företagets perspektiv, oavsett om det är kontakt med kommun, länsstyrelse eller nationella myndigheter. Det är därför glädjande att arbetet ger resultat och att färre företag inom hotell och restaurang ser lagar och myndighetsregler som ett hinder för tillväxt.

Utöver tillämpningen av regler och kontakten med myndigheter går regeringen fram med förslag för att förenkla lagstiftningen för bygglovsprocessen och enskilda tillstånd, såsom danstillståndet.

För att svenska företag ska ha konkurrenskraftiga förutsättningar i förhållande till omvärlden är det centralt att reglerna är ändamålsenliga. På så sätt begränsas den administration som krävs för att följa regelverken. Konsekvensutredningar är centrala för att nå mer ändamålsenliga regler, och de måste hålla god kvalitet. Det är därför glädjande att Regelrådets granskning visar att kvaliteten har blivit bättre de senaste åren, och arbetet fortsätter med att höja kvaliteten ytterligare.

Enligt den årliga uppföljning som Tillväxtverket gör har företagens administrativa kostnader totalt sett ökat under de senaste åren. Det är givetvis inte bra. Det kan konstateras att en betydande del av de kostnader som träffar företag har sitt ursprung i EU. Det är därför centralt att arbeta för ett effektivt införande av EU-lagstiftningen. Samtidigt kan regler som omger företagandet utgöra viktiga spelregler på marknaden och därigenom ha ett skyddsvärde i sig. I vissa fall väger skyddsvärdet tyngre än att hålla kostnaderna låga. Regeringens ambition är dock också fortsättningsvis att det ska vara enkelt att vara företagare i Sverige och att kostnaderna ska minska.

Anf. 9 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

I en tidigare interpellationsdebatt här i dag hörde vi Jonas Sjöstedt säga: Vad gjorde du, Micke? Det är en relevant fråga även på detta område.

Jag tror att det är få företagare som blivit företagare därför att de tycker att det är roligt att hålla på att arbeta gratis åt staten med att fylla i blanketter. Jag känner ett antal företagare i olika branscher. Om man är rörmokare i Gästrikland, till exempel, och har ett antal anställda jobbar man måndag, tisdag, onsdag, torsdag och fredag i produktionen, och lördagen ägnar man åt pappersarbete. Om man driver en privat förskola är det ungefär samma sak: Man jobbar med personalen och barnen och det som är viktigt, och sedan ägnar man sig åt administration.

Företagarna kommer med en rapport i dag, som Dagens industri skriver om och som näringsministern säkert har läst om: Regelkrånget är företagarnas stora fasa. Det är ungefär den bild man får, och det var därför jag ställde denna interpellation.

Näringslivets Regelnämnd, NNR, publicerade nyligen en rapport, *Ny mandatperiod, nya möjligheter*, som består av två delar. Den ena delen är en Skopundersökning som redogör för hur företagen upplever regler och regelverk och om det har blivit enklare eller krångligare under mandatperioden. Man har också frågat vilka regelområden som utgör hinder för att växa.

NNR konstaterar, via landets företagare och enkätundersökningen, att det har varit fyra förlorade år för det statliga regelförbättringsarbetet i Sverige. Kostnaderna för företagen till följd av regler har ökat, och företagen upplever ett ökat krångel. 74 procent av företagen har inget eller litet förtroende för regeringens arbete. Det är naturligtvis bekymmersamt.

Inför denna interpellationsdebatt gick jag in på regeringens hemsida. Jag tyckte att det var intressant att se vilket korståg regeringen har haft mot regelkrångel, vad regeringen har skrivit, vilka initiativ den har tagit och vad den har gjort.

Man kan jämföra detta med till exempel vinster i välfärden, där ett statsråd har åkt land och rike runt och svartmålat landets företagare. Man kan jämföra med ett annat statsråd som framställer företagen som skurkar när det gäller arbetsmiljö. Ni har alltså varit mycket effektiva i vissa delar.

När man söker på regelkrångel på regeringens hemsida hittar man ett dokument. Det är en debattartikel, som i och för sig var klok. Där skriver statsrådet Damberg att TTIP öppnar nya möjligheter för Sverige. Den är publicerad den 29 maj 2015. Det är den information som finns på regeringens hemsida.

Det är möjligt att det är orättvist att regeringens tjänstemän inte har lagt upp fler dokument på regeringens hemsida och att de inte har lagt upp alla initiativ för att minska regelkrånget i Sverige. Men uppenbarligen har de i alla fall inte nått regeringens hemsida.

Detta tror jag stämmer rätt bra med den bild som jag har när jag är ute på mina många företagsbesök, nämligen att företagare upplever att det har blivit krångligare och att det har blivit jobbigare. De upplever att de inte har den support från regeringen som den tidigare regeringen visade. Det är det som också denna NNR-rapport visar. På område efter område upplever företagen ett ökat krångel.

Det är klart att det inte ökar företagets konkurrenskraft när kostnaderna för regelkrångel ökar med 1 miljard årligen. Det är en inhemsk produktion av kostnader som regeringen och myndigheterna har skapat.

Under den förra mandatperioden skedde det ett enormt arbete för att minska regelkrånget, och det fick effekt. När man släppte den frågan har regelkrånget ökat.

Anf. 10 Närings- och innovationsminister MIKAEL
DAMBERG (S):

Fru talman! Jag tackar för att jag får möjlighet att klargöra vad det är som jag tror egentligen underlättar för företag långsiktigt och hur man ska jobba strukturerat med dessa frågor.

Jag vet inte hur det är med Lars Beckman, men om jag tänker på mitt eget liv har min smarta telefon underlättat mitt liv väldigt mycket. Jag gör många ärenden i den som jag tidigare behövde gå till något ställe, till exempel en bank, för att göra eller för att fylla i något papper. Det tog mycket längre tid och var krångligare.

Det som har hänt i Sverige – det är en viktig fråga – är att vi inte har digitaliserat Sverige tillräckligt snabbt. Jag lyssnade faktiskt på Lars Beckmans partiledare häromdagen. Då sa han att vägen till förenkling går via digitalisering. Gud vad bra. Det lät som mina egna anföranden på detta tema. Det känns därför jättebra att vi har samma bild av läget.

Sverige rankas fortfarande mycket högt när det gäller digitalisering. Men det finns ett område där Sverige har sjunkit tillbaka kraftigt de senaste tio åren, och det gäller den offentliga sektorns digitalisering.

Det som vi inte har gjort, och som inte gjordes under åtta år, är att jobba med digitaliseringen i den offentliga förvaltningen. Det innebär att under de åtta år som Moderaterna satt i regeringsställning var det fullt möjligt att lämna in årsredovisningen till Bolagsverket på en servett. Men man fick inte lämna in den digitalt.

Ett viktigt initiativ som vi har tagit den här mandatperioden gör att man i år för första gången kan lämna in sin årsredovisning digitalt. Då kan man säga att det bara är en årsredovisning. Men det handlar ju om uppgifterna som företagen lämnar till staten. Om de kommer in digitalt till en myndighet öppnas helt nya möjligheter för oss att inte störa de enskilda företagen med uppgiftslämnande i många andra sammanhang. Då får vi nämligen uppgifterna vid ett och samma tillfälle.

Hur kan det komma sig att Sverige, som konstant fram till början av 2000-talet toppade nästan alla rankningar i fråga om offentlig sektor och digitalisering, efter åtta år med Moderaterna i regeringsställning hade tappat så mycket och att vi till och med ramlade ned på UN E-Government Survey? I början av 2000-talet låg vi konstant i topp, och 2010 hade vi till och med fallit utanför topp 10-listan. Länder som Spanien och Frankrike gick om Sverige i fråga om digitalisering och e-förvaltning inom offentlig sektor.

Din partiledare och jag var överens om att det är detta som kommer att driva förenkling och spara tid för företag. Varför gjorde man då inte detta i regeringsställning? Det är en viktig fråga. Vi jobbar väldigt mycket med det. Det gäller inte bara årsredovisningar. Vi går ihop med SKL i ett samarbetsavtal i de mest regeltunga branscherna och försöker göra en digital process när det gäller att både starta och driva till exempel restaurangföretag. Vi går vidare med besöksnäringen. Vi har sagt att vi ska titta på andra regeltunga branscher därför att det på allvar underlättar för företagen.

Detta är därför lite grann en hemläxa. Menar man allvar med förenkling, då är det digitalisering man måste lyckas med. Och det satsar vi mycket hårt på. Jag är medveten om att det inte går på en kvart att digitalisera en process för alla restaurangföretagare i Sverige, eftersom man då ska involvera många kommuner, länsstyrelser och statliga bolag. Men gör man det på rätt sätt har man underlättat för företag för lång tid framöver. Gör vi det möjligt att lämna in årsredovisningen digitalt då är mitt besked att det är en frivillig inlämning i dag men att det kommer att bli obligatoriskt med digital inlämning av årsredovisningar framöver. En del kommer

att klaga på det. Men det underlättar för de allra flesta företag på lång sikt att vi gör detta digitalt och enkelt från början.

Prot. 2017/18:109
4 maj

Svar på
interpellationer

Anf. 11 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för detta brandtal. Låt mig då notera att det finns *ett* dokument på regeringens hemsida som handlar om regelkrångel, och det handlar om TTIP-avtalet. Det avtalet hade i och för sig varit bra för Sverige; där är vi överens.

Låt oss då konstatera hur verkligheten ser ut. Det måste rimligtvis alltid vara så att det är företagen som har tolkningsföreträde, eftersom det är företagen som upplever regelkrånglet. Det spelar ingen roll vad jag och statsrådet tycker.

Då kan vi konstatera att det är betydligt fler företagare – 29 procent – som upplever att det har blivit krångligare än som upplever att det har blivit enklare – 2 procent – att följa de statliga reglerna jämfört med hur det var för bara ett år sedan. 29 procent är en våldsamt stor ökning. Och Skop har ställt samma fråga sedan 2009. Den andel som anser att det har blivit krångligare har ökat från 15 procent i april 2014 till 29 procent i dag. Så kan man fortsätta sida upp och sida ned.

Fru talman! Verkligheten slår alltid retoriken. Men jag tycker att det skulle ha varit bra om regeringen hade haft ett korståg mot regelkrångel. Statsråden hade kunnat samlas en gång i veckan, och näringsministern hade kunnat fråga de olika statsråden: Vad har du gjort på ditt område för att minska regelkrånglet, Peter Eriksson? Vad har du gjort på ditt område när det gäller plan- och byggregler? På vilket sätt har vi lyckats korta handläggningstiderna inom Lantmäteriet? På vilket sätt använder vi digitalisering vad gäller öppna data i byggprocessen? Det hade kunnat vara ett fantastiskt arbete för näringsministern. Precis som Jonas Sjöstedt gjorde hade man kunnat ställa frågan: Vad har du gjort, Micke?

Det man har gjort är att man har skrivit en debattartikel om TTIP som ligger på regeringens hemsida. Den var bra, och den kan fler gå in och läsa. Men prat hjälper naturligtvis inte Sveriges företagare. På område efter område uppfattar företagen att det har blivit krångligare och dyrare. Och de förlorar naturligtvis konkurrenskraft.

Det är klart att man kan säga att Näringslivets Regelnämnd är en intresseorganisation. Men precis som statsrådet sa i sitt svar har också Tillväxtverket konstaterat att företagens administrativa kostnader har ökat under de senaste åren. Jag tror därför att vi är ganska överens om problem-bilden: Det har blivit dyrare, krångligare och svårare att vara företagare i Sverige under den senaste mandatperioden. Det tror jag drabbar jobben. Jag tror att detta har dolts lite grann under den högkonjunktur som världen befinner sig i. Men det kommer en dag då världsekonomin inte kommer att dra Sverige. Då har vi skapat inhemska kostnader för våra företag och försämrat konkurrenskraften för företagen.

Vi har kanske också gjort det lite tråkigare att vara företagare. Jag tror nämligen att om man är rörmokare, som min kompis Åke är, tycker man att det är mycket roligare att vara ute och hjälpa kunder att fixa vatten och avlopp än att sitta på lördagen och göra bokföringen eller att skicka in personnummer på alla som har jobbat med månadsrapportering och så vidare.

Varje litet steg från myndigheterna är säkert rätt och riktigt. Men summan av reglerna och summan av krånglet blir att om vi har 400 myndigheter i Sverige har vi en företagare som ska hantera alla regelverk, allt regelkrångel och alla situationer. Där tror jag att det vore bra om näringsministern hade haft ett korståg mot regelkrångel och att näringsministern hade plågat sina statsrådskollegor varje vecka och frågat dem: Vad har du gjort för att minska regelkrånglet på ditt område? Då tror jag att vi hade sett effekter av det.

Anf. 12 Närings- och innovationsminister MIKAEL
DAMBERG (S):

Fru talman! Jag vill nämna ett par saker. Till exempel kommenterar Lars Beckman inte med ett ord varför den dåvarande moderatledda regeringen försummade hela digitaliseringsarbetet. Detta gör att Sverige nu inte längre rankas som ett toppland när det gäller till exempel förenkling för företag, eftersom våra offentliga system inte är digitala. Vi uppfattas som ett land som har hamnat efter därför att vi inte har gjort den förenkling för företag som vi har fått vara med om när det gäller våra smarta telefoner.

Lars Beckman har väl ingen annan uppfattning än vad hans partiledare har, att det är detta som förenklar mest för företagen? Vi började ju där – att jag och Lars Beckmans partiledare är överens om att digitalisering kommer att förenkla. Det är där vi har gjort våra satsningar under denna mandatperiod, eftersom det på lång sikt ger mest effekt för regelförändringar.

Vad händer då om vi går in i sak och säger att kostnaderna förra året ökade med lite över 1 miljard? Det är ganska mycket pengar, men om man går in och tittar på vad denna kostnadsökning på 1,2 miljarder för svenska företag egentligen är ser man att ungefär 1 miljard är på grund av nya EU-regler mot penningtvätt och finansiering av terrorism. Ska vi vara utan dessa regler? Ska vi göra det lättare att bedriva penningtvätt i Sverige än i andra europeiska länder? Ska vi vara utan ett system som kommer åt internationell terrorism?

Nej, det är klart att vi inte ska. Jag tror att Lars Beckman och jag egentligen är överens om att det är rimligt att Europa har dessa regler, inte minst när vi har sett terrordåd över hela Europa och i Sverige och Stockholm. Då måste vi tuffa till reglerna för detta. När vi gör det uppstår också kostnader för företag, till exempel hos banker och finansieringsinstitut som måste redovisa och ha koll på detta på ett annat sätt än tidigare. Det kostar pengar för företagen att göra detta, men det finns ett samhällsintresse att inte göda penningtvätt och terrorism i Europa. Därför finns de regler som kom till stånd förra året och som drev upp kostnaderna för företagen.

Jag håller med om att vi måste se till att den sammanlagda kostnaden och tiden som företag ägnar åt administration minskar. Då är digitalisering en del, men vi bör också ha en process där vi skalar bort vissa regler som inte är nödvändiga.

Det var detta som vi såg i projektet med restaurangföretagarna. När vi tillsammans med kommunerna påbörjade detta projekt upptäckte vi att kommunerna ställer olika krav på restaurangföretagare, trots att det är samma lagkrav i botten. Grannkommunerna kan alltså ställa olika krav på företagare att rapportera in olika uppgifter, trots att det är samma lagstiftning.

Jag tror verkligen att vi genom att gå igenom detta på ett strukturerat sätt både kan minska antalet regler och se till att uppgiftslämnandet blir mer korrekt. Jag ser dessutom ofta hos små företag att man inte bara tycker att det är jobbigt med regler – man är också orolig för om man gör rätt. Det är inte så lätt att fylla i dessa blanketter. Jag blir själv lite stressad och svettig så fort jag får en blankett – fyller jag i rätt nu?

Att digitalisera denna process från början till slut är ett sätt att få veta i vilken ordning man ska fylla i, vilka uppgifter man ska fylla i och hur man ska göra det. Man behöver dessutom inte lämna samma uppgift flera gånger. Jag tror att vi har ett viktigt jobb att göra fortsättningsvis i Sverige för att förenkla och göra regelarbetet enklare för företag, så att det tar mindre tid.

Men man kan heller inte måla allt i svart. Jag såg LRF:s senaste lönsamhetsbarometer om småföretag. Förra året var ytterligare ett rekordår; svenska småföretag har sällan varit så lönsamma som just nu. Sju av tio småföretagare vill växa avseende antalet anställda.

Vi har alltså en fantastiskt spännande utveckling nu. Det gäller att stödja den, bland annat genom digitalisering och förenkling men också genom ökade möjligheter till finansiering, bättre betaltider för småföretag samt exportstöd, så att företaget kan nå ut på nya marknader.

Detta är ett arbete som jag ser fram emot att fortsätta bedriva, gärna i samarbete med Moderaterna i de delar där vi är överens.

Anf. 13 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Låt oss återigen påminna statsrådet om att det bara finns ett enda dokument på regeringens hemsida som handlar om regelkrångel. Det kanske inte är den kraftfullaste satsning som jag har varit med om, och det finns säkert förklaringar till det.

Låt oss konstatera att sex av tio företag i den undersökning som släpptes i går säger att bördan har blivit större, att det har blivit krångligare och att det har blivit svårare att vara företagare i Sverige sedan 2014. Låt oss också konstatera att NNR säger samma sak. Detta kan man rimligtvis inte skylla på en annan regering.

Jag tycker att Viktor Barth är lite rolig. Jag vet att statsrådet brukar vara på Twitter ibland. Jag tycker att statsrådet ska gå in och titta på den enkla talepunktlista som DN:s krönikör har gjort, där regeringen har tre talepunkter just nu. Och det är alltid någon annans fel.

Det hade varit klädsamt om det hade funnits 250 initiativ på regeringens hemsida. Jag är ganska säker på att det hade varit lättare och roligare att vara företagare i Sverige om det hade sprutat ut debattartiklar om att det är viktigt med regelförenklingar och om statsrådet hade varit som en blåslampa på sina regeringskollegor och frågat vad de har gjort på sina respektive områden för att minska regelkrånglet.

Jag är ganska säker på att den undersökning som kom för en tid sedan då hade visat att företagare upplevde att regelkrånglet hade minskat i Sverige i stället för att öka kraftigt. Jag tror nämligen att det är en reell skillnad, men det kan också vara känslan av att krånglet har ökat.

Det intressanta när man läser undersökningarna är tidsserien, att man har ställt samma fråga över tid och inte plockat ut den i enskilda mätningar.

Jag har aldrig någonsin sett en så kraftig ökning av regelkrånglet, så uppenbarligen finns det mer att göra. Statsrådet skulle kunna publicera en debattartikel i morgon om att regelkrånglet ska minska i Sverige.

Anf. 14 Närings- och innovationsminister MIKAEL
DAMBERG (S):

Fru talman! Jag tror att man som politiker inte bara ska skriva debattartiklar; man ska göra någonting också. Under åtta år hade Moderaterna chansen att jobba med digitalisering av det offentliga. Det har underlättat våra liv med till exempel smarta telefoner som gör att man inte behöver springa till banken och fylla i en massa blanketter. Man kan trycka lite här så är det klart.

Varför är det inte lika lätt att vara företagare? Varför är det svårare att vara företagare digitalt i Sverige än i andra länder? Det beror på att det offentliga inte har gjort dessa investeringar. Vi rasade på rankingarna under de åtta år som Moderaterna hade ansvar. Detta får man ta ansvar för.

Vi gör väldigt mycket på digitaliseringsområdet. Det är vårt fokusområde. Nu hör jag att er statsministerkandidat säger att digitalisering är det område där det är viktigast att jobba med förenklingar. Det är exakt detta område som denna regering har prioriterat, till skillnad från er tidigare regering.

Jag är glad för detta. Det blir dock lite konstigt när Lars Beckman försöker att söka på regeringens hemsida och bara lyckas hitta en TTIP-artikel – när han inte kan googla på digitalisering. Har man inte fattat att digitalisering är förenkling har man en uppförsbacke i att hamna rätt mot företagen när man ska göra viktiga investeringar.

Vi kommer att fortsätta underlätta för företag att växa, exportera och skapa i Sverige. Vi har väldigt optimistiska företag – sju av tio säger att de vill växa. Det största tillväxthindret just nu för svenska företag är kompetensförsörjning. Det är jättespännande; de vill anställa.

Vi jobbar med smart utbildningspolitik och offentliga investeringar i form av bostäder, infrastruktur och bredband. Det är viktigare för att hålla igång svensk tillväxt än skattesänkningar som mest är för de rikaste människorna i Sverige. Där går en skiljelinje i svensk politik.

Vi har ett bra track record när det handlar om hur företag utvecklas i Sverige. Det kommer vi att fortsätta utveckla, även med bättre och smartare regler – inte minst genom att jobba med digitalisering för att förenkla företagens villkor.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellationerna 2017/18:485 och 503 om förnybar energi på Gotland

Anf. 15 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Jesper Skalberg Karlsson har frågat mig hur jag avser att gå vidare med förslaget om att göra Gotland självförsörjande på förnybar energi när det samtidigt är stopp för att koppla in nya elproducenter på nätet.

Emma Wallrup har ställt tre frågor till mig gällande förnybar energi på Gotland. Den första frågan gäller om jag avser att vidta åtgärder för att biogasproduktionen i Sverige ska få långsiktigt hållbara konkurrensförutsättningar. Den andra frågan gäller om jag avser att verka för åtgärder som stimulerar avskiljning och användning av koldioxid för transportändamål. Den tredje frågan gäller om jag avser att ta några ytterligare initiativ för att stödja Gotland i dess strävan att bli helt oberoende av elproduktion från omvärlden.

Jag vill inledningsvis tacka för interpellationerna, då de uppmärksammar flera viktiga och aktuella frågeställningar.

Bakgrunden till frågorna är det uppdrag som Energimyndigheten fick att ta fram en förstudie om hur Gotland kan bli en pilot som går före i omställningen till ett smart och förnybart energisystem.

I förstudien, som överlämnades till Regeringskansliet den 10 april, görs bland annat bedömningen att det är fullt möjligt att skapa ett robust och förnybart energisystem på Gotland. Förstudien är fokuserad på hur Gotland kan bli en pilot som går före mot de mål som man enades om i energiöverenskommelsen och som fastställs i propositionen *Energipolitikens inriktning* som överlämnades till riksdagen den 12 april. Fokus är alltså inte på hur Gotland kan bli ett isolerat system.

Jesper Skalberg Karlssons fråga om att kunna ansluta förnybar elproduktion på Gotland är viktig, inte minst med tanke på de goda resurser som finns på ön när det gäller sol och vind. Det bör dock poängteras att det i dag inte finns något stopp för investeringar i förnybar elproduktion på Gotland. På Gotlands Energis hemsida framgår det tydligt att alla som vill kan ansluta solesproduktion till Gotlands elnät. För att kunna öka anslutningen av större elproduktion, som vindkraft, finns flera intressanta och innovativa tekniker som kan bli aktuella, såsom energilager, styrning av produktion och förbrukning med mera.

Energimyndigheten har därför beställt en studie av Vattenfall för att definiera de tekniska möjligheter som finns för att kunna ansluta ny storskalig elproduktion på Gotland och öka leveranssäkerheten med de befintliga kablarna till ön, som ägs av Vattenfall. I studien ingår också att ta fram en långsiktig plan för fastlandsanslutningen, för att säkerställa utvecklingen och göra det tydligt för aktörer vad som gäller på sikt.

Emma Wallrups första fråga om biogas och den konkurrenssituation som råder för våra nationella producenter har varit uppe i kammaren flera gånger. Jag är helt enig med Emma Wallrup om att vi måste hitta en lösning. Men jag kan konstatera att det inte finns några enkla sådana.

Biogas spelar en viktig roll i omställningen till ett fossilfritt Sverige. För att stötta svenskproducerad biogas föreslår regeringen i vårändringsbudgeten för 2018 att stödet till produktion av biogas utökas med 270 miljoner kronor under innevarande år. Regeringen avser därtill att tillsätta den aviserade utredningen om biogasens långsiktiga förutsättningar.

Den andra frågan som Emma Wallrup har ställt gäller avskiljning och användning av koldioxid för transportändamål. Det är en av flera nya tekniker som kan komma att spela en roll i omställningen av transportsystemet. Men tekniken är inte kommersiellt tillgänglig i dag.

Ett sätt att främja framtida lösningar inom transportsektorn är de kraftfulla insatser som görs för forskning och innovation på energiområdet. Regeringen har också successivt höjt anslaget för forskningsprogrammet, och år 2020 kommer nivån att vara ca 1,6 miljarder kronor per år.

Regeringen avser även att analysera förutsättningarna för avskiljning och lagring av koldioxid inom ramen för en utredning som ska ta fram förslag på en strategi för hur Sverige ska nå negativa utsläpp efter 2045. Där bör även möjligheten att använda den infångade koldioxiden som en insatsvara i andra processer beaktas, eftersom det kan bidra till substitution av fossila insatsvaror.

Emma Wallrups sista fråga gäller eventuella ytterligare initiativ för att stödja Gotlands strävan inom energiområdet. Energimyndigheten föreslår i förstudien att de ska ges ett fortsättningsuppdrag. Det ser jag positivt på, och regeringen avser att återkomma i frågan. En förstudie är som vi vet bara en början.

Slutligen konstaterar jag att omställningen av energisystemet inte bara är ett tekniskt projekt utan är till minst lika stor del ett samhällsprojekt som görs med gemensamma krafter från det offentliga, näringslivet och den enskilde medborgaren. Jag är övertygad om att den drivkraft som krävs finns på Gotland. Det märktes inte minst när jag besökte Visby i samband med att Energimyndigheten presenterade sin förstudie.

Anf. 16 JESPER SKALBERG KARLSSON (M):

Fru talman! Jag vill tacka ministern för svaret.

Energimyndighetens förstudie är ett ganska välskrivet dokument, och det finns mycket där som är klokt. Vill man lära sig om Gotlands energiförsörjning är det bra att börja där. Men det är en rapport som ger långtifrån alla svar, särskilt vad gäller huvudfrågan: hur ön ska bli självförsörjande på förnybar energi.

Vi kan ta en sådan basal näring som lantbruket och de gröna näringarna som exempel. Gotland är ett livsmedelsproducerande län som exporterar till hela landet. Näringar mäts på olika sätt, och beroende på vad man mäter är lantbruket den största eller näst största näringen på Gotland, i tät konkurrens med turist- och besöksnäringen. Oavsett om det är störst eller näst störst har jordbruk pågått på ön i hundratals år. Det är en basnäring för Gotland. Och sett till arbetskraften sysselsätter jordbruket ungefär var femte person, om man räknar in livsmedelsförädlingen.

Frågan är dock hur lantbruket ska bli självförsörjande på energi eller mer specifikt på diesel. Traktorn som drar plogen går på diesel, och diesel tillverkar vi ju inte på ön. Gå då till alternativen: biogas eller el. Båda de teknikerna har ganska lång väg kvar för att slå igenom brett. Det finska traktorföretaget Valtra har tagit fram prototyper för biogastraktorer. De har inte slagit igenom särskilt brett. Och John Deere har tagit fram en traktor som går på el. Men den är också just en prototyp. Och den låter som ett jetplan. Man får också lägga till att det är tveksamt om bönder kan ha traktorer som går på el. Vid till exempel skörden, som är en intensiv tid, är frågan om det finns tid för att ladda traktorn vartannat dygn eller om vartannat.

Fru talman! Genom hela rapporten går en ändlös optimism om vad som kan komma att slå igenom lite längre fram eller snart. Jag kan inte låta bli att tänka lite på flyget och flygskatten. Den rödgröna regeringen har valt

att beskatta flygresor, eftersom man vet att omställningen av flygplansflottan kommer att ta lång tid. Men om man skulle ha samma angreppssätt som Energimyndigheten har haft när de har tittat på Gotland skulle det verka som att elflygplan kommer att bli verklighet om bara några år. Men både eltraktorer och elflygplan är i princip prototyper.

Då får vi också ha med oss att för flygplansflottan gäller det *ett* fordon. När det gäller Gotland gäller det hela energisystemet: bilarna, traktorerna, reservkraften, redundansen, svängmassan och biogasen. Det är inte konstigt att man får en känsla av att det här kommer att bli oerhört kostsamt. Vem är det som kommer att betala?

Fru talman! Jag är teknikoptimist. Jag tror att många av de utmaningar som vi har i dag kan lösas med hjälp av ny teknik och nya innovationer i framtiden. Men jag vet också att politiken inte kan baseras på att man hoppas saker. Det är inte ansvarsfullt att sätta oerhört höga och ambitiösa mål och sedan ha som strategi att hålla tummarna för att de ska bli verklighet.

En överdriven teknikoptimism kan också leda till förtroendekriser. Ropar man varg tillräckligt många gånger slutar folk att lyssna.

Fru talman! Mot bakgrund av det som jag har nämnt här undrar jag om statsrådet Baylan anser att det ändå är rimligt att tro att den väg som pekas ut i rapporten är den rätta för att Gotland ska bli självförsörjande på förnybar energi.

Anf. 17 EMMA WALLRUP (V):

Fru talman! Jag vill tacka ministern för svaret på den här viktiga frågan.

Vi lever i en klimatorostid som är väldigt tuff. Vi ser att Golfströmmen saktar av. I somras kom också rapporter om metanutsläpp från tundran, om stora kratrar och om att husen sjunker. Jag är biolog, och mycket av de tidiga tecken som vi har varit rädda för väldigt länge är nu igång. Men vi har också en snabb teknikutveckling, som har gått fortare och är mer igång än vi kanske hade trott. Det är positivt.

Läget innebär dock att vi måste ha ett totalfokus på klimatomställning. Det måste vara högsta prio inom alla områden hela tiden, och på ett realistiskt sätt. Vi har inte råd med att vara flummiga eller politiskt populistiska. Vi måste jobba på riktigt, med verkliga styrmedel som får effekt. Det finns inte tid för att bara fundera på att bli återvald eller sådana saker. Därför ställde jag också den här interpellationen. Och den innehåller flera delar.

Det är intressant att ta just Gotland som exempel, eftersom det är en isolerad ö där man kan jobba effektivt med att titta på energiförsörjningen och självförsörjning av förnybart. Därför är det spännande att regeringen tar det här initiativet.

Jag ställer frågor, bland annat om hur man kan gynna biogasen. Jag tror att det är Swedegas som står bakom att det är biogasens år, och de lyfter fram cirkulär ekonomi, som är oerhört viktigt inom energisektorn och hela produktionssektorn.

Jag har också träffat flera aktörer som jobbar med biogas och som påpekar att man skulle behöva ändra det ekonomiska producentansvaret för att ha en god konkurrensmöjlighet med närliggande länder, eftersom många anläggningar läggs ned i Sverige på grund av olika uppbyggnad av regelsystemen. Jag undrar om ministern har några ytterligare tankar kring detta.

Sedan lyfts det fram att ekodesigndirektivet skulle behöva implementeras ordentligt och att man tittar på hela värdekedjan.

I Ronneby kommun har tre anställda tjänstemän jobbat med cirkulär ekonomi väldigt länge. Man har också börjat se på avlopp, näringsåterföring och ett cirkulärt tänkande i hela kretsloppet. Det skulle regeringen gärna kunna se på lite mer och lyfta fram som förebild och exempel i de olika strategierna. I Ronneby har man jobbat väldigt bra genom hela konceptet.

Vi måste bli cirkulära om vi ska klara klimatkrisen. Jag lyfter i interpellationen power to gas som är en teknik där man bland annat kan använda luften i koldioxid och göra motsvarande biogas till fartyg, så att de har både producerad biogas och producerad gas via luftens koldioxid. Här finns det också saker att göra. De aktörer som jobbar med detta menar att bränslekvalitetsdirektivet – där infångad koldioxid värderas – skulle kunna ses över och implementeras bättre.

Jag vill ställa frågorna till ministern om bränslekvalitetsdirektivet och om producentansvaret hos biogasproducenterna.

Anf. 18 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Tack, Jesper Skalberg Karlsson och Emma Wallrup!

Jag ska börja med Gotland. Det är en förstudie som nu är genomförd. Den i sin tur baseras på – precis som jag sa i interpellationssvaret – att regeringens båda partier samt Moderaterna, Kristdemokraterna och Centerpartiet har kommit överens i energiuppgörelsen om att ställa upp målet om ett 100 procent förnybart elsystem 2040. Ett sådant förslag ligger också på riksdagens bord. Mig veterligen kommer även Jesper Skalberg Karlsson att rösta för detta, eftersom det är en uppgörelse mellan fem partier.

Det är inte så konstigt att det i en del av landet som har väldigt goda förutsättningar, i det här fallet Gotland, finns en stor entusiasm från såväl det privata näringslivet och de offentliga aktörerna som medborgarna. Man ska nu se hur man kan gå vidare och visa att det går att leva ett gott liv. Det går att vara en framstående industrination, att producera mat, att transportera sig vart man vill och göra det på ett sätt som inte nödvändigtvis orsakar en massa koldioxid i atmosfären som värmer upp vår planet.

Jag kommer att bidra till att gå vidare med detta, eftersom det bara är en förstudie. Den är bara en början. Då säger Jesper Skalberg Karlsson: Ja, men är det inte lite optimistiskt? Men det är tvärtom. Politiken också i Sverige har varit den sista in på banan. Verkligheten har ju sedan länge sprungit ifrån den energipolitiska debatten.

Till helt nyligen har den energipolitiska debatten varit densamma i 40 års tid. Under samma tid har kostnaderna för förnybar energi fallit kraftigt. Det billigaste sättet att investera i ny elkapacitet i Sverige i dag är – hör och häpna – vindkraft på land. Så var det inte för fem eller tio år sedan, men så är det i dag. Teknikutvecklingen går med sådana språng att vi ibland är till och med lite för pessimistiska.

Finns det problem och utmaningar? Ja, absolut. Det är därför som Energimyndigheten har fått detta uppdrag. Man behöver naturligtvis se över det här tillsammans med aktörerna och se hur det kan lösas.

Det för mig över till nästa fråga om biogas och biogasens utveckling. Här finns det naturligtvis en utmaning för oss. Den bygger på att Sverige, till skillnad från övriga länder i Europeiska unionen, har valt ett stödsystem

som är koncentrerat på konsumtion och inte på produktion. Det är helt uppenbart inte hållbart, inte minst därför att en del bolag har sett att det går att utnyttja andra länders stödsystem samtidigt som man utnyttjar det svenska systemet. Därmed rubbas konkurrensförhållandena.

Jag har pratat med den danska regeringen, och det är svårt att se någon annan väg än att vi gör om vårt system. Under tiden stöttar vi biogasproduktionen ytterligare med 270 miljoner under innevarande år. Jag kommer inom kort att presentera en utredare som ska göra en utredning om hur systemet ska läggas om så att vi kan ha en bra utveckling när det gäller biogas i Sverige.

Power to gas är en mycket spännande teknik som fungerar. Dock ligger kostnaderna fortfarande på en sådan nivå att den inte är kommersiellt gångbar, men det är klart att den kommer att bli det. När exakt? Hittills har vi alltid underskattat kraften i förändringen. Skulle power to gas få fullt genomslag hjälper det inte bara transportsektorn och traktorerna, utan det är också ett bra sätt att lagra överskottsenergi när det blåser mycket och är mycket soligt. Därmed kommer det att göra om hela vårt energisystem, inte minst vårt elsystem.

Visst, det finns utmaningar, men det finns också väldigt stora möjligheter.

Anf. 19 JESPER SKALBERG KARLSSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet!

Ja, jag kommer att rösta för 2040-målet om att ha noll utsläpp i Sverige, eftersom det är en del av Miljömålsberedningens förslag. Men jag kan också se att utsläppsminskningarna bör gälla hela landet. Man kan inte se länen som separata delar där man tar en del i taget.

När det gäller Gotland, till exempel, är en av Sveriges absolut största utsläppare förlagd till just norra Gotland. Cementa är en cementfabrik som är till gagn för hela Norden. Det är klart att det finns skäl att se på Sverige som helhet och inte bara som enskilda delar.

Fru talman! Det största förslaget i rapporten, vilket också har nämnts i debatten, handlar om storskalig energilagring. Det låter ju bra, men precis som andra tekniker som behöver utvecklas är storskalig energilagring fortfarande inte något som kan komma på plats enkelt och snabbt. Man kan vara hoppfull inför att hela världen just nu arbetar med frågan. Våra smartest and brightest jobbar på att lösa energikrisen, på samma sätt som man jobbar på att lösa klimatkrisen. Men det finns ju inte en standardiserad teknik. Det går inte göra någon finansieringsplan för en omställning eftersom tekniken inte finns. Vi vet inte vad det kommer att kosta.

Man kan såklart vara positivt inställd till vätgas. Det är jag, men är det vätgas framställd av vind- och solkraft som ska vara bränsle till hela Gotland? Då kan väl regeringen eller någon myndighet ta bladet från munnen och säga det.

Fru talman! En annan vinkel som inte berörs är hur vi ska klara oss fram till att den storskaliga energilagringen är på plats. Just nu arbetar vi på marginalen med nuvarande kablar till fastlandet. En fortsatt utbyggnad av energikällor som ökar och minskar produktionen med vädret är ju inte möjlig för evigt. Ska vi mata en vätgasfabrik med el 2040 behöver det byggas vindkraft varje år fram till dess, vilket blir svårt om man inte har avsättning för den energi som produceras under den tiden.

Fru talman! Jag vill också nämna ett ämne som vi lite grann dansar runt i den här debatten, och det är den tredje elkabeln till Gotland. Rapporten kom ju till som ett svar på att Svenska kraftnät lägger ned planerna på en tredje kabel. I rapporten säger Energimyndigheten varken bu eller bä, men man är ärlig med att nuvarande kablar inte har evig teknisk livslängd. Och framför allt: Man är väldigt ärlig med att störningar på nuvarande kablar leder till en total nedsläckning av Gotland. Om den ena kabeln går ned, då släcks elsystemet ned. Gotland har reservkraft i form av diesel och gas, men det är just reservkraft. Då bör man komma ihåg att Gotland har ett särskilt utsatt läge. En tredje kabel handlar inte bara om att ställa om energiförsörjningen till mer förnybart. Det handlar också om beredskap inför kriser, både militära och andra.

Fru talman! Ser inte statsrådet också att det vore klokt att lägga ned den tredje kabeln mot bakgrund av att den dels gör energiomställningen enklare, dels stärker Gotlands beredskap? I interpellationssvaret läser jag en liten passus om att det här inte handlar om att göra Gotland till ett isolerat system. Men rapporten har ju tillkommit eftersom Gotland blir ett isolerat system om man inte får nytt kablage på plats när nuvarande kablar närmar sig slutet på sin tekniska livslängd.

Anf. 20 EMMA WALLRUP (V):

Fru talman! Jag tackar så mycket för svaret! Det låter väldigt positivt.

Jag blir dock lite orolig av ministerns signal om att vi inte ska vara för oroliga. Jag håller helt med om att vi ska känna hopp och tro. Det är väldigt viktigt att sprida det, men samtidigt måste vi känna allvaret i situationen. Det är väldigt lätt att vi politiker släpper lite på det för att vi är bekväma, och det får vi inte vara i detta läge. Vi är de sista som kan agera i frågan och måste därför hålla den känslan uppe, även om vi kan se de enorma möjligheterna och att tillväxten av förnybart går fortare än förväntat.

Jag hoppas att ministern noga kommer att följa power to gas och sprida information om hur det går så att tekniken i sin tur kan spridas.

Jag vill lyfta upp ytterligare en fråga, och den handlar om information. När jag växte upp under energikrisen på 70-talet fanns enormt mycket information om hur man skulle spara energi. Det handlade om att duscha kortare tid eller släcka lampan när man gick ut ur rummet, och informationen kom från staten. Jag saknar sådana initiativ i dag, när vi har helt andra dimensioner. Det handlar ju faktiskt om vår civilisations överlevnad. Det gjorde det inte på 70-talet.

Nu är dimensionen i frågorna större, men ändå tar man inga sådana initiativ till information. Den borde kanske både gå till företagen om hur de kan jobba och till medborgarna om hur de kan göra. På så vis kan man förmedla en känsla av att vi nu styr tillsammans åt rätt håll och att vi gör det här koordinerat tillsammans i ett krisläge.

Jag är också lite nyfiken på hur mycket regeringen vill implementera av cirkulär ekonomi och ekodesigndirektivet. Nu har några förslag tagits fram om cirkulär ekonomi. Det handlar till exempel om bilpooler. Men jättemycket mer skulle behöva göras. Bland annat skulle man kunna göra det i samband med biogasen. Man kan även rikta sig mot konsumtionshållet och jobba med företagen om hur de kan bygga upp affärsmodeller som är innovativa men energi- och resurseffektiva.

Jag har talat med Volvochefer i Kina och andra. De säger att de redan är där eftersom de vet att de måste, då det börjar bli brist på resurser. Jag tycker att regeringen borde förstå att många av de stora företagen redan är där och har varit det länge. Man behöver dock putta på och sätta ribban genom lagar och regler så att alla företag kan komma upp i nivå med dem som ligger före. Man ska inte stödja dem som ligger lägst i dessa frågor.

Jag tror att det skulle vara positivt om vi implementerar ekodesigndirektivet i dess helhet med tanke på biogas och energieffektivitet över huvudet taget. Jag är nyfiken på att få höra vad ministern tänker om det.

Anf. 21 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Låt mig börja med de frågor som Jesper Skalberg Karlsson har ställt.

Jag har den djupaste respekt för riksdagens möjlighet och rätt att granska regeringens politik, men det bör byggas på verkliga fakta. Hela grundtesen i den fråga som Jesper Skalberg Karlsson ställer till mig är att det skulle vara stopp för ansökningar om ny produktion på Gotland. Så är inte fallet.

En annan sak handlade om att om någon av kablarna till Gotland slås ut skulle även hela elproduktionen slås ut. Inte heller det är sant. Var och en av dessa kablar klarar elförsörjningen till Gotland.

Detta är förstås kablar som har funnits länge. Det har funnits planer på en tredje kabel, men det har huvudsakligen handlat om att på sikt kanske kunna ersätta någon av de här kablarna om man inte gör reinvesteringar. Nu finns dock planer på reinvesteringar.

Mitt budskap till gotlänningarna är så klart det kan vara: Vi kommer aldrig att på något sätt riskera elförsörjningen för Gotland. Tvärtom har hela detta projekt väldigt lite med kablarna att göra. Det har snarare att göra med den snabba tekniska utvecklingen och de möjligheter som skapas tack vare den.

Det för mig till en annan synpunkt. När vi talar om 2040 handlar det inte om utsläpp, utan det handlar om 100 procent förnybar energi, som ju också är en del av energiuppgörelsen. Därtill har vi en överenskommelse inom inte minst Miljömålsberedningen som gäller nollutsläpp till 2045. Detta har sju partier ställt sig bakom. Det handlar alltså både om energi och om utsläpp. Det är viktigt att fakta är rätt, annars blir det en konstig debatt och diskussion.

Låt mig gå över till frågan om kablarna. Jesper Skalberg Karlsson har tillsammans med övriga riksdagen röstat för att när Svenska kraftnät ska göra sina investeringar måste de vara samhällsekonomiskt försvarbara. Vad Svenska kraftnät har kommit fram till enligt den instruktion som finns från regering och riksdag är att den i det här fallet inte är det. Låt mig dock vara tydlig: Uppdraget till Energimyndigheten hade ingenting med detta att göra. Uppdraget handlar snarare om att ta till vara de stora möjligheter som nu dyker upp tack vare den snabba tekniska utvecklingen på alla led.

Som svar på Emma Wallrups frågor vill jag säga att jag tar klimatförändringarna på största allvar. Det som gör mig optimistisk ur svenskt perspektiv är att vi har tekniken, kunskan, resurserna och musklerna för att visa att det här går att göra på ett annat sätt. Då är energieffektivisering, som Emma Wallrup tar upp, en väldigt viktig fråga.

Som del av den energiuppgörelse som nu ligger på riksdagens bord sätter vi ett mål till 2030 om att effektivisera vårt användande av energi med ytterligare 50 procent i relation till bnp. Detta kommer att inbegripa alla sektorer. Därför har det även gått ut ett uppdrag till Energimyndigheten att i dialog med såväl bostadssektorn som transportsektorn – ja, alla sektorer – ta fram handlingsplaner för hur vi kan göra det här.

Man ska vara medveten om att teknikutvecklingen underlättar även här. Vi kan ta digitaliseringen eller automatiseringen som exempel. Förra året besökte jag ett bostadsbolag, Örebro Bostäder, som tack vare ny analys- och styrningsteknologi har lyckats få ned användningen av elektricitet med 40 procent i sitt fastighetsbestånd och användningen av värme med 25 procent. Detta har man gjort samtidigt som hyresgästerna upplever att deras komfort har ökat.

Vi är alltså bara i början av en mycket positiv utveckling. Den görs inte av sig själv. Vi måste naturligtvis sätta upp mål och handlingsplaner, och det är precis detta som det handlar om och som Energimyndighetens uppdrag har handlat om.

Anf. 22 JESPER SKALBERG KARLSSON (M):

Fru talman! Om ministern vill läsa om att det är stopp för nyanslutning kan han läsa det på SVT:s hemsida från den 5 september i fjol. Han kan läsa det i SvD och nättidningen Ny Teknik från den 11 september i fjol och i Expressen från den 17 februari i år.

Fru talman! Så länge moderaten Mikael Odenberg var generaldirektör för Svenska kraftnät fanns planer om att lägga en tredje kabel till Gotland. Vi har talat om och vi har blivit lovade en ny kabel i tio år. Men när den rödgröna regeringen utsåg en ny gd försvann planerna på en tredje kabel ganska kvickt. Den rapport från Energimyndigheten som vi har debatterat i dag har till uppgift att svara på frågan: Vad gör vi i stället för att lägga en tredje kabel?

Fru talman! Jag tycker att det är tydligt att alternativet som man har tagit fram och tittar på är behäftat med väldigt stor osäkerhet. Man hoppas att storskalig energilagring uppfinns ganska snabbt och kan lösa problemet. Samtidigt som man är teknikoptimist måste man dock utgå från den situation som vi har här och nu. Den säger till oss att en tredje elkabel är rätt lösning vad gäller både energiförsörjningens omställning och beredskap inför kris.

Anf. 23 EMMA WALLRUP (V):

Fru talman! Jag vill påpeka en sak till när det gäller energieffektivisering, och det handlar om information till medborgarna. Det finns ett signalvärde i detta. Många är klimatskeptiker och många tänker att de prioriterar andra saker. De har familj, de hinner inte eller de är inte intresserade av ta ett sådant ansvar.

Men staten skulle kunna göra som på 70-talet, fast kanske i en annan form. Man kan gå ut med information om vad regeringen gör, vad företagen gör och vad vi tillsammans kan göra och säga att det är väldigt viktigt att vi gör detta. Jag tror att detta skulle ge en signal, särskilt i dessa avreglerade tider när det känns som att ingen styr båten. Allt är individualism. Man ska rösta med fötterna i matbutiken och när man väljer elproducent och så vidare. Det här skapar känslor, även hos dem som är duktiga. De

frågar sig hur vi ska hinna ställa om i tid när alla grannar inte bryr sig, inte hinner eller inte har råd. Men om staten skulle ta ett slags helhetsgrepp och göra ett utskick en gång om året eller någonting sådant tror jag att det skulle ge någon sorts känsla av att vi gör det här tillsammans. Jag tror att det skulle få alla de här fria viljorna att styra åt rätt håll på ett bättre sätt än i dag.

Anf. 24 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Här visades med avsevärd tydlighet vådan av att grunda sina interpellationer bara på det man har läst i medierna. Det är klart att detta var beskedet den 5 september, men vi har också en myndighet som reglerar detta, och man drog sedermera tillbaka det beslutet. Hade Jesper Skalberg Karlsson bemödat sig om att prata med energibolaget i fråga eller Energimarknadsinspektionen hade han sett att det där faktiskt inte gäller.

Men grunden är likväl ett uppdrag till Energimyndigheten att se om Gotland kan gå före. Svaret på frågan är ja. Det är många utmaningar förknippade med det, och det behövs en hel del teknikutveckling. Men det är inte omöjligt – tvärtom. Den optimism och den positiva energi jag mötte – från det privata näringslivet, från offentliga aktörer och från en hel del gotlänningar – när jag mottog rapporten på Gotland tar jag till vara. Därför ska vi gå vidare med det här uppdraget.

Vi ska samtidigt se till att vi har kablar så att vi garanterar att Gotland har den energi det behöver om det skulle hända något. Detta behöver varken gotlänningarna eller svenskarna i gemen över huvud taget oroa sig för. Det kommer vi alltid att försäkra oss om.

När det gäller energieffektivisering har vi nyligen tillsammans med Vänsterpartiet gjort en ganska stor satsning på kommunala energi- och klimatrådgivare i akt och mening att hjälpa medborgarna. Samtidigt upplever jag att medborgarna i dag inte bara är medvetna utan också är väldigt aktiva. Det gäller inte enbart besparingar av elektricitet, utan också sådant som återvinning av matrester och annat för att bidra till en mer hållbar utveckling. På det sättet är svenska folket faktiskt oerhört aktivt.

Visst kan och ska vi göra mer. Det är här tekniken med digitalisering, automatisering och elektrifiering kommer in. Jag menar på att vi bör göra detta, och jag känner mig oerhört optimistisk – vi ska kunna klara av utmaningen.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2017/18:408 om vägslitageavgift

Anf. 25 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Edward Riedl har frågat mig om jag under mandatperioden avser att införa en vägslitageavgift.

Finansdepartementet har remitterat en promemoria om en ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik. Promemorian behandlar en avläsbar vägslitageskatt med syfte att skapa likvärdig konkurrens och ordning och reda i åkeribranschen. Vägslitageskatten föreslås omfatta en begränsad del av vägnätet och vara differentierad mellan landsbygd och tätort.

Uppbyggnaden av det tekniska systemet för beskattningen skulle kunna ge information om transporter i landet och möjliggöra utökad kontroll av regelefterlevnaden bland de aktörer som utför tunga vägtransporter. De automatiska kontrollstationerna skulle till exempel kunna medföra förbättrade kontrollmöjligheter av bland annat cabotagettransporter, vilket har efterfrågats av svenska åkerier.

Remissinstanserna har lämnat sina synpunkter, och fortsatt beredning pågår inom Regeringskansliet. Jag har inte för avsikt att föregripa denna beredning.

Anf. 26 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret.

Stefan Löfvens regering har från första dagen man kom in på Rosenbad bedrivit en Norrlandsfientlig politik med höjda skatter på avstånd. Det har varit höjd bensinskatt, höjd dieselskatt, höjd fordonsskatt, försämrat reseavdrag, införd flygskatt och nu senast för någon vecka sedan även nya miljözoner för bilar. I den här interpellationsdebatten handlar det om planer på att införa en kilometerskatt innan den här mandatperioden är slut.

Regeringens förslag om kilometerskatt på tunga lastbilar är faktiskt, fru talman, ingenting annat än en Norrlandsskatt. Det är inte en skatt för att komma till rätta med miljöproblem. Det är en skatt för att bestraffa avstånd, ingenting annat. Men den som vill att hela Sverige ska leva, utvecklas och bidra kan inte beskatta avstånd.

Socialdemokraterna och Miljöpartiet har hela tiden velat införa en kilometerskatt i Sverige. De lovade det före valet, och de har kämpat hela den här mandatperioden för att få en kilometerskatt på plats. Då ska man komma ihåg att Sverige är ett av världens mest handelsberoende länder. Vi ligger i Europas utkant. Vi har väldigt långa avstånd inom landet och ned till kontinenten. Att beskatta avstånd för ett sådant land slår väldigt hårt mot jobb och tillväxt i hela landet. De som drabbas allra hårdast, fru talman, är givetvis de delar av landet som har längst avstånd. Men det här är en i grunden mycket dålig politik för hela den svenska ekonomin.

Jag har hört företrädare för regeringspartierna lyfta fram två huvudsakliga argument för varför man behöver införa den här kilometerskatten. Det första handlar om miljön. Det andra handlar om den osunda utländska konkurrensen, och det är den ministern tar upp i sitt interpellationssvar i dag.

När det gäller miljöargumentet kan jag säga att det här är den sämsta sortens miljöpolitik, för även om lastbilarna släppte ut precis ingenting och gick på el skulle man ändå bli beskattad för de avstånd man har. Det är en mycket dålig miljöpolitik som inte alls premierar att man ställer om till miljövänligare alternativ.

När det gäller den osunda och olagliga utländska trafiken, som man vill komma åt, ställer jag mig väldigt frågande, fru talman, till hur ytterligare en skatt på redan hårt beskattade lastbilsåkerier ska hjälpa över huvud taget. Vi har redan högst skatt på diesel, på lastbilar och på lastbilschaufförer. Om höga skatter vore svaret på de här utmaningarna skulle vi redan ha lösningen. Det jag inte kan förstå är varför de som kommer in från utlandet och fuskar med alla de skatter, avgifter, regler och lagar vi har i Sverige skulle betala ytterligare en ny skatt. Detta kan jag, fru talman, inte förstå över huvud taget.

Vi moderater har i stället föreslagit en annan modell, med gps-övervakning och bomssystem. Så fort man kommer in i Sverige ska man passera genom bommar där nykterheten kontrolleras och man får en gps-anordning i lastbilen. Då kan vi följa och övervaka lastbilarna och se till att man betalar skatter och avgifter. Vi kan därigenom se till att man följer lagar och regler på ett mycket bättre sätt än i dag. Då kan vi på allvar säkerställa att de utländska lastbilarna betalar för sig och gör rätt för sig. Det är en bra modell. En skatt till utöver de redan högsta skatterna på transporter kan inte vara lösningen, fru talman.

Jag frågade ministern om man tänker införa de här kilometerskatterna före valet. Jag lyckades inte uppfatta svaret på annat sätt än att man åtminstone fortsätter att arbeta för det. Men jag kan ha misstolkat ministern.

Anf. 27 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Edward Riedl frågar om vi kommer att införa det här under mandatperioden. Jag tror att Edward Riedl har koll på att vi sedan lång tid tillbaka har propositionsstoppet bakom oss. Det här är ju fortfarande ute på remiss. Att riksdagen skulle hinna fatta beslut om något sådant här före stängning framstår kanske inte som så sannolikt. Men om vi kommer med en proposition är det naturligtvis upp till riksdagen. Det är proppstopp för propositioner som riksdagen är skyldig att hantera under mandatperioden. Kommer vi med en proposition är det upp till Edward Riedl och andra riksdagsledamöter att besluta om den ska behandlas före valet eller inte.

När jag lyssnar på Edward Riedl framstår det lite som att han argumenterar mot det förslag till vägslitageskatt som kom från Vägslitageskattekommittén för ett tag sedan. Nu ligger ett helt annat förslag ute på remiss. Det är rejält omarbetat och tar på ett helt annat sätt än det ursprungliga förslaget hänsyn till de geografiska skillnader som vi har i landet. Det är bättre för svenska åkeriers konkurrenskraft och är betydligt bättre vad gäller möjligheten att styra mot miljömställning.

Enligt det förslag som ligger ska man bara beskatta de stora vägarna, men man ska också kunna ta hänsyn till om det finns alternativa transportslag och om det finns möjlighet att lägga över på järnväg eller på båt. Man kan då ha nedsatta avgifter. Man kan också ta hänsyn till om det är en glest trafikerad väg. Det gör naturligtvis att påverkan på transporterna i Norrland, som Edward Riedl talar sig varm för, är betydligt mindre jämfört med det ursprungliga förslaget.

Ett av de utkast som finns visar att det i huvudsak är E4:an längs Norrlandskusten som påverkas av en vägslitageskatt.

Det är också ett förslag som kan premiera omställning. Det är inte så att man behöver utforma det på så sätt att en lastbil oavsett hur mycket den släpper ut ska betala samma skatt. Här finns en möjlighet att via det här premiera de fordon och lastbilar som är mer miljövänliga.

Det finns i dagsläget också en risk i och med att Tyskland har en miljöstyrande vägslitageavgift att man väljer att skicka de svenska miljövänliga lastbilarna att åka på de transporter som är i Tyskland medan man i stället använder de äldre lastbilarna som släpper ut mer i Sverige. Den ordning vi har i dag riskerar att öka utsläppen. Här finns möjlighet till miljöstyrning.

Vad gäller konkurrensen kommer det att finnas goda möjligheter att övervaka utländska transporter via en sådan skatt. Det kommer naturligtvis

att förbättra konkurrensvillkoren för de svenska åkare som gör rätt för sig. Det är också därför som åkerinäringen ser poängen med en sådan skatt.

Nästan 20 procent, var femte kilometer, som en lastbil åker i Sverige är en transport som utförs av en utländsk åkare. Då är det bra att de utländska åkarna också är med och bidrar till att upprätthålla det svenska vägnätet.

Edward Riedl talade om bensinskatten och menar att den bensinskattelnivå vi har i dag är väldigt dålig och förstör möjligheterna för tillväxt i Norrland. Nu läste jag Moderaternas budgetmotion alldeles i veckan. Där fanns ingen bensinskattesänkning med. Det kan inte vara så tokigt om Moderaterna inte föreslår en bensinskattesänkning, eller?

Anf. 28 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Jag ställde en fråga till finansministern huruvida regeringen avser att lägga fram ett lagförslag. Det jag får tillbaka är hur riksdagsordningen ser ut. Tack, fru talman, och tack, ministern, men jag har ganska god koll på det!

Min frågeställning var om regeringen avser att försöka lägga fram det och försöka få igenom det. Det var min frågeställning. På det har ministern, som jag tolkar det, fortfarande inte svarat annat än med hur riksdagsordningen ser ut, vilket jag förutsätter att vi båda två mycket väl känner till.

Fru talman! Min fråga kvarstår: Kommer regeringen att försöka få igenom skatten före valet? Jag vet att regeringen har en del bekymmer mellan Socialdemokraterna och Miljöpartiet vad gäller ambitioner i olika delar. Det är därför jag ställer frågan till finansministern.

Det finansministern säger är att jag debatterar ett gammalt förslag. Nej, fru talman, det gör jag absolut inte. Det var precis så det lät i valrörelsen. Det var så det lät när man lade fram de första utredningsdirektiven, det vill säga: Ingen ska drabbas av skatten.

Träffade man från Socialdemokraterna skogsindustrin skulle den undantas. Träffade man företrädare för Norrland skulle Norrland inte drabbas av skatten. Samtidigt som alla ska undantas och ingen ska drabbas ska den dra in miljarder kronor till statskassan. Den ska också bidra till omställning och en mängd andra saker. Det får jag inte att gå ihop, inte den här gången heller, fru talman.

Låt mig konstatera varför den är dålig. När det gäller miljöstyrning är den helt utan möjligheter att styra mot miljövänliga alternativ därför att man bestraffar avstånd och inte utsläpp. Det är den stora kritiken mot förslaget.

När det handlar om att förbättra konkurrensen kvarstår kritiken från mig, Moderaterna och många andra. På vilket sätt ska ytterligare en skatt för den redan hårdast beskattade åkerinäringen i Europa bidra till att få ordning på den utländska konkurrensen? Problemet är att man inte betalar skatter och avgifter och att man inte följer lagar och regler. Då säger regeringen att lösningen på detta måste vara ytterligare en skatt till på de redan hårt beskattade. Det kommer att leda till några saker. Det kommer att leda till försämrad konkurrenskraft för industrin totalt sett i Sverige. Det kommer att ske ytterligare en press på löner och villkor för svenska chaufförer, och åkerier kommer att slås ut. Det är inte lösningen på något sätt.

Det vi moderater i stället vill göra är att se till att de lagar och regler vi har följs och att de skatter och avgifter som man ska betala när man är i Sverige och eventuella böter också säkerställs. Det görs med en GPS-teknik där vi både kontrollerar med bomsystem när lastbilar tar sig in i Sverige och kontrollerar nykterhet men också kontrollerar alla de olika delarna. Då kan vi på allvar göra någonting åt detta.

Det Skatteverket säger är att det redan i dag, under den här regeringen, sker miljardfusk från de utländska åkerierna vad gäller att de inte betalar Eurovinjetten. Det är ett alternativt system för att de ska betala för de vägar de sliter på när de är inne i Sverige. Det sker ett enormt stort fusk.

Vi borde säkerställa att vi får in de pengarna och får konkurrensen att bli likvärdig. Problemet i dag är att vi har den hårdast beskattade åkerinäringen i Europa samtidigt som det kommer in lastbilar till Sverige som fuskar med de lagar och regler vi har och inte betalar skatter och avgifter.

Då är lösningen från regeringen: Vi ger er en skatt till. Problemet är att det som kommer att hända är att – i vanlig ordning – de svenska åkerierna kommer att få betala de nya skatterna. De som redan fuskar kommer att fortsätta att försöka fuska precis som de gör med alla de andra skatterna vi har. Det kan omöjligt vara lösningen på detta.

Anf. 29 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Nu fick jag inget svar om bensinskatten. Edward Riedl är uppenbarligen mycket bekymrad över skatteläget för åkeribranschen. Men återigen: I Moderaternas budgetmotion som presenterades i går eller om det nu var i förgår hittar jag inga skattenedsättningar just för åkeribranschen. Det tycks ändå som att Edward Riedl är ganska nöjd – eller om inte han, så i varje fall det parti som han företräder – med hur skattesituationen ser ut i den svenska åkerinäringen.

Vad gäller riksdagsordningen är frågan om regeringen vill införa en vägslitageskatt under mandatperioden eller inte. Det handlar både om regeringen lägger fram ett förslag eller inte och om hur riksdagen väljer att agera. Man kan inte införa en skatt utan att riksdagen har fattat beslut om att den ska införas.

Vi har nu fått in remissynpunkterna på promemorian som varit ute på remiss. Vi behandlar den nu. Sedan kommer vi att fatta beslut om hur vi från regeringens sida går vidare. Oavsett vilket beslut vi fattar är vi beroende av vilka beslut som riksdagen fattar.

Vad gäller konkurrensen råder i dag väldigt stora problem på de svenska vägarna. De svenska åkerierna pressas hårt av illojal konkurrens från oseriösa utländska åkare. Det är inte en situation som vi kan acceptera. Det är heller inte en situation som den svenska åkerinäringen är nöjd med. Det är därför som den svenska åkerinäringen ser en möjlighet med ett vägslitageskattesystem och den övervakning det innebär för att förbättra konkurrenskraften gentemot de utländska åkarna.

Med den transponderlösning som föreslås kommer vi att kunna ha kontroll över de lastbilar som kör på de svenska vägarna. Då blir det svårt att fuska med skatten och utöva illegala cabotagetransporter på det sätt vi vet sker på vägarna i dag. Det kommer att förbättra situationen för den inhemska åkerinäringen och kommer att göra att utländska transportörer får betala högre skatt i Sverige än vad de gör i dag. Jag tycker själv att det är

mycket bra att vi på så sätt har en möjlighet att skydda den svenska åkerinärningen.

Här finns också en möjlighet att styra mot miljö. Man kan ha högre avgifter om det är lastbilar som släpper ut mycket koldioxid och lägre avgifter på de lastbilar som släpper ut lite koldioxid. Det är ett sätt att kunna styra transportnäringen så att vi får fler miljövänliga lastbilar i Sverige.

Det är också ett sätt att styra över godset från de miljöfarliga lastbils-transporterna till mer miljövänliga transporter på järnväg och båt. Det är viktigt för att vi ska klara planeten, för att stoppa klimatförändringarna och för att stoppa den uppvärmning som riskerar livet på vår planet.

När vi frågar vad det är som oroar svenska folket allra mest är svaret klimatförändringarna. Det handlar om att vi ska kunna leva ett fortsatt bra liv i Sverige och på planeten. Då måste göra mer för att styra över från farliga koldioxidutsläppande lastbilar till mer miljövänliga lastbilar och mer miljövänliga transporter.

Det handlar om att ta ansvar för våra barn och för kommande generationer. Det ansvaret vill regeringen ta.

Anf. 30 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Jag ska besvara ministerns fråga, och jag hoppas att ministern gör mig samma tjänst och besvarar den fråga som jag bad henne att komma till riksdagen och svara på.

Svaret på frågan om bensinskatten är att vi moderater kommer att återkomma i valrörelsen, och jag kommer givetvis att göra allt jag kan för att vi både ska stoppa överindexeringen och, förhoppningsvis, få till ett skattestopp på bensinen. Men det kan vi återkomma till i valrörelsen.

Min fråga till ministern gällde inte tekniken och hur riksdagsarbetet funkar. Jag har hyggligt god koll på det, fru talman. Min fråga till ministern var om regeringen avser att försöka få igenom kilometerskatten innan mandatperioden är slut. Möjligen kan man skönja svaret att ministern inte vet. Det är möjligen så, och då kan hon ju säga det: Jag vet inte om vi kommer att göra det. Det är i så fall svaret på frågan; annars är det ja eller nej.

När det gäller tekniken kring den illojala, som ministern beskriver det, konkurrensen skulle jag vilja säga den *olagliga* konkurrensen. Om man inte betalar skatter och avgifter och inte följer lagar och regler är det olaglig konkurrens och inte illojal konkurrens. Jag tycker att det är viktigt att säkerställa att det finns en skillnad mellan dessa.

Vi är överens om att vi bör få en större regelefterlevnad. Min fråga till ministern är bara hur ytterligare skatter på de svenska åkerierna ska lösa problemet med dem som kommer utifrån och redan i dag fuskar. Varför skulle de betala ytterligare en skatt när de inte betalar de andra skatterna och avgifterna och inte följer de lagar och regler vi har?

Jag tycker att det är bra om man kan få till någon form av transponderlösning och att regeringen överväger den lösning vi moderater har säkerställt sedan tidigare.

Det jag skulle vilja fråga ministern till sist är: Hur mycket går det att överföra från lastbil till väg och järnväg? Det är ungefär 57 procent, och de sista procenten är extremt dyra. Och på vilket sätt är detta styrande för bättre miljö, fru talman? Det tycker jag att ministern borde svara på.

Anf. 31 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Hur kan det här vara miljöstyrande? Jo, genom att man betalar högre skatt för de lastbilar som släpper ut mycket koldioxid och lägre skatt för de lastbilar som släpper ut lite koldioxid. På så sätt får man en miljöstyrning.

Det har visat sig att ekonomiska styrmedel har varit väldigt effektiva när det gäller att styra bort från miljöfarlig verksamhet. Det är någonting som vi har jobbat med i Sverige under en lång rad av år. Vi ligger i framkant i världen. Men tyvärr är det inte Moderaterna som har varit drivande i dessa frågor, utan det är socialdemokrater och miljöpartister och även vänsterpartister som har drivit dem. Det gör vi också den här gången.

Detta är en möjlighet att öka miljöstyrningen och förbättra konkurrensvillkoren för den svenska näringen. Med en transponderlösning är det lättare att övervaka och dra in skatten än det är i dagsläget. Det är därför detta förbättrar konkurrenskraften. Här blir övervakningsmöjligheterna betydligt bättre. Den här skatten kommer att vara svår att smita ifrån, och jag antar att just detta är en viktig orsak till att åkerinäringen tycker att detta är ett intressant förslag.

Nu ska vi gå igenom remissvaren, och sedan kommer regeringen att återkomma med besked om hur man går vidare med frågan. Men det är såklart tydligt: När vi ska förbättra konkurrenskraften för den svenska åkerinäringen och när vi ska öka miljöstyrningen har vi inte Moderaterna med oss. Tyvärr är jag inte förvånad.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2017/18:433 om icke-medicinsk omskärelse

Anf. 32 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Fru talman! Richard Jomshof har frågat barn-, äldre- och jämställdhetsministern om regeringen kommer att ompröva sin tidigare hållning i frågan om icke-medicinsk omskärelse och lägga fram ett liknande förslag i Sverige som det som nu har lagts fram på Island. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Det förslag som har lagts fram på Island innebär ett totalt förbud mot omskärelse av pojkar under 18 år. Om förslaget skulle antas skulle Island bli det första landet i Europa med ett sådant förbud.

Omskärelse av pojkar väcker frågor om var gränsen går mellan olika etiska principer, till exempel mellan religionsfrihet och barns rättigheter som de uttrycks i barnkonventionen. Jag har full förståelse för att frågan väcker debatt och att sedvänjan både kan kritiseras och försvaras ur olika perspektiv.

I Sverige finns sedan 2001 särskild lagstiftning kring icke-medicinsk omskärelse av pojkar, den så kallade omskärelselagen (2001:499). Syftet med lagen är att sådan omskärelse ska genomföras på ett betryggande sätt och med hänsyn till barnets bästa. Omskärelse får bara utföras av legitimerade läkare eller av personer som beviljats särskilt tillstånd av Inspektionen för vård och omsorg.

Om pojken är äldre än två månader får ingreppet enbart utföras av legitimerad läkare. Pojkens inställning ska så långt som möjligt klarläggas, och ett ingrepp får inte utföras mot pojkens vilja. Vid all omskärelse ska smärtlindring ombesörjas av legitimerad läkare eller legitimerad sjuksköterska. Ingreppet ska utföras under betryggande hygieniska förhållanden och med hänsyn till vad som är bäst för pojken. Den som utför omskärelse utan att vara legitimerad läkare eller utan att ha ett särskilt tillstånd kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Omskärelse av pojkar omfattas också av bestämmelserna i patientsäkerhetslagen. Det innebär bland annat att sådan verksamhet ska anmälas till IVO och att den står under IVO:s tillsyn.

Bakgrunden till omskärelselagen var att det enligt då gällande rätt och under vissa omständigheter inte bedömdes vara straffbart att omskära pojkar utanför hälso- och sjukvården. Efter en noggrann avvägning av för- och nackdelar med olika alternativ kom regeringen fram till att det inte var aktuellt med ett förbud, då man ansåg att det skulle kunna öka risken för illegala och osäkra ingrepp. I stället genomfördes en reglering med syfte att förebygga att ingreppen sker på ett sätt som inte är förenligt med barns bästa.

Det finns inte någon avsikt från regeringens sida att ompröva detta.

Anf. 33 RICHARD JOMSHOF (SD):

Fru talman! År 2001 blev det tillåtet för föräldrar att omskära sina söner av religiösa skäl. År 2007 presenterade Socialstyrelsen en rapport i vilken man föreslog att det skulle införas en lagstadgad "rätt" för icke-medicinsk omskärelse på pojkar inom hälso- och sjukvården samt att landstingen skulle få en motsvarande skyldighet att utföra detta.

Även om det inte finns något sådant lagstadgat tvång för våra landsting i dag finns det däremot en rekommendation från Sveriges Kommuner och Landsting från 2009 som innebär att alla landsting ska erbjuda icke-medicinsk omskärelse. Ett stort antal landsting har dock valt att inte följa denna rekommendation, vilket bland annat försvaras med bristfällig ekonomi och att man inte ser det som sjukvård. I fjol valde till exempel Region Skåne att ta bort subventionerna för dessa ingrepp och att överlåta åt föräldrarna att själva stå för kostnaden. I dag är det 7 av 21 regioner och landsting som utför eller subventionerar detta.

Fru talman! Kritiken mot icke-medicinsk omskärelse är omfattande. Sammanlagt elva debattörer, däribland Bengt Westerberg, professor Staffan Bergström vid Karolinska institutet och överläkare Gunnar Göthberg vid Drottning Silvias barn- och ungdomssjukhus i Göteborg, skrev följande i en debattartikel i DN 2011: "Att visa empati och respekt för vuxna människor som önskar skära i sina barns friska kroppar innebär emellertid ett ställningstagande som vänder barnen ryggen. Empati och respekt bör i detta sammanhang visas de som ingreppet utförs på, inte för dem som står vid sidan av och firar den oåterkalleliga märkningen av barnet."

I februari 2012 kunde vi läsa i Göteborgs-Posten att Svenska Barnläkarföreningen hade vänt sig till Socialstyrelsen med en skrivelse där man tar ställning mot icke-medicinsk omskärelse – detta eftersom ingreppet kränker det enskilda barnets integritet och självbestämmande över såväl den egna kroppen som framtida religiös uppfattning.

I september 2013 undertecknade Vårdförbundets förbundsordförande en debattartikel tillsammans med bland andra Barnombudsmannen i vilken man skriver: ”Att omskära ett barn utan medicinsk grund och utan att barnet har samtyckt bryter enligt vår mening mot barnets mänskliga rättigheter och mot grundläggande medicinsk-etiska principer. Mot bakgrund av att ingreppet är oåterkalleligt och kan leda till allvarliga komplikationer ser vi det som grundläggande att föräldrarätten inte sätts före barnets rätt till medbestämmande, kroppslig integritet och skydd mot skadliga sedvänjor.”

Den 16 januari i år gjorde Sjuksköterskornas etiska råd följande uttalande: ”Sjuksköterskornas etiska råd anser att omskärelse av pojkar som inte är medicinskt motiverad är oförenlig med barnets rätt till integritet, självbestämmande och barnets bästa enligt FN:s konvention om barns rättigheter. Ingreppet bör endast utföras om den som berörs kan ge sitt samtycke till åtgärden. – – Sjuksköterskor ska ha patientens hälsa som det främsta målet och aldrig frångå principen om människors lika värde. Sjuksköterskor har ett etiskt ansvar att respektera mänskliga rättigheter och ingripa när människors hälsa hotas. Därför bör inte sjuksköterskor medverka till icke-medicinsk omskärelse av pojkar.”

Med anledning av detta vill jag ställa följande fråga till socialminister Annika Strandhäll: Vad anser socialministern om de argument som professionen och dessa instanser framför?

Anf. 34 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Fru talman! Tack, Richard Jomshof, för den här utomordentligt viktiga interpellationen som berör en fråga som är väldigt svår! Det är den inte minst eftersom, precis som du själv beskriver det, omskärelse innebär ett oåterkalleligt fysiskt ingrepp. Då är det naturligt att den här typen av frågor ställs och att de ställs återkommande. Jag vet också att det är en fråga som har diskuterats bland barnombudsmännen i Norden som har en stark uppfattning i frågan – man ifrågasätter om omskärelse bör utföras på pojkar på det här sättet.

Samtidigt får vi inte glömma att internationellt sett är icke-medicinsk omskärelse av pojkar inte en ovanlig företeelse. WHO uppskattade 2007 att 30 procent av alla män är omskurna. Vi vet också att bland judar och muslimer är det här en fråga som har en stark religiös förankring och att det har varit svåra diskussioner och debatter i Sverige och på andra håll i världen när den här frågan har lyfts. Judiska pojkar omskärs vanligen på den åttonde levnadsdagen och muslimska pojkar vid varierande ålder, vanligen mellan sju dagars och tio års ålder.

Jag tycker att man ändå ska lyfta in att i till exempel Nordamerika sker omskärelse även i familjer som inte är judiska eller muslimska. Som skäl anges främst hygieniska fördelar, vilket det dock finns lite stöd för om man ska vara riktigt ärlig. I USA har vi en situation där en majoritet av männen är omskurna. De senaste uppgifterna som vi känner till är från 2010, och då bedömdes att ungefär 58 procent av alla nyfödda pojkar blev omskurna.

I och med att jag vet att du, Richard Jomshof, har haft ett långvarigt engagemang i den här frågan är jag också övertygad om att du vet att omskärelselagen kom på plats eftersom den dåvarande regeringen ansåg att det fanns starka skäl att ta fram en reglering med syftet att se till att de omskärelser som ändå skedde, oavsett om vi ville det eller inte, skulle

kunna ske på ett tryggare sätt och förebygga risken för illegala och osäkra ingrepp. Det är en lagstiftning som egentligen är en mycket noggrann avvägning med hänsyn till barnets bästa och till religiösa och kulturella aspekter.

Jag har mycket stor förståelse för att du lyfter frågan, Richard Jomshof. Den är svår. Vi har också under de senaste åren diskuterat den på Socialdepartementet men i nuläget kommit fram till att det inte finns tillräckliga skäl för att göra en förändring. Island går nu eventuellt före, och vi kommer naturligtvis att med intresse följa hur processen kommer att se ut på Island och hur detta kommer att mottas där.

Jag stannar där så länge och lyssnar gärna mer.

Anf. 35 RICHARD JOMSHOF (SD):

Fru talman! Tack för svaret jag fick, socialministern!

Vi kan konstatera att motståndet mot icke-medicinsk omskärelse är omfattande. Det jag läste upp i mitt förra inlägg är bara några få exempel.

Jag vill förtydliga och sammanfatta det jag anser vara de viktigaste argumenten mot det jag anser vara en lagstadgad könsstymning av pojkar.

För det första: Ingreppet sker oftast så tidigt i livet att den som blir omskuren inte har möjlighet att själv välja eller säga ifrån. Jag menar att det strider mot grundläggande medicinsk-etiska principer och mot patientlagen, i vilken det talas om respekten för patientens integritet och rätt att vara med och bestämma om handlingar och beslut som berör personen i fråga.

För det andra: Jag anser att ingreppet strider mot FN:s konvention om barns rättigheter, i vilken det bland annat fastslås att konventionsstaterna ska respektera barnets rätt till tankefrihet, samvetsfrihet och religionsfrihet samt vidta alla lämpliga åtgärder för att skydda barnet mot alla former av skada eller övergrepp. Konventionsstaterna ska dessutom vidta alla effektiva åtgärder i syfte att avskaffa traditionella sedvänjor som är skadliga för barns hälsa.

För det tredje: Ingreppet är oåterkalleligt och kan leda till allvarliga komplikationer som blödning och infektioner. Vårdförbundet skriver till exempel på sin hemsida att ingreppet är smärtsamt och att det sammantaget saknar hälsomässiga vinster för barnet. Man skriver också att allvarliga komplikationer har inträffat vid omskärelse och ger exempel på att ett barn har dött trots att ingreppet utförts av läkare.

För det fjärde: En omskuren penis blir mindre känslig för stimulans. Anledningen till det är att man vid ingreppet skär bort tusentals känsliga nervändar.

För det femte: En omskuren penis är inte mer hygienisk i sig själv, inte minst för att ollon och urinrör lämnas mer exponerade för smuts och bakterieangrepp. Man vet också att på nyfödda innebär avsaknaden av förhud en ständig kontakt med urin och avföring. Omskurna män löper dessutom ökad risk för urinrörsförträngning och urinvägsinfektion som kan leda till njurskador.

För det sjätte: Könsstymning av flickor är förbjudet sedan 1982, vilket jag anser är relevant i sammanhanget. Jag menar att är det förbjudet att könsstymma flickor ska det naturligtvis vara förbjudet att könsstymma pojkar. Allt annat är diskriminerande.

För det sjunde: Socialministern talar om religionsfrihet, eller nämner det åtminstone som begrepp, i sitt svar. Jag vill då påpeka att religionsfrihet också innebär frihet *från* religion, vilket är väldigt relevant i sammanhanget.

Jag är fullt medveten om att det finns grupper, inte minst i Nordamerika, som inte är muslimer och judar utan kristna och även icke-troende som utför den här sortens ingrepp. För mig är det helt irrelevant. Det handlar inte om religion eller kultur. Det handlar om ett ingrepp på pojkar som är förkastligt. Det spelar ingen roll vem som utför det, och det spelar ingen roll om en majoritet omskärs i vissa delar av världen. Det är fortfarande fel. Vi måste våga gå i främsta ledet och säga stopp mot saker som är dåliga, och detta är dåligt.

Med anledning av detta vill jag ställa följande fråga: Det blir ändå så att regeringen och socialministern de facto tar ställning för könsstympning av pojkar. Det är ett ingrepp som inte bara tvingar på barnet en religiös identitet och kränker barnets integritet utan också utsätter barnet för ett irreversibelt ingrepp som innebär men för livet. Är det verkligen inte viktigare än att det finns grupper som kanske använder till exempel religionen, kulturen eller vad det än må vara som argument?

Anf. 36 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Fru talman! Jag är glad att vi får en debatt som blir nyanserad, och jag märker att du, Richard Jomshof, är väldigt påläst i de här frågorna. Men jag vill återigen ändå understryka att det var väldigt svåra överväganden som gjordes. Den dåvarande regeringen tog ställning för att reglera det här området som dessförinnan var helt oreglerat. Jag tror att vi hade ett fall som till och med var uppe i Högsta domstolen, om det var 1997, som föranledde att man initierade en process för att få en lagstiftning på plats. Då hade en pojke skadats mycket allvarligt vid någon form av illegal omskärelse, och det fanns ingen möjlighet att utkräva något ansvar. Där någonstans blev avvägningen att få en reglering på plats som ändå ökar skyddet för barnen, och om omskärelse sker ska det ske under betryggande former och inom ramen för hälso- och sjukvården. Trots detta vet jag att det fortfarande sker ingrepp, förmodligen illegalt, i Sverige. Det ska vi inte blunda för.

Den nuvarande debatten är bra. Man ska, och kan, aldrig låsa sig i en sådan här fråga. Vi ska självklart följa den utveckling och den debatt som pågår i vår omvärld, som de nordiska barnombudsmännen har lyft fram och som professionerna lyfter fram. Frågan ska tas på allvar – och vi gör det.

Jag vet också att utöver det initiativ som har tagits på Island har det också tagits ett medborgarinitiativ i Danmark. Jag vet inte riktigt hur långt de har kommit, och det är klart att de initiativen också påverkar den svenska debatten.

Det jag tycker är viktigt är att Europarådet har gjort några tydliga uttalanden om att omskärelse av pojkar, till skillnad från könsstympning av flickor, inte anses vara en kränkning av mänskliga rättigheter och inte bör förbjudas. Jag kan tänka mig att de har haft lika svåra avväganden att göra som den dåvarande regeringen hade i att man slits mellan olika grupper och viljor samt synen på omskärelse som företeelse.

FN:s barnrättskommitté har uttryckt oro över sådan manlig omskärelse som genomförs under otrygga och ohygieniska förhållanden. Kommittén har uttalat att omskärelse är en av de sedvänjor som bör granskas mot bakgrund av barnkonventionens principer. Kommittén har dock inte kritiserat omskärelse i sig eller uttalat riktigt samma starka fördömanden som när det gäller könsstympning av flickor. Det är inte heller ett ingrepp med riktigt samma konsekvenser som vid könsstympning av flickor.

Jag vet att Världshälsoorganisationen, WHO, till och med rekommenderar omskärelse i vissa delar av världen där det finns mycket höga hiv-tal. Det finns ett visst stöd för att det skulle minska överförbarheten vid sexuell kontakt. Allt detta är sagt för att ta in lite olika perspektiv på hur debatten ser ut i omvärlden.

I Sverige finns i dag fyra särskilda tillstånd, utöver den för hälso- och sjukvården – bland dem judiska församlingar.

Anf. 37 RICHARD JOMSHOF (SD):

Fru talman! Det var i mitten av februari som lagförslaget presenterades på Island. Precis som socialministern säger får vi se vad man landar i där. Det ska bli mycket intressant att följa frågan. Jag är också väl medveten om den diskussion som pågår, och har pågått länge, i Danmark.

Jag håller med om att det är fråga om svåra överväganden. Det finns så många argument emot denna form av omskärelse. Jag har läst upp de jag anser vara viktigast. Men argumenten för lyser med sin frånvaro. Man talar om religionsfrihet. Problemet är då, till exempel, att om man tar ställning för omskärelse ur ett religiöst perspektiv kan det innebära att om någon får för sig att – vad vet jag – skära bort öronsnibbarna på sina barn som ett sätt att markera religionstillhörighet, skulle man vara tvungen att acceptera det av exakt samma anledning. Eller låt oss säga att en grupp vill tatuera sina barn med stora runor. Man kan skratta åt det ...

(Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S): Jag förstår.)

... men någonstans skulle man vara tvungen att acceptera det. Det skulle vara diskriminerande att säga nej till det när man säger ja till något annat som faktiskt är långt värre. Man målar in sig lite grann i ett hörn.

Det finns inga hållbara argument för omskärelse, utan jag tror att det handlar om en rädsla för att bli anklagad för olika saker. Man brukar använda argumentet att många i världen utför omskärelse, men tänk om det hade varit ett nytt förslag. Låt oss säga att omskärelse inte hade funnits tidigare och företrädare för en religion hade sagt att de nu vill skära bort en bit av sina småpojkar penisar, en bit av förhuden. Jag tror att de flesta hade reagerat med avsky. Därför måste vi våga säga nej. Det är inte acceptabelt eller hållbart.

Jag är väl medveten om att den lagskärpning som ändå infördes är ett steg i rätt riktning – jag håller med om det. Men omskärelse är något som måste förbjudas. Det är inte acceptabelt. Det är trots allt 2018, och vi ska inte acceptera den sortens sedvänjor som kränker barn.

Anf. 38 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Fru talman! Omskärelse är en fråga som förtjänar att följas. Jag instämmer också i interpellantens ingång till frågan att om det hade varit fråga

om något som skulle tas i bruk i dag hade diskussionen förmodligen sett annorlunda ut. Det går inte att blunda för.

Omskärelse är en sedvänja som till dels har en religiös anknytning, som vi diskuterar här, till dels är en sedvänja som används och har använts i stora delar av världen. Det är därför svårt att se att ett direkt förbud skulle få önskvärda konsekvenser, nämligen att sedvänjan skulle upphöra. Risken är att man försätter dessa barn i en situation där de utsätts för illegala och osäkra övergrepp.

Det här är en etiskt svår fråga. Den har också diskuterats vid flera tillfällen av till exempel Smer, som har vägt de olika delarna i frågan åt olika håll.

För min del vill jag ge ett tydligt besked. Jag tar verkligen till mig de synpunkter som har lyfts fram här, och jag har förståelse för dem. Vi kommer att följa frågan om vad som händer i de andra nordiska länderna. Det har naturligtvis varit viktigt för oss att också ta del av vad barnombudsmännen har fört fram. Det handlar om samtliga nordiska barnombudsmäns ställningstaganden, och vi har lyssnat på professionerna. Sedan får vi fundera över hur vi tar frågan vidare i nästa steg på ett klokt sätt.

Jag tackar för en bra interpellation.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2017/18:455 om vårdköerna

Anf. 39 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Fru talman! Niklas Wykman har frågat mig vilken av vårdkriserna i de socialdemokratiskt styrda landstingen jag anser vara mest akut att lösa. Han har också frågat mig om jag ämnar tillsätta en kriskommission som ser över sjukvården i hela Sverige.

Landstingen ansvarar för att erbjuda en god hälso- och sjukvård och för att planera sin hälso- och sjukvård med utgångspunkt i behovet av vård hos dem som omfattas av landstingens ansvar. Det är landstingens ansvar att säkerställa att de skattemedel de förfogar över används ändamålsenligt och att medborgarna erbjuds en hälso- och sjukvård i enlighet med de lagar som riksdagen har beslutat om.

Regeringen granskar kontinuerligt vården i hela Sverige, främst genom sina myndigheter men också genom att tillsätta offentliga utredningar. Socialstyrelsen har exempelvis nyligen rapporterat sitt årliga regeringsuppdrag om vårdens tillgänglighet. Även Myndigheten för vård- och omsorgsanalys och Inspektionen för vård och omsorg har kommit med belysande rapporter på detta område. Myndigheternas rapporter innehåller i många fall också landstingsspecifik statistik och resultat som bidrar till att öppet redovisa och belysa de problem som finns inom hälso- och sjukvården i alla landsting.

Det långsiktiga arbete som bedrivs inom utredningen Samordnad utveckling för god och nära vård är ett exempel på att regeringen har sett ett behov av att nationellt se över lagstiftning och andra åtgärder i syfte att stimulera ett utvecklingsarbete som bland annat ska öka tillgängligheten till och kvaliteten i vården. Även den nyligen tillsatta utredningen Ordning

och reda i vården och betänkandet *Kunskapsbaserad och jämlik vård* är goda exempel på detta.

Regeringen har sett behov av att utreda former och ändamålsenlighet för besluts- och genomförandeprocesser i samband med upphandlingar och investeringar när det gäller avtalsreglerat samarbete mellan det offentliga och privata inom hälso- och sjukvården. Detta sker mot bakgrund av fallet Nya Karolinska Solna, NKS.

Tillgängligheten i vården är en prioriterad fråga för regeringen. Behoven av vård har ökat, bland annat på grund av en åldrande befolkning. Stora pensionsavgångar och en ansträngd personalsituation innebär utmaningar för att säkerställa en effektivt organiserad vård med rätt kompetens på rätt plats.

Vårdproduktionen har ökat – men inte tillräckligt mycket för att motsvara de ökade behoven. Oavsett orsakerna kan vi självklart inte vara nöjda med dagens tillgänglighetsiffror. Tillgänglighetsfrågan i vården låter sig dock inte lösas med en enskild enkel åtgärd. Den måste angripas från flera olika håll utifrån det komplexa hälso- och sjukvårdssystem vi har i Sverige.

Regeringen valde att inte fortsätta med kömiljarden, bland annat då den angrep problemens symtom snarare än deras orsaker. De köer vi ser i dag har byggts upp över tid ända sedan 2013, och kömiljarden bidrog inte till att lösa problemen långsiktigt. Kömiljarden kritiserades även för att leda till undanträngningseffekter och kreativ registrering av väntetider.

Regeringen har vidtagit flera åtgärder för att stödja landstingen i arbetet med att komma till rätta med tillgänglighetsproblemen. Det görs bland annat stora satsningar på att stärka arbetet med att säkra vårdens kompetensförsörjning. Regeringen har också föreslagit en förstärkt vårdgaranti i primärvården för att fler patienter snabbare ska kunna få en medicinsk bedömning från legitimerad hälso- och sjukvårdspersonal. Delar av satsningen patientmiljarden ska stötta införandet av en sådan. För att ytterligare förstärka de pågående satsningarna för ökad tillgänglighet tillför vi nu dessutom 600 miljoner kronor i vårändringsbudgeten.

Anf. 40 NIKLAS WYKMAN (M):

Fru talman! Det sprudlar kanske inte av engagemang för svensk sjukvård, det svar som Annika Strandhäll avger. Alla de människor, närmare en halv miljon, som väntar på att få rätt vård – numera i fel tid – känner sig knappast tryggare av att möta en ansvarig minister som inte kan upp-båda ett större engagemang för att svara på frågor.

Fru talman! Annika Strandhäll har fördubblat sjukvårdsköerna i Sverige sedan hon tillträdde som minister. En av orsakerna till det är givetvis att man har gjort om de ekonomiska styrsystemen, vilket gör att sjukvårdens pengar inte längre på det sätt som de borde används till att ge vård till dem som behöver den. I stället har Annika Strandhäll och hennes regering prioriterat en rad olika politiska viljeriktningar och projekt som det saknas stöd för att de på något sätt skulle komma patienterna till del, göra sjukvården mer funktionell eller ge bättre vård i rätt tid. Annika Strandhäll har fördubblat sjukvårdsköerna, och allra sämst går det i de landsting som Annika Strandhälls partikamrater styr. Där är sjukvårdsköerna mycket långa och det mänskliga lidandet mycket stort.

Annika Strandhäll väljer att helt avfärda de metoder som historiskt sett har visat sig korta dessa köer och ge dessa människor högre livskvalitet och en bättre vardag. Det gör Annika Strandhäll givetvis av helt politiska skäl – det passar inte in i den politiska föreställningsvärld av socialdemokrati som hon befinner sig i. I stället låter man en halv miljon människor vänta på vård.

Man gör gärna ett stort nummer av att man höjer bidrag – givetvis lagom till en valrörelse så att människor kan få några hundralappar extra när det är dags att gå till valurnorna. Men vad händer i Gävleborg, i Västerbotten, i Norrbotten, i de skyltfönster som Annika Strandhäll har för sin vårdpolitik?

Vi tar Gävleborg som exempel. Där har sjukvårdsköerna ökat dramatiskt – från att nio av tio fick vård i tid till att sex av tio får vård i tid – under det ledarskap som Annika Strandhäll har slagit an tonen för i socialdemokratien och i regeringen.

Hur kan Annika Strandhäll vara nöjd med detta, och varför säger Annika Strandhäll nej till de tre extra kömiljarder som vi vill tillföra vården? Varför är det så viktigt med politiska käpphästar och invanda mönster?

De människor som står i vårdkö är givetvis oroliga över Facebookuppdateringar och Instagramuppdateringar om bästaste tjejjänget och inte minst över den typ av Strandhällaffärer som vi nu har på Försäkringskassan. Allt fokus flyttar ju från det som är Sveriges riktiga och stora problem, nämligen att sjukvårdsköerna har fördubblats.

Jag undrar varför Annika Strandhäll inte kan säga detta: Under min tid som minister har sjukvårdsköerna fördubblats, och det beror på politiska skygglappar som jag har haft på mig. Nu tänker jag ta av dem och ta till mig av den politik som faktiskt fungerar. Det är en politik där landstingen får rätt incitament och rätt drivkrafter och där sjukvårdspersonalen – vårdbiträden, undersköterskor, sjuksköterskor, läkare – får rätt verktyg för att bedriva den vård som faktiskt behövs i Sverige. Varför är det viktigare med olika vänsterpolitiska experiment, vinstdebatter och regleringsdebatter och att sparka generaldirektörer än det är att se till att välfärdens resurser kommer de människor till del som behöver dem? Varför är socialdemokratien och det socialdemokratiska maktinnehavet viktigare än patienternas tillgång till sjukvård?

Anf. 41 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Fru talman! Tack, Niklas Wykman, för denna interpellation och ditt nyvaknade engagemang i vårdfrågan! Niklas Wykman har flera partikamrater som jag har debatterat med i den här frågan i den här kammaren. Jag kan konstatera att de uppenbarligen är mycket mer pålästa i hälso- och sjukvårdsfrågor än Niklas Wykman är.

Jag tror att Niklas Wykman vet att Annika Strandhäll inte styr landstingen – jag hoppas i alla fall det med tanke på att han är riksdagsledamot – utan att landstingen styrs av de politiska ledningar som väljs av de svenska väljarna i respektive landsting. Åtta av Sveriges landsting styrs till del eller helt av moderater eller ett annat alliansparti.

När man förminskar de viktiga hälso- och sjukvårdsfrågorna på det sätt som Niklas Wykman nu gör blir det en otroligt tråkig och faktiskt dålig debatt. Väljarna förtjänar bättre.

Vi har jättestora utmaningar inom hälso- och sjukvården i Sverige. Behoven ökar snabbt. År 2023 kommer vi att ha 300 000 fler 70-plussare. De fantastiska medarbetare som vi har i de svenska landstingen sliter varje dag för att möta de snabbt ökande behoven. Jag är ute i både borgerligt och socialdemokratiskt styrda landsting varenda dag. De kämpar med precis samma utmaningar för att möta behoven och klara kompetensförsörjningen. Det är det som har skett under den här mandatperioden.

Niklas Wykman talar om kömiljarden. Jag vet inte om Niklas Wykman vet detta, men jag vet att hans partikamrater gör det: Vi har tillfört 13 miljarder under den här mandatperioden som det har varit möjligt att använda som kömiljarder ute i landstingen. Inget landsting har valt att göra det, för man kommer inte att lösa vårdkrisen genom att befintlig personal ska springa snabbare. Marginalerna finns inte. Om man inte har några operationssjuksköterskor har man inga operationssjuksköterskor som kan springa snabbare för att utföra operationerna, utan då är det tomt i operationsrummen.

Det var därför regeringen valde att lägga om politiken, och det är därför vi har byggt ut antalet utbildningsplatser till specialistsjuksköterska, undersköterska, barnmorska och sjuksköterska under den här mandatperioden med över 3 000 platser. De som går dessa utbildningar kommer att komma ut och förstärka vården, vilket är precis i enlighet med vad både borgerliga och socialdemokratiska politiker ute i landstingen säger att de behöver.

Jag tycker att det är tråkigt att man reducerar frågan till vilket styre det handlar om i de olika landstingen. Det handlar inte om det. I så fall kan man ju dagligen och stundligen läsa om Stockholms läns landsting, som kämpar med sina utmaningar – som ser precis likadana ut – och får skicka patienter till socialdemokratiskt styrda landsting för att beta av sina operationsköer. Eller titta på Västra Götalandsregionen, som varit styrd av Moderaterna under den här mandatperioden och som står för ungefär 27 procent av ökningen av vårdköerna i Sverige. Men jag vill inte att vi ska sänka oss till den nivån. Det här kräver ett vuxet samtal, det kräver vuxna åtgärder och det kräver långsiktighet. Det är vad vårdens personal förtjänar av oss politiker – inte att man står här och refererar till Instagraminlägg och annat.

Anf. 42 NIKLAS WYKMAN (M):

Fru talman! Jag hänvisade till Annika Strandhälls Instagraminlägg, och jag förstår att ministern tycker att det är på låg nivå att göra det med tanke på vad ministern framför i dessa inlägg om bästaste tjejgäng och annat som inte är värdigt när man ska ta ansvar för ett land och styra ett land.

När det gäller nivån på debatten säger Annika Strandhäll att det inte handlar om vilken ledning de olika politiskt styrda landstingen har. Senast i går sa Annika Strandhäll med anledning av att ett avloppsrör hade gått sönder att landstinget behöver en ny ledning, både på sjukhuset och i själva landstingsstyret. I dag står Annika Strandhäll här och säger att det inte spelar någon roll vad vi har för ledningar. I går drog ministern kiss-och-bajs-skämt om ledningar.

Detta är inte ett hållbart sätt att styra Sverige på, Annika Strandhäll. Man kan inte ha en så låg nivå i den politiska debatten. Man kan inte ge en myndighet ett uppdrag om minskade sjuktal, besparingar och åtgärder

och dra in människors assistans för att sedan, när myndigheten gör det, sparka generaldirektören och skicka en nota på 5,8 miljoner kronor till skattebetalarna för att arbete som man själv har beställt inte ska utföras – för att man i en valrörelse ska kunna säga att man vill något annat än det man nyss har genomfört. Svenska folket ser igenom detta. Det går att följa upp vad som har hänt.

Det spelar ingen roll vad det är för politisk styrning i de olika lands-tingen, säger ministern. Men det är väl alldeles självklart att det gör det. Sjukvårdsköerna är ju mycket längre i de socialdemokratiskt styrda lands-tingen. Det är där sjukvårdsköerna ökar allra mest och är som längst. Ta Gävleborg, Västerbotten och Norrbotten – var har man de längsta sjuk- vårdsköerna?

I Stockholm, där ministern ju ägnar sig åt en mycket stor partipolitisk kampanj och lägger regeringens och Sveriges resurser och svenska skatte- betalares pengar på att specialbeställa utredningar och granskningar för att försöka komma åt ett moderatstyrt landsting, är tillgången till primärvård och specialistsjukvård om inte bäst i Sverige så bland de absolut bästa. Det är svårt att i sjukvården tävla med moderatstyrda Halland, som har den absolut bästa tillgängligheten till sjukvård i Sverige. Men Stockholm har, om inte bäst, så näst eller tredje bäst tillgänglighet till sjukvård i Sverige. Ändå säger ministern att det inte spelar någon roll vilka som styr.

Men Annika Strandhäll, styret i Gävleborg, där sjukvårdsköerna ökar dramatiskt, i Västerbotten, där sjukvårdsköerna är mycket långa och ökar, och i Norrbotten är ju socialdemokratiskt. Där styrs med en nitisk politisk vilja: Man får inte ha drivkrafter att utföra sjukvård. I stället för att ta tag i sjukvårdens problem och köerna och införa de tre kömiljarder som Mode- raterna föreslår sitter Annika Strandhäll fast i en politisk modell där det är så viktigt att just hon får vara med och detaljstyra hur saker och ting ska utformas.

Det är inte jag som är ansvarig för sjukvården, utan det är landstingen, säger Annika Strandhäll. Samtidigt berättar hon glatt om olika satsningar och om de pengar som regeringen och Annika Strandhäll ska tillföra sjuk- vården för att den ska bli bra. Man måste välja vilken fot man vill stå på, Annika Strandhäll. Det är inte så att du är ansvarig för de bra sakerna och någon annan är ansvarig för de dåliga sakerna. Antingen är man ansvarig eller så är man det inte, och tyvärr är du ytterst ansvarig för den politik som bedrivs i Sverige. Detta har resulterat i fördubblade sjukvårdsköer.

Om vi nu verkligen ska prata sjukvård och bortser från alla dina per- sonliga förolämpningar mot mig om att jag inte kan, inte är påläst och så vidare, svara då i stället på frågan, ministern: Varför har sjukvårdsköerna fördubblats i Sverige under den tid du har varit minister?

Anf. 43 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Fru talman! Jag noterade i början av Niklas Wykmans inlägg att han gjorde precis det som jag sa: Han talade inte alls om vare sig sin interpel- lation eller hälso- och sjukvård. Jag antar att du tyckte att det var skönt att slippa.

Jag svarade i mitt förra interpellationssvar precis på varför köerna ökade i den svenska hälso- och sjukvården, Niklas Wykman. Återigen gör du denna debatt till något som är på helt fel nivå. Du mäter olika landsting

mot varandra. Vad ska vi säga om Jämtland Härjedalen, där socialdemokrater och moderater styr tillsammans? I fyra landsting styr vi faktiskt blocköverskridande.

Detta blir en jättemärklig debatt. Det är klart att de ansvariga hälso- och sjukvårdspolitikerna i respektive landsting har ansvar för de skattemedel man tar in och för att bedriva operativ hälso- och sjukvårdsverksamhet. Sedan har jag ett ansvar för att se till att det utbildas tillräckligt många och att landstingen har sjysta förutsättningar att klara sitt uppdrag. Därför har regeringen också tillfört betydande medel till landstingen under denna mandatperiod. Jag går inte in och detaljstyr i Landstingssverige. Det hoppas jag att Niklas Wykman vet.

Detta är också, tycker jag, oerhört kränkande mot den hälso- och sjukvårdspersonal som varje dag gör ett otroligt bra jobb. Låt mig ta ett exempel från Västra Götalandsregionen, som styrs av Alliansen tillsammans med Miljöpartiet. Där har man en situation där behoven i akutsjukvården har ökat exponentiellt. Jag träffade för två veckor sedan personalen på akuten på Sahlgrenska och satt och pratade med dem. Jag träffade bland annat deras chef, som tidigare varit chef för akuten på Östra sjukhuset i fyra år. Han beskrev att antalet besök på akuten under hans tid som chef där ökade med 42 procent.

Jag tror att vi alla förstår att vi inte kan lösa de bekymmer vi har i hälso- och sjukvården med miljarder med fräcka namn. Bilden är komplex, och det handlar om att vi är en snabbt åldrande befolkning i Sverige. Mäniskor lever allt längre. Man är multsjuk, och vi har extremt många kroniker. I dag går 80–85 procent av vårdens resurser till patienter med minst en kronisk sjukdom.

Detta gör att vi kommer att behöva lägga om den svenska hälso- och sjukvården, något som påbörjades under min företrädare Göran Hägglunds tid. Han var ändå kristdemokratisk partiledare och tog sig faktiskt väldigt seriöst an frågan. Han tillsatte Göran Stiernstedt, som utredde vården. Detta har vi tagit vidare under denna mandatperiod, just i syfte att se till att vi långsiktigt får en hälso- och sjukvård som är både modern och nära medborgarna och som svarar upp mot de ökade behoven.

Parallellt med detta utbildar vi fler och skjuter till resurser för att möta de ökade behoven. Men jag tror att du också vet att staten står för en bråkdel av resurserna inom hälso- och sjukvården.

Den kömiljard som Niklas Wykman talar om hade vilket landsting som helst kunnat införa när som helst. Men den var utdömd av professionen, SKL och många andra företrädare och myndigheter för att den ledde till undanträngningseffekter och inte var effektiv. Köerna började öka redan tidigt 2013.

Anf. 44 NIKLAS WYKMAN (M):

Fru talman! Under den tid som Annika Strandhäll har varit ansvarig minister har sjukvårdsköerna i Sverige fördubblats. Annika Strandhäll menar att det är landstingets ansvar och att hon inte har något ansvar för detta. Men det är genom de lagar, regler och ekonomiska styrsystem som vi antar i riksdagen, och som regeringen föreslår, som man ger förutsättningar för landstingen att bedriva verksamhet.

Detta har kraftigt försämrats under Annika Strandhälls tid som ansvarig minister, och det är också därför sjukvårdens köer har fördubblats. Allra mest ökar sjukvårdsköerna i de landsting där Annika Strandhälls partikamrater styr. För detta har Annika Strandhäll självklart ett ansvar som går utöver att bara vara minister. Det är ett ansvar som vilar på hela socialdemokratin. En halv miljon människor får nu vänta i sjukvårdsköer för att få den vård de behöver för att må bra och kunna återvända till arbetet.

Annika Strandhäll säger att det inte hjälper med käcka namn. Annika Strandhäll har själv en del förslag med käcka namn, patientmiljard och så vidare. Våra satsningar är konkreta. Det är bland annat 3 miljarder för att korta köerna. Vi har också en kraftig satsning på cancervård. Vi gör i vår budget vad man kan göra för att motverka både cancer och köer.

Annika Strandhäll lägger i stället en enorm kraft på att kampanja mot det landsting som troligtvis har bäst sjukvård i hela Sverige, nämligen Stockholms läns landsting. När vi lägger fram förslag på förslag för att mota köer och bota cancer kallar Annika Strandhäll i stället till presskonferens, där hon förklarar att man i just Stockholm måste byta landstingsledning. Där tillsätter hon statliga resurser för att utreda sjukvården, men inte i de landsting som inte levererar vård.

Anf. 45 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Fru talman! Jag har svarat på Niklas Wykmans frågor, och ärligt talat tänker jag inte bidra till att sänka debatten till den nivå som Niklas Wykman önskar. För att lösa hälso- och sjukvårdens utmaningar, något som är viktigt för varenda svensk, krävs seriösa förslag och en seriös debatt och, för att citera Niklas Wykmans partiledare, vuxna i rummet.

Vi kan konstatera att det finns bekymmer i flera landsting. Västra Götalandsregionen står som sagt för den största ökningen av köerna under den här mandatperioden. Det beror på precis de saker som jag har lyft fram i den här debatten.

När det gäller Nya Karolinska Solna är jag inte ensam om att vara upprörd över det faktum att man där har satt sprätt på ungefär 60 miljarder av skattebetalarnas medel. Nya Karolinska Solna är dessutom inte bara en Stockholmsfråga, utan det är ett av de sjukhus i Sverige som har ett riks-sjukvårdsuppdrag och ska serva hela landet. Därför är det väsentligt att Nya Karolinska Solna fungerar. Framför allt är det mitt ansvar som minister och regeringens ansvar att se till att det haveri vi har sett där inte uppstår igen. Därför behöver vi lära oss mer om vad det är som har gått fel på vägen. Det står jag för.

Regeringen har under den här mandatperioden gjort stora satsningar på att stötta landstingen när det gäller att öka och förbättra tillgängligheten. Vi har utbildat tusentals nya medarbetare som kommer att förstärka hälso- och sjukvården. Vi har också gett ett tydligt vallöfte om ytterligare 14 000 fler anställda i hälso- och sjukvården fram till 2022. Vi sätter också resurser bakom våra löften och har sagt att vi vill tillföra minst 20 miljarder till välfärden under nästa mandatperiod för att möta de utmaningar som vi ser.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2017/18:470 om ungas psykiska hälsa

Anf. 46 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Fru talman! Jesper Skalberg Karlsson har frågat mig vilka ytterligare insatser som jag och regeringen anser är möjliga för att motverka den psykiska ohälsan bland barn och unga.

Även om hälsan i Sverige generellt sett är god är den inte det för alla, och psykisk ohälsa är ett stort och växande samhällsproblem. Det finns en tydlig tendens att ungdomar och unga vuxna är mer nedstämda, är mer oroliga, har svårare att sova och har mer värkbesvär än tidigare. Unga konsumerar också mer psykiatrisk vård än tidigare, både öppenvård och sjukhusvård. Detta är oroväckande signaler, och regeringen har vidtagit omfattande åtgärder för att adressera detta. Jag kommer att redogöra för vissa av insatserna nedan.

Om vi ska lyckas minska den psykiska ohälsan hos barn och unga krävs olika insatser riktade mot olika verksamheter och målgrupper. Det handlar bland annat om främjande och förebyggande arbete med ökad kunskap om psykisk ohälsa hos de aktörer som möter barn och unga. Det krävs också tillgång till en jämlik, kunskapsbaserad och säker vård och omsorg av god kvalitet, exempelvis en tillgänglig första linjens vård och en specialiserad vård med hög kvalitet – allt detta samtidigt. Det är på det sättet vi vänder utvecklingen och ger varje barn eller ungdom det stöd hon eller han behöver.

Regeringen avsatte över 1 miljard kronor 2017 för insatser inom området psykisk hälsa. Regeringen gör bedömningen att det finns behov av ytterligare insatser inom psykisk hälsa och har därför förstärkt satsningen med 500 miljoner kronor innevarande år och avser att fortsätta arbetet med 1 miljard kronor per år under 2019 och 2020. Satsningen görs i syfte att förstärka både första linjens vård och den specialiserade psykiatrin för barn och vuxna.

Även om många drabbas av psykisk ohälsa är inte alla i behov av specialiserad psykiatrisk vård. Primärvårdens kapacitet och kompetens behöver stärkas inom området psykisk ohälsa, och delar av den utökade satsningen ska därför användas till att utveckla första linjens vård för både barn och vuxna. I vårändringsbudgeten för 2017 tillfördes 100 miljoner kronor för innevarande år för att förstärka barn- och ungdomspsykiatrin och första linjens psykiatri för barn och unga i primärvården i landstingen och regionerna. Denna satsning ska fortsätta under 2018–2020.

I årets överenskommelse mellan regeringen och Sveriges Kommuner och Landsting på området psykisk hälsa avsätts över 1,4 miljarder för insatser som syftar till att främja psykisk hälsa och motverka psykisk ohälsa. Av dessa ska 250 miljoner kronor användas för insatser i landsting och kommuner som syftar till att stärka barns och ungas psykiska hälsa, och 130 miljoner kronor ska användas till att stärka ungdomsmottagningarnas arbete med att möta barn och unga med psykisk ohälsa.

Det är också viktigt att personal som möter barn och unga i vardagen har kompetens att uppmärksamma riskfaktorer som kan leda till psykisk ohälsa. Regeringen har därför gett Socialstyrelsen i uppdrag att i år fördela 100 miljoner kronor till kommunerna för bland annat kompetensutveckling för personalen för att öka förutsättningarna för att riskfaktorer som leder till psykisk ohälsa uppmärksammas.

År 2016 antog regeringen en ny strategi inom området psykisk hälsa. Strategin sträcker sig över perioden 2016–2020 och syftar till att stimulera utvecklingen av förebyggande och främjande arbete generellt liksom tidiga insatser för dem som inte mår bra eller löper risk att utveckla psykisk ohälsa.

Vi kommer att fokusera på att skapa förutsättningar för att hitta långsiktiga lösningar i ordinarie strukturer där stat, landsting och kommuner tar ett gemensamt ansvar. Även om vi har haft många bra projekt är det framför allt långsiktigt hållbara strukturer som behövs. En viktig del i att skapa långsiktighet är också att ha en bra dialog och samsyn över blockgränserna.

Anf. 47 JESPER SKALBERG KARLSSON (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret! Jag är väldigt glad över att vi kan ha den här debatten i dag. Det är bra att fler människor pratar om psykisk ohälsa. Detta har inte minst Sveriges elevorganisationer sagt under flera års tid.

Men utöver att bara prata om psykisk ohälsa behöver vi tala om lösningar på problemet. Politik ska inte bara vara ett diskussionsforum utan ett sätt att komma fram med verkningfulla reformer. Politik är att vilja och att göra.

Fru talman! Psykisk ohälsa är ett väldigt brett begrepp. Det inkluderar å ena sidan nervositet, nedstämdhet och ångest, som är naturliga reaktioner på saker som händer i människors vardag. Sådan psykisk ohälsa löses ju inte med specialiserad psykiatrisk vård. Då handlar det snarare om att prata om det, att sova på jämna tider, att äta på jämna tider och att motionera någon dag i veckan. Å andra inkluderar det sådant som gäller diagnoser som depression, panikångest eller bipolär sjukdom. Här krävs i stället behandling. Det kan vara både samtal och medicinering.

När jag nu gör denna förenkling ska vi komma ihåg att det är just en förenkling. Det finns ett spektrum mellan dessa båda. Trycker man ned känslor som är vardagliga kan man till slut hamna i ett tillstånd som kräver behandling.

Fru talman! Psykisk ohälsa är just nu den stora ungdomsfrågan. Det är, skulle jag säga, inte så konstigt. Socialstyrelsen har tittat på hur den psykiska ohälsan har utvecklats under de senaste tio åren. Då har man kunnat se att den har ökat med lite över 100 procent i gruppen 10–17-åringar. I gruppen 18–27-åringar har den ökat med ungefär 70 procent. Då handlar det om ungefär 190 000 barn och unga vuxna.

Köerna i barn- och ungdomspsykiatrin, BUP, ökar. Antalet barn och unga som har väntat i mer än 30 dagar på en insats från BUP har mer än tredubblats bara under den här mandatperioden. Sammantaget är det en av tio unga som drabbas av psykisk ohälsa, och inom bara ett par år kan det vara den största orsaken till sjukskrivning.

Dessutom – och detta är viktigt att slå fast – verkar ökningen hålla i sig. Nya sjukdomsfall blir långvariga och läggs till de redan befintliga. Uppföljningar visar också att just osäkerheten är skadlig när man går och väntar på att få en insats.

Fru talman! Statsrådet redogör i sitt interpellationssvar för en rad budgetsatsningar. Det är bra att regeringen öppnar plånboken. Men samtidigt

ser vi att köerna till BUP har tredubblats under mandatperioden. Regeringen avskaffade också den vårdgaranti för unga med psykisk ohälsa som Alliansen införde efter en överenskommelse med Sveriges Kommuner och Landsting. Regeringen avskaffade också kömiljarden. Nationellt centrum för suicidforskning och prevention har fortfarande ett alltför lågt anslag.

En rimlig följdfråga till statsrådet blir därför om regeringens politik verkligen har haft den effekt som var avsedd. Eller om man ska vara ännu tydligare: Har regeringens politik verkligen fört oss närmare en mer hållbar situation vad gäller just psykisk ohälsa hos barn och unga?

Anf. 48 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Fru talman! Tack, Jesper Skalberg Karlsson, för en jätte viktig interpellation! Den är viktig utifrån barns och ungas psykiska ohälsa, som mer än fördubblats de senaste tio åren, och vi ser att ökningen fortsätter. Men det handlar inte bara om barn och unga. Vi ser att den psykiska ohälsan ökar, ganska markant, i alla åldersgrupper och att det i dag är ett stort samhällsproblem i Sverige. Det kräver att vi ställer om både delar av hälso- och sjukvården och vårt sätt att arbeta för att möta dessa barn och unga mycket tidigare än i dag.

När det gäller att konkret svara på huruvida regeringens satsningar har åstadkommit det de var avsedda för kan man väl konstatera att vi under mandatperioden har mer än fördubblat anslaget till psykiatrin. Vi har gjort särskilda satsningar på just ungdomsmottagningar och på att bygga ut första linjens psykiatri.

Mitt svar är väl att jag tror, långsiktigt, att det är helt rätt att göra det, och jag tror att det kommer att vara en väldigt viktig del av den fortsatta utvecklingen av politiken inom detta område.

Det som jag inte, tror jag, nämnde i mitt svar är den satsning som regeringen har gjort under mandatperioden på elevhälsan, som är otroligt viktig. Där har vi tillfört ungefär 200 miljoner mer per år. Och nu, i slutet av mandatperioden, kan vi se att ytterligare 700 personer är anställda i elevhälsan. Ett av de grundläggande problemen i dag – och då pratar vi egentligen inte så mycket om förebyggande som om hur vi möter dem som faktiskt drabbas av psykisk ohälsa – är ju att den första linjens psykiatri och de som ska fånga upp dessa barn och unga tidigt inte har varit tillräckligt rustade. Där har vi elevhälsan, som ser barnen på ett helt annat sätt än andra delar av hälso- och sjukvården. Jag tror att vi behöver komma tillbaka med ännu mer och bättre politik för att rusta elevhälsan för att möta barn och unga som i så mycket högre utsträckning har psykisk ohälsa. Detta har man nämligen inte varit rustad för.

Det handlar också om att med denna väldigt snabba ökning blir belastningen på den specialiserade barn- och ungdomspsykiatrin väldigt stor. Barn- och ungdomspsykiatrin besöks också av barn och unga som kanske inte alls borde vara där, eftersom det egentligen inte är rätt vårdnivå för dem.

När jag träffar landstingen och företrädare som arbetar inom barn- och ungdomspsykiatrin beskriver de också att de är väldigt belastade av utredningar avseende att sätta diagnoser på barn, till exempel adhd. Vi har nämligen väldigt många skolor i Sverige som, trots att lagen inte medger det, ställer krav på att man ska ha en diagnos för att det ska sättas in extra stöd.

Det är någonting jag vill sätta ljuset på och som jag passar på att lyfta i alla upptänkliga sammanhang.

Jag tycker att regeringen har kommit en bit på vägen under denna mandatperiod. Jag är absolut inte nöjd. Mer behöver göras. Men det som är rätt i inriktningen i vår politik är just att man ska rusta de andra delarna av vården och elevhälsan, som kan möta dessa barn och unga tidigt, innan det har gått för långt, för att förebygga att det blir värre.

Jag tror att jag stannar där så länge.

Anf. 49 JESPER SKALBERG KARLSSON (M):

Fru talman! Tack för svaret, ministern! Jag tycker att det ska bli väldigt intressant att efter denna mandatperiod se de utvärderingar som görs av regeringens satsningar på just detta område, för jag tycker att det är tydligt att vi behöver göra mer av det som fungerar.

Fru talman! Alla barn ska ha goda förutsättningar att lyckas. Detta är en av välfärdssamhällets allra mest grundläggande uppgifter. Varje barn i en ny generation ska få en chans att forma sitt eget liv och inte bara följa i sina föräldrars fotspår. Vad man själv vill, gör och bedöms efter ska inte bero på föräldrarnas namn eller klass eller adress. Det ska heller inte bero på kön eller inkomst eller klan. Det viktiga är, så att säga, inte varifrån man kommer utan vart man är på väg. Alla barn ska ges goda verktyg att förverkliga sina mål, sina drömmar och kanske framför allt sig själva.

Fru talman! Vi kan göra mer för att mota den psykiska ohälsan bland unga. Jag skulle vilja gå igenom tre förslag när det gäller det.

För det första: Korta väntetiderna! Moderaterna har föreslagit att kömiljarden ska återinföras. Den ska också breddas till att omfatta psykiatrin. Vi öronmärker då en halv miljard för att förbättra tillgängligheten, och det gäller både första linjens insatser och barn- och ungdomspsykiatrin. Vi vill också införa en förstärkt vårdgaranti för barn och unga med psykisk ohälsa. Det vill vi eftersom vi vet att väntan och osäkerheten är väldigt problematisk. Vi vill att patienter ska få kontakt med primärvården samma dag, en medicinsk bedömning inom 3 dagar och ett besök i specialistvården inom 30 dagar. 0, 3 och 30 är de tre siffror man kan hålla i huvudet.

För det andra: Dubbla anslagen! Sedan 1980 har suicidtalet minskat för nästan alla grupper, och det är väldigt bra. Men det finns en grupp där det inte har gjort det, och det är gruppen 15–24-åringar. År 2008 antog riksdagen ett nationellt program för suicidprevention, men det preventiva arbetet måste fortgå med stor kraft. Jämte insatser för en förstärkt första linje vill Moderaterna dubbla anslagen till Nationellt centrum för suicidforskning och prevention av psykisk ohälsa.

För det tredje: Se över skollagen! Barn och unga tillbringar en väldigt stor del av sin tid i skolan – i alla fall de flesta. Det är runt skolan som de dagliga rutinerna och det sociala nätverket byggs. Att elevhälsan måste komplettera primärvården och BUP vet jag – det vet också socialministern, vilket hon förtjänstfullt redogjorde för. Därför tycker jag att det är väldigt bra att den nya skollagen från 2010 säger att alla elever ska ha tillgång till skolsköterska och skolkurator under ett visst antal besök under skolgången. Men en stor miss – och det erkänner jag, som i och för sig inte satt i riksdagen då – var att man inte gjorde så att lagen anger i vilken utsträckning den personalen ska finnas tillgänglig. Man säger alltså att den ska finnas, men man säger inte hur mycket och när. Detta borde man titta på i

en översyn. Hur kan elever få bättre tillgång till elevhälsan mellan de hälsobesök som anges i lagen?

Fru talman! Ser vi till att ha hela barn och unga behöver vi laga färre trasiga vuxna. Jag tror verkligen att det finns mer att göra för att stävja den psykiska ohälsan bland barn och unga, och jag ser fram emot att regeringen presenterar än fler förslag för att just möta det problemet. Det är alltså den stora frågan hos unga i Sverige i dag, och den förtjänar att adresseras.

Anf. 50 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Fru talman! Tack, Jesper, för ditt engagemang i denna fråga och för att du bidrar till att presentera konkreta förslag på vad ni skulle vilja se mer av!

Jag tror ändå att man måste vara väldigt noggrann med att säga att det i någon mån dessvärre är en övertro att tro på ekonomiska incitament för att korta väntetiderna, det vill säga att den befintliga personalen ska träffa ännu fler.

När jag är ute och träffar företrädare för landstingen, både politiker och tjänstemän som arbetar där, och personalen inom barn- och ungdomspsykiatri är det väldigt tydligt att det i grund och botten är just frågan om personal och tillgång till personal för att kunna möta de snabbt ökande behoven som är flaskhalsen. Framför allt har vi alldeles för många som står i kö till barn- och ungdomspsykiatri som egentligen inte ska stå i kö till barn- och ungdomspsykiatri, utan de skulle ha fått hjälp betydligt tidigare. Det är helt enkelt fel vårdnivå.

Det är därför som regeringen, utöver satsningarna på att stärka ekonomin för psykiatri för att man ska ha möjlighet att anställa fler, faktiskt har valt att satsa specifikt på barns och ungas psykiska hälsa, bland annat genom att stärka ungdomsmottagningarnas arbete och öka tillgängligheten där samt genom att stärka elevhälsan. Vi har i dag 700 fler som arbetar i elevhälsan, jämfört med när denna regering tillträdde. Vi har också skjutit till extra medel till första linjens psykiatri för barn och unga i primärvården. Jag tror nämligen att det är otroligt viktigt att man kan bli mött på fler ställen utöver BUP, just för att de ska kunna fokusera på de fall som är absolut svårast.

Det här är en av våra riktigt stora samhällsutmaningar. Jag är även ansvarig för aktivitetsersättningen, eller förtidspensioneringen, för unga som man kan få mellan 19 och 29 år om man av olika skäl inte kan arbeta. När den reformen infördes 2003 beviljades åtta av tio aktivitetsersättning på grund av ett fysiskt funktionshinder. I dag får åtta av tio det på grund av någon form av psykiatrisk diagnos som gör att man inte fullt ut kan delta på arbetsmarknaden. Ungefär 50 procent av dessa unga går sedan vidare till en ordinarie förtidspension.

Det här är alltså ett på alla sätt enormt viktigt område att både lägga stora resurser på och hitta långsiktiga lösningar för. Därför tycker jag att det är glädjande att interpellanten i det här fallet också understryker att det krävs en bred dialog över blockgränserna och långsiktiga överenskommelser för att få stabila spelregler för hur vi möter något som faktiskt är ett av Sveriges riktigt stora folkhälsoproblem i dag. Folkhälsan går ju i rätt riktning inom alla andra områden, förutom just när det gäller psykisk hälsa.

Anf. 51 JESPER SKALBERG KARLSSON (M):

Fru talman! Tack, ministern! Ministern nämmer två frågor som är oerhört stora och som vi absolut inte kommer att kunna avhandla under den här debatten. Den ena är varför den psykiska ohälsan ökar. Det vet vi inte. Varför är 90-talister så olyckliga? Det kan man resonera kring, men jag tror inte att det finns endast ett svar.

Den andra frågan handlar såklart om att människor hamnar på fel vårdnivå. Det blir ju en enorm fråga nu när allt fler människor söker vård för allt mindre, och jag tror att det kommer att krävas flera år av utredningar bara för att komma fram till hur man kan lösa det. Ska man dessutom göra det över blockgränsen blir det ännu svårare.

Fru talman! Ungas psykiska ohälsa är den stora frågan för Sveriges unga. När jag är ute på gymnasieskolor och högstudier är det denna fråga, tätt följd av klimatet och om det kommer att finnas bostäder när man går ut gymnasiet, som är den viktigaste. Det behövs såklart en bred palett av lösningar, där en del är ekonomi och en del är lagar, en del är landsting och en del är riksdag och regering.

Jag skulle säga att det är en uppgift som alla regeringar kommer att behöva ta på sig och ta på allvar. Det här är nämligen ett problem som kräver men som framför allt förtjänar en långsiktighet bortom mandatperioden och över blockgränsen.

Med detta vill jag tacka för debatten och önska en trevlig helg!

Anf. 52 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Fru talman! Mycket har redan blivit sagt under den här debatten, och kärnfrågan är naturligtvis varför det ser ut så här. Där skiljer Sverige tillsammans med en del andra västländer starkt ut sig. Det är verkligen en fråga som vi har brottats med under senare år och som inte har ett utan många olika svar.

Frågan är framför allt hur vi möter upp de barn och unga som ropar på hjälp så tidigt som möjligt så att man inte ska behöva bli så sjuk, som vi i dag ser att många blir, så att man över huvud taget inte ens kommer ut på arbetsmarknaden. Vilken start på livet är det?

Jag kan avsluta med att säga att regeringen också i närtid kommer att komma tillbaka med fler insatser utifrån de erfarenheter som vi har dragit under den här mandatperioden och utifrån vad vi ser är viktigast att fokusera på för att möta problematiken långsiktigt.

Jag tackar för en bra och mycket viktig debatt!

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellation 2017/18:507 om EU-avgiften

Anf. 53 Statsrådet ANN LINDE (S):

Fru talman! Jeff Ahl har frågat mig om jag och regeringen anser att det med hänsyn till de omfattande migrationsströmmarna som nådde Sverige 2015 är rimligt att Sverige upphör att betala EU-avgiften som kompensation fram till dess att de länder i EU som inte följde Dublinförordningen återtar samtliga dessa migranter.

Det ska kosta att inte ta sitt ansvar. Regeringen driver därför på för att införa konditionalitet i EU:s budget – de som inte tar sitt ansvar ska inte få tillgång till EU-medel på samma sätt som i dag.

Men att som Jeff Ahl skriver upphöra att betala den svenska avgiften till EU för att andra medlemsstater inte tagit emot flyktingar är varken ett rimligt, möjligt eller på något sätt önskvärt alternativ. EU-medlemskapet innebär både rättigheter och skyldigheter, och att betala en årlig avgift är en förpliktelse som vi värnar och inte ett politiskt påtryckningsmedel.

Sveriges medlemskap i EU innebär enorma vinster för vårt samhälle och våra medborgare. För ett exportberoende land som Sverige kan betydelsen av att vara del av EU:s inre marknad med mer än 500 miljoner konsumenter inte nog betonas. Att vara del av en politisk union där vi hanterar gemensamma utmaningar och problem runt förhandlingsbordet i stället för på slagfälten är ovärderligt.

Regeringen värnar EU-samarbetet, vår rättsgemenskap och de gemensamma grundläggande värdena om frihet, demokrati, jämlikhet, rättsstatens principer och mänskliga rättigheter som samarbetet och medlemskapet vilar på. EU är inte ett samarbete där man kan välja och vraka bland de regler och skyldigheter som gäller. Det är heller inte en bankomat där man kan hämta ut pengar utan förpliktelser.

Sverige har inför förhandlingarna om nästa fleråriga budgetram för perioden 2021–2027 varit pådrivande för att införa möjligheter till utökad konditionalitet kopplad till EU-stöd. De länder som inte lever upp till rättsstatens principer eller tar sitt ansvar i migrationspolitiken ska inte heller kunna få tillgång till stöd från EU på samma sätt som i dag. Att det ska kosta att inte ta sitt ansvar driver Sverige konsekvent och tydligt i de pågående diskussionerna om rättsstatens principer, asylförhandlingarna och förhandlingen om nästa fleråriga budgetram.

I onsdags presenterades kommissionens förslag till budgetram, och det gläder mig att det nu finns ett förslag om konditionalitet på bordet. Nu inleds förhandlingarna, och Sverige kommer att fortsätta att vara pådrivande i dessa frågor.

Anf. 54 JEFF AHL (-):

Fru talman! Det nya och starkt växande partiet Alternativ för Sverige kräver att regeringen omgående slutar betala medlemsavgiften till det antidemokratiska EU, där ingångna avtal har brutits.

Sverige betalar i år 39 ½ miljard till EU. Vad får vi då för denna avgift? På grund av EU har Sverige i dag vidöppna gränser där knark, illegala vapen, kriminella, terrorister, bidragsinvandrare och organiserade tiggargligor kan röra sig fritt.

Sverige hade innan vi gick med i EU ett handelsöverskott gentemot övriga EU-medlemsländer, något som i dag har vänts till ett kraftigt handelsunderskott. Innan Sverige gick med i EU kunde vi sluta handelsavtal själva. När vi är med i EU måste vi sluta handelsavtal med andra länder efter att vi har kompromissat med övriga 27 medlemsländer.

Är detta verkligen gynnsamt för ett exportberoende land som Sverige? Knappast. Sverige var en fullt fungerande exportnation innan vi blev medlemmar i EU och kan bli så igen, utanför EU.

EU är globalisternas största projekt. Det är tänkt att ta friheten och demokratin från tidigare fria folk och överföra detta till utländska byråkrater.

Efter att svenska folket hade röstat ett rungande nej till EMU bestämde sig våra sjuklöverpolitiker för att förvägra svenska folket att någonsin igen få besluta genom folkomröstning i viktiga EU-frågor. Svenska folket förvägrades till exempel möjligheten att rösta om Lissabonfördraget, trots den omfattande maktöverföring från svenska folket till EU-byråkratin som detta innebar.

Fru talman! Det enda parti i Sverige som vill sluta betala EU-avgiften är Alternativ för Sverige. Vi vill sluta betala EU-avgiften, eftersom flera medlemsländer i EU har brutit mot diverse regler och avtal inom EU. Frankrike och Tyskland bröt till exempel mot stabilitetspakten 2003. Flera EU-medlemsländer bröt mot Dublinförordningen under massinvandringsvågen 2015, vilket innebar att över 160 000 bidragsinvandrare tog sig till Sverige, trots att de aldrig borde ha kommit hit.

Dessa miljarder som detta kostar anser Alternativ för Sverige behöver stoppas in i de hål som nuvarande och tidigare regeringar har rivit upp i svensk välfärd och för att genomföra en massåtervandring av de invandrare som har kommit hit till Sverige för att leva på bidrag eller för att begå brott.

Jag förstår av ministrernas svar att regeringen kommer att fortsätta betala nuvarande EU-avgift. Men med hänsyn till att EU hotar med att höja Sveriges avgift med 15 miljarder vill jag veta om EU-ministern och regeringen åtminstone inte kommer att gå med på en avgiftshöjning med ett enda öre. Kan svenska folket få ett sådant löfte av den här regeringen?

Anf. 55 Statsrådet ANN LINDE (S):

Fru talman! Jag vill börja med att bemöta en del av Jeff Ahls verkligen hårresande påståenden när det gäller möjligheten att tjäna på EU-medlemskapet.

Den export som Sverige är helt beroende av går till stor del till EU:s inre marknad. När vi gick in i EU hade vi 50 procent av vår export till länder utanför EU. Nu har vi 70 procent till länder i EU. Det har varit oerhörd framgångsrikt för Sverige att vara med i EU och den inre marknaden.

I dag motsvaras ungefär hälften av vår bnp av vår export, och 1,4 miljoner människor har ett jobb att gå till tack vare exporten. Den inre marknaden i EU har underlättat detta otroligt.

Dessutom, när det gäller handelsavtal, har Sverige kunnat vara med i EU:s mycket framgångsrika handelsförhandlingar, eftersom EU ger tillgång till en marknad med 500 miljoner personer, jämfört med Sverige som har tillgång till en marknad med 10 miljoner personer, så den argumentation som Jeff Ahl här ger uttryck för underkänner jag helt.

När det gäller den svenska EU-avgiften har regeringen inför kommande budgetförhandlingar varit mycket tydlig med vikten av att hålla nere den svenska EU-avgiften, främst genom att minska storleken på budgeten men också genom att värna den andel vi själva ska betala.

Kommissionens förslag om att utöka EU:s budget till 1,14 procent av EU:s bni och att fasa ut rabatter innebär en oacceptabel ökning av den svenska EU-avgiften. Enligt våra preliminära beräkningar skulle kommissionens förslag innebära en ökning av avgiften med i genomsnitt 35 procent per år. Vi tycker att detta är en oproportionerligt stor andel för Sverige.

Vi värnar dock EU-samarbetet och ska givetvis fortsatt ta vårt ansvar och vara nettobetalare, men det är varken rimligt eller rättvist att få medlemsstater ska kompensera så kraftigt för det bortfall som Storbritanniens uteblivna bidrag innebär.

För regeringen är det självklart att bördan av att finansiera de gemensamma utgifterna måste delas rättvist mellan medlemsländerna. När Storbritannien lämnar EU försvinner en stor nettobetalare, och de rabatter på avgifter som är direkt kopplade till Storbritanniens rabatt upphör. Det är detta som ger konsekvenser för den svenska EU-avgiften.

Regeringen har varit och kommer att fortsätta vara starkt pådrivande för den fundamentala principen om rättvis fördelning och att finansieringsbördan ska upprätthållas även i nästa budgettram.

Förhandlingarna inleds nu och kommer att bli mycket svåra. Det kommer att bli en stor utmaning att uppnå ett resultat som innebär att vi inte ska betala mer i relativa termer än vad vi gör i dag. Men vi kommer att arbeta målinriktat för att det ska bli så.

Anf. 56 JEFF AHL (-):

Fru talman! Det är tydligt att regeringen kommer att gå med på en avgiftshöjning, eftersom ministern tydligt svävar på målet vad gäller den fråga jag ställde.

Politik handlar om att ställa grupp mot grupp. Nuvarande socialistiska regering och tidigare borgerliga regeringar har tydliggjort sina prioriteringar. EU-byråkrater och invandrare kommer i första hand och svenskarna i sista hand. Det nya starkt växande partiet Alternativ för Sverige kommer att prioritera precis tvärtom. Vi kommer alltid att prioritera svenskarna först.

Statsministern sa i en intervju med *Rapport* att Sverige omöjligt kan betala mer i EU-avgift, eftersom det då betyder att Sverige måste spara in på välfärden. Statsministern erkänner alltså att EU-avgiften dränerar miljarder från svenskarnas välfärd, vilket var tydligt att han råkade göra av misstag, för som så ofta förr försökte han svamla bort det han precis råkat erkänna.

Den tidigare svenska statsministern och socialdemokraten Per Albin Hanssons bevingade ord Sverige åt svenskarna och svenskarna åt Sverige har av dagens svenska socialdemokrati vridits om till Sverige åt alla, inget åt svenskarna, för det är sanningen. Ni lägger åtskilliga summor av svenska folkets inbetalda skatt på massinvandring och överbetalda antidemokratiska EU-byråkrater.

Jag ska citera uttalandet av den tidigare talmannen i Europaparlamentet, Schulz, efter Brexit: "The British have violated the rules. It is not the EU philosophy that the crowd can decide its fate." På svenska: Britterna har brutit mot reglerna. Det är inte EU:s filosofi att pöbeln kan bestämma sitt eget öde. Detta uttalande osar av folkförakt och förakt mot demokratin. Dessa krafter vill alltså regeringen fortsätta att mata med svenskarnas pengar. De lögner om vad som händer om man lämnar eller står utanför EU är löjeväckande. Schweiz klarar sig mycket gott utanför EU och Storbritannien kommer att göra det likaså.

Jag ber er alla därhemma att dra er till minnes vilka domedagsprofetior som EU-lobbyisterna målade upp om britterna skulle rösta för brexit. Det skulle minsann bli krig i Europa, och britternas ekonomi skulle krascha

kort efter folkomröstningen. Har något av dessa hot inträffat? Nej, svaret är att Storbritannien står fortsatt starkt och att inget krig har startat i Europa.

Alternativ för Sverige menar att vi, liksom briterna, ska slå oss fria. Ett första steg är att sluta betala den EU-avgift som Sverige betalar, trots alla de avtalsbrott som de ingående medlemmarna har gjort sig skyldiga till. Om jag köper en tjänst av ett företag och företaget underlåter att leverera tjänsten på ett korrekt sätt slutar jag att betala för tjänsten. Denna enkla logik verkar inget svenskt parti förstå förutom Alternativ för Sverige.

Vad gäller handelsfrågan ska vi ha en liten utbildning här. Jag har med mig siffror från SCB som visar hur handeln har gått från ett överskott till ett kraftigt underskott. Att 70 procent av vår handel nu är innanför EU beror på att Sverige inte kan sluta egna handelsavtal med andra länder, vilket gör att vi får en begränsad möjlighet att exportera våra varor och tjänster. Vi tvingas att kompromissa med en massa andra länder, vilket förstör vår utrikeshandel med övriga delar av världen.

Anf. 57 Statsrådet ANN LINDE (S):

Fru talman! Det är riktigt sorgligt att höra Jeff Ahl, som inte företräder något parti i riksdagen. Det parti han nämner har inga platser i riksdagen.

Politik handlar inte om att ställa grupp mot grupp utan om att hitta ett samhälle där alla grupper som har rätt att vara i Sverige har möjlighet att leva ett bra liv. Ett sådant bra liv får vi genom att satsa på handel, export och välfärd och genom att dela den tillväxt Sverige får på ett rättvist sätt.

Sverige är helt beroende av sin export. Man kan dock inte titta på bara handelsunderskott och handelsöverskott. Det är helt gammaldags sätt att se på det. Jag tror inte att Jeff Ahl känner till hur den moderna handelspolitiken fungerar, att det handlar om globala värdekedjor och att 30 procent av allt vi exporterar består av sådant som vi har importerat. Därför är det inte längre relevant att tala om handelsöverskott och handelsunderskott. Jeff Ahl gör det för att han är fast i en gammal syn på handelspolitik.

Regeringen är helt fast i sitt beslut att Sverige ska fortsätta att vara en aktiv medlem i EU. Vi kommer också att fortsätta att betala medlemsavgiften till EU, men vi vill inte betala en ökning i den utsträckning som nu föreslås av EU-kommissionen.

Anf. 58 JEFF AHL (-):

Fru talman! Det EU och dess byråkrater har förstått är att man kan pressa medlemsländerna i EU till vad som helst, för medlemsländerna går med på vad som helst i slutändan. Så kommer det också att bli med avgiftshöjningen. Sverige kommer att gå med på den uppskattade avgiftshöjningen på 15 miljarder, och det kan till och med bli så att Sverige går med på en ännu större avgiftshöjning. Det är fullt rimligt med hänsyn till hur man har hanterat EU-frågan förut.

Politik handlar om att ställa grupp mot grupp. Denna regering förvägrar allvarligt sjuka svenskar sjukförsäkring. Denna regering har försvårat för våra fattigpensionärer. Denna regering står bakom en uppgörelse om att illegala invandrare får tandvård för 50 kronor medan våra pensionärer får betala tusentals kronor för samma typ av vård.

Det är klart att de pengar vi skickar till EU är avgörande för hur bra svensk välfärd blir för svenskarna. Det har statsministern själv erkänt, förvisso av misstag, i en intervju i *Rapport*. Allt annat är påhitt.

Denna regering, borgerliga politiker och ni andra får väl fortsätta med era prioriteringar och försämra för vanliga svenskar. I dag finns det ett alternativ som är på väg in i riksdagen, Alternativ för Sverige. Den dagen vi får makt och inflytande kommer vi radikalt att ändra inställningen till EU. Vi kommer inte att låta oss bli överkörda gång efter annan, vilket denna regering och tidigare regering har låtit sig bli.

Låt mig avsluta med ytterligare lite utbildning för ministern och resten av Sverige. Den nedre bilden visar det EU vi röstade för, och varje cirkel motsvarar ett politiskt område och hur mycket inflytande EU hade. Den övre bilden visar hur det har utvecklats. Det har tillkommit en massa nya beslutsområden, och beslutandemakten i EU blir bara allt större. Snart bestämmer Sverige och svenskarna ingenting själva, utan utländska byråkrater i EU ska bestämma allt.

Anf. 59 Statsrådet ANN LINDE (S):

Fru talman! När jag var yngre fanns det ett tv-program som hette *Kurt Olssons television*. Där fanns en person som inte hade koll på något och som hela tiden visade upp papper och pekade på en massa rutor, kryss och ringar och sa: Så här är världen! Det var helt verklighetsfrämmande. Det är Kurt Olsson jag tänker på när jag ser Jeff Ahl peka på sina ringar och bollar och påstå att han vet bättre om handelspolitik än vad handelsministern gör.

Vad gäller välfärden har regeringen satsat enorma pengar på den. Socialdemokraterna lägger fram det största trygghetsprogrammet i modern tid. Det innebär bland annat att vi tar bort den så kallade pensionärsskatten, som de borgerliga införde med stöd av Sverigedemokraterna.

Sverigedemokraterna var ju Jeff Ahls tidigare parti. Men de är inte tillräckligt högerextrema för att Jeff Ahl ska kunna vara kvar där, utan han går ännu längre bort i extremismens träskmarker.

Vi vill ha ett samhälle för alla. Vi vill ha ett samhälle där pensionärer, barnfamiljer och alla som har rätt att vara i landet ska må bra. Det kommer jag att fortsätta att kämpa för, och det är synd att Jeff Ahl inte är en del av det.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2017/18:509 om EU-domstolens avgörande kring tvistlösning och CETA

Anf. 60 Statsrådet ANN LINDE (S):

Fru talman! Carl Schlyter har frågat mig om jag avser att dra tillbaka regeringens proposition 2017/18:60 för att i ljuset av EU-domstolens förhandsavgörande i målet C-284/16 *Slovakien mot Achmea* – jag ber om ursäkt om jag uttalar det på fel sätt – återigen se om CETA är förenligt med EU-rätten.

Carl Schlyter har även frågat om jag under tiden detta analyseras avser att ta något initiativ till att avbryta ratificeringsprocessen för att kunna stödja Frankrikes initiativ att införa ett klimatveto i CETA-avtalet så att inget i avtalet hindrar klimatarbetet.

Låt mig först och främst erinra om att riksdagen den 22 mars 2018 biföll regeringens förslag i propositionen 2017/18:60 och därmed godkände både frihandelsavtalet med Kanada, CETA, och det strategiska partnerskapsavtalet med Kanada, SPA. I propositionen anges att regeringen kommer att följa upp avtalets påverkan och effekter vad gäller parternas möjligheter att kunna ställa högre miljökrav än i dag och kunna höja ambitionsnivån i klimatpolitiken.

EU-domstolen har i det förhandsavgörande Carl Schlyter hänvisar till besvarat frågor om ett bilateralt investeringskyddsavtal som år 1991 ingicks mellan Nederländerna och dåvarande Tjeckoslovakien. År 1993 övertog Slovakien de rättigheter och skyldigheter Tjeckoslovakien hade enligt avtalet. I avgörandet har EU-domstolen funnit att en viss skiljeklausul i avtalet strider mot EU:s funktionsfördrag.

Jag vill poängtera att EU-domstolen i förhandsavgörandet endast har tagit ställning till den i målet aktuella skiljeklausulen. Avgörandet påverkar således inte giltigheten av frihandelsavtalet CETA, vilket sett till omfattning och utformning avsevärt skiljer sig från det bilaterala investeringskyddsavtalet mellan Nederländerna och Slovakien.

Förhandsavgörande handlar om ett avtal inom EU mellan två enskilda medlemsstater medan CETA är ett avtal som rör handel utanför EU och där EU och samtliga medlemsstater å ena sidan och Kanada å andra sidan är avtalsparter.

CETA är ett av EU:s mest moderna frihandelsavtal, och såväl EU som dess medlemsstater är tillsammans med Kanada parter i avtalet. Det är viktigt att betona att CETA-avtalet innehåller en helt annan tvistlösningsmekanism än den som EU-domstolen tog ställning till i sitt förhandsavgörande.

Jag ser därför ingen anledning att verka för att regeringen återkallar proposition 2017/18:60 som riksdagen har behandlat. Det går egentligen inte heller, men vi kallar det för återkallande. Regeringen måste i så fall lägga fram en ny proposition.

Jag ser heller ingen anledning att avbryta Sveriges process med att ratificera CETA-avtalet. Att Sverige går vidare och ratificerar CETA sänder en viktig signal både om vikten av relationen med Kanada och om den vikt EU:s frihandelsavtal med tredjeländer har för handeln och välförhållandet i Sverige.

Anf. 61 CARL SCHLYTER (MP):

Fru talman! Tack, handelsminister Linde, för svaret! Det var faktiskt ett tydligt svar, men jag är inte nöjd trots det.

Jag har ett par invändningar. Sedan vill jag, angående tajmningen av frågan, säga att jag lämnade den direkt efter domslutet men att den fastnade i något mörkt träsk i en riksdagsdator någonstans. Därför fick du frågan först efter omröstningen i riksdagen. Den är dock fortfarande aktuell och viktig.

Jag oroar mig över två saker, dels att det hela strider mot EU-lagstiftningen, dels att vi inte kan vara pådrivande i klimat- och miljöarbetet så som förut.

Om vi tar den sista frågan först hjälper det inte att Sverige analyserar hur det går i efterhand eftersom vi förlorar inflytande över hur skiljedomarna utses och hur tolkningen ska gå till. Dessutom är investeringsskyddet ett stort problem, för det gäller i 20 år efter det att avtalet sagts upp. Även om vår utvärdering skulle visa att vi inte kan göra som vi tänkt med vår miljöpolitik är vi alltså fortfarande ansvariga 20 år efteråt.

Jag vill därför att vi ska göra en tydlig analys och, tillsammans med Frankrike och andra länder, säkerställa att det inte kan hända att vi får en regulativ avkylningseffekt eller försening av lagstiftningen, som både Naturvårdsverket och Kemikalieinspektionen tar upp som potentiella problem i sina remissvar till Kommerskollegium.

Den andra biten är lite mer komplicerad. Man kan inte säga att det är olika avtal och att domstolens resonemang därför inte gäller. Harm Schepel, som driver European Law Blog, säger att problemet är tolkningen. Även om EU-lagen är intakt görs en tolkning av denna lag. Den externa parten går in och påverkar tolkningen, och då utmanas autonomi i EU:s lagstiftning.

Laurens Ankersmit, som driver nyhetssajten om internationella handelsavtal, har kommit fram till samma problem. Kommersiella tvister är en sak, men när det gäller investeringstvister är det samma problematik. Det handlar om tolkningsproblematiken – vem som ska tolka intern EU-rätt. Domstolarna måste ju fatta beslut. De har kritiserat något som ett land har gjort, och då blir det en indirekt problematik när det gäller tolkningen av EU-rätten.

Doktor Szilárd Gáspár-Szilágyi i Oslo säger precis samma sak: att man går in och petar i detta. Och Daniel Thym har en lång rad argument i samma stil som jag inte hinner ta upp. Vi har även två professorer från Sverige – Christina Eckes vid Amsterdams universitet och Marja-Liisa Öberg vid EU-rätten i Örebro – som skickade ett brev till alla riksdagsledamöter där de tog upp problematiken i att yttrandet påverkar hur EU-lagstiftningen kan tolkas.

En lång rad rättsprofessorer och bland annat det tyska domareförbundet är oroliga för att detta kan strida mot EU-rätten. Varför inte säkerställa att det inte gör det genom att invänta EU-domstolens pågående tolkningsmeddelande, som har begärts in av belgiska myndigheter? Det vore klokt av Sverige att vänta. Det är svårt att göra rätt när vi har gjort fel eftersom vi låses in i detta, och det är ingen ko på isen eftersom det finns andra länder som ännu inte har ratificerat. Då borde vi utnyttja tiden till att säkerställa att vi kan skydda miljö- och folkhälsointressen och se till att lagstiftningen är förenlig med EU-lagen.

Anf. 62 Statsrådet ANN LINDE (S):

Fru talman! Regeringen har grundligt utrett frågan och kommit fram till att det inte finns grund för den oro som uttrycks i Belgiens begäran. Domen i fallet Achmea ändrar inte denna bedömning. Det beror på att situationen när det gäller investeringsskyddsavtalet mellan EU-länder och CETA – ICS, alltså det nya domstolsförfarandet – skiljer sig på flera sätt, men framför allt på en avgörande punkt.

I fallet Achmea fann EU-domstolen att det slovakisk-nederländska investeringsskyddsavtalet innebär att en skiljedomstol under avtalet skulle komma att tolka och tillämpa EU-rätten på ett sätt som inte var förenligt

med unionsrätten. Men i CETA fastslås att en tribunal under detta avtal inte ska ha behörighet att tolka EU-rätten. Det fastslås vidare att CETA-tribunalen är skyldig att följa den rådande tolkningen av EU-rätten.

Investerarskyddet har varit den mest kontroversiella frågan i debatten om frihandelsavtal som CETA och om det tidigare diskuterade TTIP. Sverige har drivit på för att reformera investerarskyddet och för att få ett transparent, rättssäkert och trovärdigt system. Detta var helt nödvändigt. Jag tackar Carl Schlyter, som var en av dem som låg på för att få till stånd denna förändring.

CETA innebär att vi har ett bättre system nu än vi hade tidigare för att lösa investeringstvister. Regeringen anser därför att det inte finns grund för att dröja med ratificeringen.

Man kan fråga sig varför Sverige inte gör som Nederländerna i det här fallet. Varje EU-medlemsstats regering och riksdag beslutar om ratificering för det enskilda landet, och de direkta eller indirekta bevekelsegrunder som Nederländerna har är inte desamma som i andra länder.

Jag kan konstatera att Nederländernas regering framhåller att förhandsavgörandet om Slovakien och Achmea inte direkt berör avtal med tredjeland, så som är fallet med CETA, och att den nederländska regeringens egen bedömning är att CETA-avtalets tvistlösningsmekanism inte kan producera bindande tolkningar av EU-rätten.

Anf. 63 CARL SCHLYTER (MP):

Fru talman! Nu blev jag lite osäker. Menar du Belgien eller Nederländerna?

(Statsrådet ANN LINDE (S): Nederländerna.)

Bra! Vad bra att handelsministern blev specifik nu. Daniel Thym, som är professor i europeisk lag vid universitetet i Konstanz, tar upp precis den invändningen. Det står i avtalet att det bara är internationell rätt och CETA-avtalet som ska tolkas, inte intern EU-rätt. Vad han hävdar är att tolkningen av EU-rätten kommer att påverkas indirekt för att avgöranden ska kunna ges, och därmed blir det precis samma problem som domstolen lyfte upp i fallet Achmea.

Hans andra invändning är att Achmea handlar om tillgång till tjänster på den inre marknaden, och tolkningen av hur det ska gå till med denna tillgång är också en indirekt påverkan av tolkningen av EU-rätten. Det är precis samma problematik som i fallet Achmea.

Det tredje är att syftet, som handelsministern säger, inte är att CETA-tribunalen ska påverka eller tolka EU-lagstiftning. Men den får heller inte bemyndigande att skicka saker till EU-domstolen för förhandsavgörande, och därför kan den inte säkerställa att det är detta den gör när den fattar sina beslut. Därför kan den heller inte uttryckligen eller med flit påverka tolkningen av EU-lagstiftningen, men den kommer att göra detta indirekt.

Den fjärde invändningen han har är att en domstol från tribunalen inte blir en affär mellan två stater, som i WTO:s klassiska tolkning, utan beslutet blir direkt bindande. De ska genomföras av nationella domstolar, men dessa har ingen möjlighet att påverka det beslut som tribunalen har fattat och blir därmed låsta av tribunalens tolkning.

På alla punkter blir det hela tiden exakt samma problem som EU-domstolen hade med Achmea, nämligen att tolkningen av EU-rätten påverkas och att det europeiska rättssystemet inte får den överhöghet och autonomi som det ska ha. Alla problem och grundläggande resonemang bakom Achmeadomen finns kvar, och det är detta jag oroar mig för och som är ett allvarligt problem.

Den andra biten av argumentationen är fortfarande kvar, även om handelsministern anser att det inte finns någon risk för regulativ avkylning eller att vi hindras att genomföra miljöbeslut. Det står så i avtalet – att vi inte ska hindras. Tanken är inte att vi ska hindras utan att vi ska ha frihet, men samtidigt – om man vill göra en progressiv miljölagstiftning – måste denna vara så att säga legitimate. Det är det ord som används. Man måste alltså rättfärdiga den inför CETA-avtalet.

Om inte ens UK – som i och för sig lämnar EU nu – har tillräckligt många handelsjurister, undrar jag om Sorsele kommun eller Åmål har tillräckligt många erfarna handelsjurister för att säkerställa att de beslut som de tar om giftfria förskolor och så vidare faktiskt är helt och hållet i linje med CETA-avtalet. Den regulativa avkylningseffekten kommer alltså att komma. Även om det inte var tanken med CETA-avtalet kommer den att skrämja myndigheter i Sverige och andra EU-länder från att våga ta bra miljöbeslut. Problemet kvarstår alltså.

Anf. 64 Statsrådet ANN LINDE (S):

Fru talman! Som jag sa tidigare ändrar detta förhandsavgörande i målet Achmea inte regeringens syn på eller analys av avtalet. Först och främst gäller detta det bilaterala investeringsskyddsavtalet som är mellan två EU-länder. Jag återupprepar att detta är inom EU. Och CETA gäller inte inom EU, utan det gäller mellan EU och ett land utanför EU.

Dessutom har EU-domstolen i förhandsavgörandet tagit ställning endast till den aktuella skiljeklausulen och inte till hela det bilaterala avtalet. Avgörandet i målet påverkar därför inte giltigheten i frihandelsavtalet mellan EU, dess medlemsstater och Kanada.

CETA-avtalet skiljer sig avsevärt i sin utformning från det bilaterala investeringsskyddsavtalet mellan Nederländerna och Slovakien.

Carl Schlyter behöver inte vara orolig för att vi har missat detta förhandsavgörande och att vi inte har analyserat det. Vi följer detta mycket noga och analyserar det mycket noga. Men vi kommer fram till en annan slutsats än Carl Schlyter.

Det kanske är många som tittar och lyssnar på detta. Därför ska jag säga att CETA är ett mycket modernt och bra avtal, och jag håller fast vid det. Det var faktiskt en klar majoritet av denna kammare som godkände den proposition som regeringen lade fram. Det var bara 24 ledamöter som inte röstade för propositionen.

Sedan vill jag en gång till understryka att det är en helt annan tvistlösningsmekanism än den som EU-domstolen tog ställning till i sitt förhandsavgörande. Därför finns det inte någon anledning att, som Carl Schlyter föreslår, avbryta processen med att ratificera CETA-avtalet på grund av avgörandet.

När det gäller det som Carl Schlyter tog upp, om Belgiens begäran till EU-domstolen om den nya tvistlösningsmekanismen är avgjord, har regeringen grundligt utrett denna fråga också och kommit fram till att det inte

finns någon oro för det som uttrycks i Belgiens begäran till EU-domstolen. Varje EU-medlemsstats regering och riksdag beslutar om man vill ändra sin ratificeringsprocess eller inte. Och vi har kommit fram till att vi inte vill göra det.

Prot. 2017/18:109

4 maj

Svar på
interpellationer

Anf. 65 CARL SCHLYTER (MP):

Fru talman! Jag var inledningsvis glad över att jag fick svar. Men nu är jag inte fullt lika glad längre, eftersom jag tycker att handelsministern upprepar lite grann. Jag har erkänt att det finns skillnader mellan CETA-avtalet och det avtal som domstolen avgjorde. Men jag har samtidigt bevisat att den problematik som domstolen tar upp i sitt domstolsavgörande är precis tillämpligt på CETA-avtalet också. Det spelar ingen roll om det är ett avtal med tredjeland eller inte. De generella problemen om makt som EU-domstolen ser som mycket viktiga finns nämligen kvar. Det hjälper därför inte att upprepa detta.

Jag vet inte riktigt hur jag ytterligare ska förklara detta mer än att Sverige har en skyldighet enligt artikel 351 i fördraget att tillämpa och säkerställa att EU-lagen genomförs. Länder har en skyldighet att säkerställa att de avtal som de skriver på inte bryter mot EU-lagen. Sverige borde då för säkerhets skull – det kostar ingenting alls – vänta med ratificeringen. För inte är det väl så att den här regeringen fullföljer den gamla alliansregeringens politik som de sa var cheerleaders för transatlantiska avtal i Europa? Jag hoppas att vi har en annan inställning; vi får se.

Fortfarande är problemet att dessa avtal kommer att vara mycket svåra när det gäller att fortsätta att ha en progressiv och avancerad miljölagstiftning, eftersom det finns så många tolkningsproblem. Kommerskollegiums egen utredning visar att det finns tolkningsproblem. Och det värsta är om vi då inte är nöjda med om ett avtal tolkas tvärtemot vad Ann Linde och jag vill. Då kommer Sverige inte längre att ha befogenhet. Den har överförts från Sverige. Därför kan vi inte i efterhand rätta till detta. Därför är det viktigt att vi lyssnar på Europas alla miljörelser och på alla domare – 15 000 domare och rättsexperter – som håller med mig. Det är alltså inte Carl Schlyter som har ett problem med detta. Det är en lång rad organisationer och domare som har samma problem.

Anf. 66 Statsrådet ANN LINDE (S):

Fru talman! Jag vill tacka Carl Schlyter för att han återigen har tagit upp detta. Det gör att vi ställer oss på tårna. Jag känner mig ännu mer säker på att CETA inte hindrar oss från att bedriva en progressiv politik, eftersom vi har utrett detta så otroligt mycket. Det är bland annat tack vare Carl Schlyter och Miljöpartiet som vi har gjort det.

Därför vill jag säga lite grann om varför jag tycker att det är ett så bra avtal när det gäller just klimat- och miljöarbetet. I CETA betonas betydelsen av multilaterala miljöavtal – det står i avtalet – och vikten av att handels- och miljöpolitik ska vara ömsesidigt stödjande och att man ska ha regler och åtgärder som är stödjande både för miljöpolitiken och för handelspolitiken.

Det står också att parterna enligt avtalet är skyldiga att säkerställa att deras miljölagstiftningar inte åsidosätts i syfte att främja handel eller investeringar. Detta står faktiskt svart på vitt i avtalet.

Vi kommer att gå i främsta ledet för viktiga politikområden som klimatarbetet. CETA kommer inte att hindra det. Snarare tror jag att det kommer att vara en positiv kraft.

Avtalet framhåller också parternas rätt att reglera och rätten att höja skyddet på dessa områden. Det har EU och Kanada varit överens om från början. Det var inte EU som bara drev på det, utan det tyckte Kanada också.

Vid sidan av detta kommer regeringen att följa upp avtalets påverkan när det gäller möjligheten att ställa högre miljökrav i fråga om detta.

I dessa tider när protektionismens vindar blåser hårdare än på länge är det viktigt att Sverige och EU ingår detta progressiva och moderna avtal med Kanada. Sverige behöver nämligen mer frihandel och inte mindre.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 16 Svar på interpellation 2017/18:508 om etablering av prämtrafiken i Sverige

Anf. 67 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Borian Åberg har frågat mig vilka initiativ jag är beredd att ta för att ansvariga myndigheter ska få tydliga krav på att underlätta etableringen av prämtrafiken, för att en samordnare för prämtrafiken ska utses samt för att en handlingsplan och en målsättning för prämtrafikens utveckling ska sättas upp.

Det är riktigt som Borian Åberg skriver att inlandssjöfarten i till exempel Tyskland och Nederländerna oftast utförs av pråmar. Därför talas det om prämtrafik. Men oavsett om det rör sig om en pråm eller en annan typ av fartyg som en redare vill certifiera för inlandssjöfart gäller inlandssjöfartens regler, det vill säga det EU-regelverk som utgörs av ett tjugotal direktiv och förordningar.

En tid efter att Sverige i december 2014 genomförde det grundläggande EU-regelverket för inlandssjöfarten fick bland annat Sjöfartsverket i uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfart och kustsjöfart. Bland de åtgärdsförslag som presenterades återfanns bland annat införande av ett eco-bonussystem samt klassning av flera så kallade inre vattenvägar. I budgetpropositionen för 2018 föreslog regeringen att ett eco-bonussystem skulle införas, och för närvarande bereder vi en stödförordning. Dessutom har Transportstyrelsen fått i uppdrag att i slutet av 2018 redogöra för vilka ytterligare vattenområden som skulle kunna klassas som inre vattenvägar, där alltså inlandssjöfart kan bedrivas.

Vi är överens om sjöfartens betydelse för hållbarhet, trängsel och säkerhet, oavsett om det gäller inlandssjöfart, kustsjöfart eller närsjöfart. Regeringen har redan tagit flera initiativ för att mer effektivt utnyttja sjöfartens kapacitet. Det är också en av de centrala frågorna i regeringens kommande godsstrategi. Ett av alla beredningsunderlag till strategin är just Sjöfartsverkets rapport. Vår ambition är att ta initiativ till fler åtgärder som kan främja en överflyttning av transporter från väg till sjö.

Anf. 68 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Tyvär kan jag inte tolka detta svar på något annat sätt än att regeringen inte har några konkreta planer för att underlätta etableringen av pråmtrafiken. Det tycker jag är beklagligt.

I svaret framkommer också att regeringen inte ser någon skillnad på pråmtrafik och övrig sjöfart. Men skillnader finns, och just dessa skillnader behöver tas hänsyn till när vi utformar styrdokument, regleringsbrev och så vidare.

Pråmtransporterna i Europa är ett viktigt redskap för logistiken i stadsregioner, framför allt eftersom de är flexibla och inte behöver full hamninfrastruktur – det räcker med kajutrymmen. Ministern har säkert någon gång promenerat på kajerna längs floden Seine i Paris. Då är det bra att veta att dessa kajer nattetid används som terminaler där man lastar och lossar gods.

Varför kan vi inte ha det så i till exempel Stockholm? Jo, därför att kunskapen saknas. Jag är inte säker på att det är så många som vet vad pråmtrafik innebär, vare sig bland medborgarna, hos myndigheterna eller hos politikerna. Ett exempel på denna kunskapsbrist är bortbyggandet av kajutrymmen under de senaste 50 åren. De kvarvarande kajutrymmena i städer vid vatten måste skyddas; de kommer att behövas för framtidens sjöfart.

Inom Europa används pråmtrafiken som en faktor för skapandet av ett mer hållbart transportsystem. I många städer, däribland London, finns krav på att byggmaterial ska transporteras med inlandssjöfart eller på att en viss procent av godsflödet till och från stora containerhamnar måste ske med pråm. Varför kan vi inte ha något liknande i Sverige? Därför att det saknas initiativ från den högsta politiska ledningen, det vill säga regeringen.

Det är bråttom. Transporterna blir fler och fler, och vi behöver nya vägar för att dessa transporter ska ske smidigt och effektivt och utan att belasta våra redan belastade vägar och järnvägar. Införandet av pråmtrafiken i transportsystemet är en lösning inom räckhåll.

Ministern nämnde i sitt svar implementeringen av det grundläggande EU-regelverket för inlandssjöfart under 2014. Men vad har hänt under dessa snart fyra år? Har inlandssjöfarten ökat? Har den uppnått den potential som finns på våra vattenvägar?

Nej, tyvärr inte. Det finns fortfarande alldeles för många hinder. Bland annat har Sverige endast implementerat EU:s tekniska regelverk. Regel-förordningar som återstår är lotsfrågan, bemanningen av pråmarna och inte minst reglerna för cabotage. Jag tror nämligen att dessa pråmar initialt kommer att bli flaggade med annan flagg än den svenska, eftersom de kommer att hyras in från till exempel Holland.

Jag vill fråga ministern en gång till: Finns det några tankar på att lösa dessa frågor och underlätta etableringen av pråmtrafik i Sverige?

Anf. 69 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! För det första är den uppfattning som Boriana Åberg redovisar om att pråmtrafik skulle vara ett särskilt trafikslag sakligt felaktig; så är det inte. Även Tyskland, Holland och andra europeiska länder har att förhålla sig till det EU-regelverk som finns, och då är det inlandssjöfart vi talar om och ingenting annat. Sedan må man ha lokala bestämmelser, men

alla har ett gemensamt regelverk. Det är därför vi i Sverige kallar detta för inlandssjöfart.

För det andra: Visst sker det en utveckling av denna typ av trafik. Jag uppskattar till exempel att man här i Stockholm, i byggandet av Slussen, använder just vattenvägar i stället för lastbilstransporter när det gäller byggmaterial. Det är på detta sätt vi ska utveckla de olika möjligheterna att tillämpa sjöfarten.

Däremot blir jag ordentligt orolig när jag hör Boriana Åberg tala om att detta ska kunna vara cabotagetrafik med utrikes rederier som bedriver transport på svenska vattenvägar. Från regeringens sida håller vi just nu på att reglera den oreda som har funnits på våra landvägar, med utländska åkerier som inte klarar av att följa kör- och vilotidsregler eller svenska förhållningsorder och som utsätter svensk åkerinäring för betydande osjyst konkurrens.

Här går regeringen fram ganska tydligt med att reglera så att det ska vara ordning och reda på vägarna. Det ska råda sjysta konkurrensvillkor, så att vi inte får det som vi upplevt med rumänska lastbilschaufförer som bor månadsvis i hytterna och lever under förfärliga förhållanden till dumpade löner. Någon sådan ordning tänker jag inte medverka till.

När det gäller sjöfarten som helhet är det ingen tvekan om att vi har tagit fler steg under denna mandatperiod än vad vi någonsin gjort. Detta bekräftas också av sjöfartens aktörer. Det är nu vi har rätt ut frågan om tonnageskatten. Det är nu inflaggningsen ökar.

Jag blir bekymrad när jag hör en moderat företrädare tala om att man ska ha utflaggade transporter i ökad utsträckning. Jag tycker att vi ska kämpa för att öka inflaggningsen i Sverige och säkerställa att vi har fler svenska rederier och fler svenskbemannade fartyg. Just nu går det i den riktningen; den svenska handelsflottan stärks tack vare att vi förändrade tonnageskatten.

Med eco-bonussystemet, utredningen om inre vattenvägar, en nationell plan som kommer att innehålla mer sjöfartssatsningar än vad någon nationell plan gjort tidigare samt en godsstrategi som lyfter fram sjöfarten mer än tidigare – dessa kommer att presenteras om några veckor – känner jag mig trygg i att sjöfarten har framtiden för sig i Sverige.

Det inkluderar naturligtvis inlandssjöfarten. Vill man bedriva den i form av pråmar eller andra fartyg har jag inga bekymmer med det. Men det ska ske med sjysta villkor, och det ska vara ett bra regelverk. Vi ska utveckla de inre vattenvägarna.

Jag ser fram emot Sjöfartsverkets beredning, där man tittar på sätt att utveckla fler inre vattenvägar. Detta är en viktig del för Sverige. Jag konstaterar att det är nu det händer, när vi har en socialdemokratiskt ledd regering i stället för en alliansregering som inte brydde sig om sjöfarten.

Anf. 70 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Jag blir riktigt orolig när ministern förväxlar laglig cabotageverksamhet med olaglig lastbilstrafik, som bedrivs på fel sätt och som både vi och regeringen är väldigt mycket emot. Men regeringen har genom att minska polistätheten gjort så att man kan bedriva olagliga lastbilstransporter i princip riskfritt. Det finns inga trafikpoliser på vägarna.

I sitt svar nämnde ministern införandet av ett eco-bonussystem. Vi tycker att detta är ett steg i rätt riktning, men systemet är långt ifrån fulländat. Det handlar om 50 miljoner kronor årligen som ska fördelas bland sektorer som bedriver kustsjöfart, närsjöfart och inlandssjöfart. Förutom att det är för lite pengar råder det oklarheter om vilka ansökningar som ska prioriteras och hur pengarna ska fördelas.

Medan regeringen ger med ena handen tar man dubbelt så mycket med den andra. Farledsavgifterna har höjts med 200 miljoner på två år. Sjöfartsverket har aviserat att nya höjningar inte kan uteslutas under åren fram till 2020. Alla remissinstanser har varit negativa till denna höjning, som verkligen motverkar intentionen om överflyttning av gods från landvägar till vattenvägar. Särskilt hårt slår denna höjning mot inlandssjöfarten. Den är direkt kontraproduktiv för etableringen av prämtrafiken. Det är inte lätt för ett nytt trafikslag som ska konkurrera med lastbilen att locka kunder med högre priser. De flesta skulle säga att det är omöjligt. Har ministern några planer på till exempel avgiftsbefrielse eller avgiftssänkning för prämtrafiken, åtminstone i etableringsfasen?

Sedan har vi lotsavgifterna. En fysisk lots som finns ombord på varje pråmfartyg som trafikerar en specifik slinga är inte nödvändigt. Lotsdispenser är oerhört kostsamma att söka. Prämtrafiken opererar endast i svenska vattenområden inne i landet där de går i fasta slingor likt järnvägs- eller lastbilstransporter. På dessa fartyg finns högteknologisk utrustning, och själva pråmfartygen är säkrare och har större manöverförmåga än andra fartyg, framför allt för att de är lägre och har större yta i vattnet. Är det verkligen nödvändigt med lotsplikt?

Hamnavgifterna är inte heller anpassade till prämtrafiken. Som det ser ut nu kan detta trafikslag, som är nytt på våra vatten, inte få näsan ovanför vattenytan på grund av alla avgifter. Det behövs ett helhetsgrepp för att lösa överföringen av gods från land- till vattenvägar. Mycket kunskap finns i Europa, och de ansvariga myndigheterna borde dra nytta av det. Andra EU-länder har byggt upp speciella enheter där man jobbar just med överföringen av gods från land till sjövägar.

Anf. 71 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag har inledningsvis redovisat och kan säga en gång till att vi kommer att öka sjöfartens betydelse i Sverige. En central del i regeringens strategi, oavsett om vi talar om gods eller den nationella planen, handlar om att stärka svensk sjöfart. Och just nu stärks svensk sjöfart. Inflaggningen ökar. Det är fler som använder sig av sjöfarten. Jag kommer att hitta fler förslag i bra dialog med sjöfartens aktörer för att stärka svensk sjöfart, för den är viktig ur klimatsynpunkt och när det gäller att öka kapaciteten för godstransporter.

När jag hör Borianas Åberg tala om alla förslag som skulle kunna genomföras kan jag inte låta bli att fundera på vad Borianas Åberg eller andra moderater gjorde under förra mandatperioden. Ni hade då regeringsmakten, och vi såg att utflaggningen ökade och sjöfartens konkurrenskraft minskade. Då fanns ingen eco-bonus som ni nu har synpunkter på på detaljnivå. Ni lade inga förslag. Ni gjorde en akut räddningsaktion för att klara Sjöfartsverkets ekonomi med att skjuta till pengar men klarade inte

av att ta ansvar för de grundläggande strukturella frågorna som rör finansieringen av svensk sjöfart. Hamnavgifter noterar jag att ni inte heller tog något helhetsgrepp om, och ni berörde inte ens hamnarnas utveckling.

Den här regeringen tar ett helhetsgrepp. Vi har bjudit in samtliga landets hamnar – för första gången gör en regering det – och låter hamnarna vara en central del i utvecklingen av en strategi där hela godssystemet håller samman – från 74-tons lastbilar på BK4-vägar via järnvägar och sedan ut till våra hamnar och till en utvecklad sjöfart – gärna digitaliserat med ny teknik. Det är så vi utvecklar svensk sjöfart.

Jag noterar också att Borian Åberg i de förslag hon för fram nämner skattesänkningar, avgiftssänkningar och undantag för avgifter. Det är nu de flesta lyssnare förstår varför det har slutat med stora budgetunderskott varje gång vi har haft en borgerlig regering. När vi tog över regeringsmakten denna mandatperiod var det 60 miljarder i budgetunderskott eftersom ni ägnade större delen av tiden åt att sänka skatter men inte åt att titta på investeringar som bygger Sverige starkt eller ens på att hålla ordning på vilka kostnader som utvecklades i samhället. Ska man utveckla hållbara transporter måste man både orka klara av att investera och fördela kostnaderna för investeringarna. Jag känner fullt förtroende i de diskussioner vi har med transportnäringen om hur den kostnadsfördelningen framöver också ska kunna se ut.

Vi måste ha bra konkurrensvillkor. Det är rätt. Vi måste kunna ha bärkraftiga avgifter som klarar internationellt konkurrenstryck. Det är också rätt. Men vi måste också se till att det är ordning och reda på vägarna.

Jag vill avsluta med att säga att jag blir bekymrad när Borian Åberg än en gång börjar tala om och blanda in cabotage trafiken när det gäller inrikes sjöfart. Den oreda vi fått på Sveriges vägar till följd av oförmågan att reglera cabotage transporter under de borgerliga regeringsåren har ju lett till att svensk åkerinäring har en ganska tuff utveckling med lastbilstransporter som sker med sämre utbildade chaufförer och sämre utrustade fordon som inte ens enligt lagreglerna har tvingats ha vinterdäck, trots den oreda de förorsakar på svenska vägar. Nu agerar vi mot det. 400 poliser utbildas nu i cabotagekontroller. Vi ser till att driva in krav på vinterdäck på svenska vägar, för det kommer utländska fordon att behöva ha framöver. Vi ökar möjligheten till klampning, vilket är ett verktyg som inte ens fanns under tiden då vi hade en borgerlig regering. Nu kan vi snart låsa fast däckena ända upp till 36 timmar om man inte följer kör- och vilotidsregler, och vi höjer sanktionsavgifterna. Vi skapar ordning och reda ihop med branschens aktörer.

Moderaterna tänker i vanlig ordning att det där får marknaden lösa bara vi sänker skatter och avgifter. Då tar man inte ansvar för utvecklingen. Vi tar ansvar.

Anf. 72 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Jag måste säga att jag uppskattar ministerns samarbete med sjöfartens aktörer, men ministern måste också lyssna på dessa aktörer. Sedan vill jag säga att jag inte alls uppskattar att ministern hela tiden flyttar frågan till lastbilarna och lastbilstrafiken. Jag tänker på alla som lyssnar på oss nu och som vill börja med pråmfartygstrafik. De kan få uppfattningen att ministern inte är påläst inom detta område.

Jag uppskattar inte heller att ministern gör en sådan historierevidering som han gör när han säger att den borgerliga regeringen i princip miss-handlade sjöfarten. Så var det inte. Bland annat tog man initiativet till och nästan sjösatte sjöfartsstrategin. Ministerns föregångare presenterade bara den färdiga produkten. Låt oss hålla oss till sanningen.

Jag vill också säga att inte allt som ministern gör är fel. Det är bra att man gör saker för att underlätta för inlandssjöfarten. Jag hoppas att samma sak ska ske för pråmtrafiken. Men det är ännu bättre om rätt saker görs. Det här är som att bära ett piano till femte våningen i ett hus utan hiss – det räcker inte att bara komma till rätt våning, utan trappuppgången måste också vara rätt. Vi behöver pråmtrafiken, och pråmtrafiken är ett sätt att optimera transportsystemet och transportflödena inom city- och region-logistiken och att ge näringslivet ökade möjligheter att skapa hållbara transportsystem.

Transporter, tillväxt och konkurrenskraft hänger ihop, och pråmtrafiken är ett redskap med många vinnare inom alla delar av samhället. Detta borde regeringen arbeta för.

Anf. 73 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag uppskattar Borianas Åbergs engagemang, och jag uppskattar att det finns en bred uppslutning kring satsningar på sjöfart. Jag konstaterar att det under den här mandatperioden också sker saker. Flera av de saker som Borianas Åberg efterfrågar är saker som vi antingen har genomfört, planerar att genomföra eller bereder i Regeringskansliet. Vi kommer i närtid att presentera såväl en nationell plan som en godsstrategi – faktiskt den första godsstrategin i Sveriges historia såvitt jag vet.

Det är väl bra att vi tar ett samlat grepp om godstransporterna. Ska sjöfarten få en ökad betydelse vill det också till att alla köpare av godstransporter förstår hur strukturerna ser ut i Sverige och att aktörerna mellan de olika transportslagen samverkar i stället för att konkurrera. Historiskt har man ibland sett ett konkurrensförhållande mellan de olika transportslagen. Jag väljer att inte se det på ett sådant sätt. De som köper godstransporter framöver bryr sig mindre om vilket transportslag man har – de vill veta att transporterna kommer fram, att de klarar klimatregler, att de är effektiva och att de klarar internationellt konkurrenstryck och har rimliga avgifter. Därför är det viktigt att vi ökar samverkan mellan de olika aktörerna, och därför behövs en godsstrategi. Den levererar nu regeringen i väl fungerande samverkan med de olika aktörerna. Naturligtvis tror jag att det kommer att bli en bred uppslutning bakom det förslag som vi presenterar.

Jag ska också svara på varför jag talar om lastbilar. Det var egentligen inte tänkt så, men när Borianas Åberg väljer att lyfta in parallellen till cabotagetransporter blir jag lite bekymrad. Jag hoppas verkligen inte att vi kommer att se en sådan utveckling inom svensk sjöfart.

Jag vill ha ordning och reda på svenska vägar. Jag vill ha inflaggade svenska fartyg på svenska vattenvägar. Vi ska stärka den svenska sjöfarten. Det är det bästa sättet att klara bra transporter framöver.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 17 Svar på interpellation 2017/18:512 om trafiksäkerheten på E18

Anf. 74 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Pål Jonson har ställt tre frågor till mig angående trafiksäkerheten på E18.

Behovet av att underhålla den statliga transportinfrastrukturen är stort. Regeringen har därför ökat anslaget för vägunderhåll jämfört med nuvarande plan, som fastställdes av alliansregeringen. Regeringens mål är att hela det statliga vägnätet ska hålla hög standard och att det ska vara god framkomlighet.

Regeringen är medveten om tillståndet på det lågtrafikerade vägnätet och initierade därför redan 2016 en tydlig satsning på vägunderhållet. Under perioden 2016–2020 ökas därför anslaget till vägunderhåll med 700 miljoner kronor. Det kan i sammanhanget tilläggas att E18 inte tillhör det lågtrafikerade vägnätet och riskerar således inte att omfattas av Trafikverkets så kallade varning om sämre tillstånd och försämrad trafiksäkerhet.

För att stärka svenskt trafiksäkerhetsarbete initierade regeringen 2016 en nystart av nollvisionen samt ett antal konkreta åtgärder. Ökningen av de ekonomiska ramarna med över 100 miljarder kronor för infrastrukturen under kommande planperiod möjliggör för kraftfulla satsningar på utveckling av infrastrukturen och däribland trafiksäkerheten.

Sveriges och Norges regeringar är överens om att utvecklingen av den gränsöverskridande transportinfrastrukturen fortlöpande ska ske i en dialog mellan ländernas regeringar. Även de myndigheter som ansvarar för transportsystemet i respektive land samarbetar kring dessa frågor. Själva planerna är dock fortfarande en nationell angelägenhet.

Anf. 75 PÅL JONSON (M):

Fru talman! Jag vill tacka infrastrukturministern för svaret på min interpellation. Det är säkert inte första gången han står i den här kammaren och debatterar en bit väg eller järnväg som råkar ligga i en riksdagsledamots hemlän – den del av E18 som vi diskuterar just nu råkar ju ligga i mitt hemlän Värmland. Men vi har representativ demokrati just för att vi ska fånga in infallsvinklar och samhällsproblem över hela Sverige. Och samhällsproblem har vi relativt gott om när det gäller infrastrukturområdet, inte minst eftersom Sverige är ett avlångt och ganska glest befolkat land.

Det har under lång tid byggts upp en stor underhållsskuld på infrastrukturområdet. En stor del av fokuset har legat på den bristande punktligheten på järnvägen; vi ligger tyvärr i den europeiska bottenligan när det gäller det. Men Trafikverkets generaldirektör Lena Erixon varnade för en tid sedan för att vi snart står vid samma vägskäl med vägnätet som vi stod inför med järnvägsnätet för 20 år sedan. Och konsekvenserna kan bli mycket allvarligare om vi tillåter att vägnätet får förfalla.

Vägnätet utgör ryggraden i det svenska infrastruktursystemet. 90 procent av alla resor, åtminstone personresor, går faktiskt på hjul och på en väg. Och efterfrågan på gods- och persontransporter kommer i det närmaste att fördubblas de närmaste årtiondena. Det finns alltså starka skäl för att investera i underhållet av vägnätet.

Infrastrukturministern nämner nu de satsningar som regeringen avser att göra på området de närmaste åren. Men det är i mina ögon för lite. Jag vill därför tillägga att Moderaterna satsar 6 miljarder mer på underhållet av vägnätet än regeringen i den nationella planen 2018–2019. Samtidigt matchar vi de investeringar som regeringen gör på järnvägsnätet.

Fru talman! Jag har inte bett om den här debatten enbart för att den råkar beröra mitt eget hemlän. Det här är ett symptom på något principiellt viktigare, nämligen att vi har svårt att få ihop infrastrukturplaneringen mellan Sverige och Norge. Det är i mina ögon förödande, och i mitt andra inlägg ska jag återkomma till det.

Jag vill först ta upp några sakförhållanden beträffande just E18 och den sträcka som vi diskuterar. E18 utgör själva kroppspulsådern i flödet av människor och varor mellan Sverige och Norge. Just sträckan mellan Valnäs och Töcksfors kommer att vara de enda 8 milen på en sträcka på 52 mil mellan Stockholm och Oslo som inte kommer att vara mötesseparerade i framtiden. Det beror inte på att det inte behövs – på Trafikverket är man mycket tydligt med att det finns brister i trafiksäkerheten i det området. Det är också en sträcka där det tyvärr har skett många dödsolyckor och frontalkrockar, just eftersom sträckan inte är mötesseparerad. Men Trafikverket bedömer att det inte finns ekonomiskt utrymme för den nödvändiga investeringen.

Trafikverket tvingas i stället föreslå att man ska sänka hastigheten på sträckan, till 80 kilometer. Det skulle naturligtvis få negativa konsekvenser för den regionala utvecklingen, och det är inte alls en lika säker åtgärd som mötesseparering på den aktuella sträckan för att höja trafiksäkerheten.

Ministern nämnde att regeringen gjorde en nystart av nollvisionen 2016. Med den här typen av investeringar, på en sträcka där ökad mötesseparation är ett typiskt exempel på en insats som kan rädda människoliv, kan man verkligen gå från vision till handling. Samtidigt skapas förutsättningar för att ta bort den sista felande länken på E18 mellan Stockholm och Oslo. Det skulle leda till mycket bättre trafiksäkerhet i flödet på väg mellan Stockholm och Oslo.

Anf. 76 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Pål Jonson!

Jag håller verkligen med om att vi måste göra allt vi kan för att öka trafiksäkerheten.

Under året som var hade vi det lägsta antalet döda i trafiken någonsin – 253 stycken. Det är glädjande. Det visar att det trafiksäkerhetsarbete som vi har bedrivit i Sverige under lång tid har varit framgångsrikt.

Vi är världsledande på detta och kommer år 2020 att få hålla i den stora internationella konferensen om trafiksäkerhet. Det tycker jag att vi gemensamt ska vara stolta över.

Det är viktigt att vi hittar ett sätt för att kunna öka separeringen av vägbanor för att minska risken för direkta fordonskollisioner och på det sättet minska antalet döda i trafiken. Trafikverket har i sitt förslag gett regeringen rådet att utöka möjligheterna till separering budgetmässigt men också att sträcka sig till att kunna göra den typen av investeringar även på länsvägnätet. Det är ett intressant förslag, och vi kommer att återkomma med kommentarer om det i den nationella planen.

100 miljarder mer spelar naturligtvis roll. Nu lägger vi 100 miljarder mer än vad som lades under den tid som Pål Jonson var sakkunnig i Regeringskansliet. Pål Jonson var inte riksdagsledamot då, men han var sakkunnig i den regering som minskade anslaget till järnvägar. Finansministern, Anders Borg, tyckte att det var olönsamt att investera i järnvägar, och resultatet blev det kaos som vi har i järnvägssystemet i dag med återkommande signalfel och växelfel, eftersom det svenska järnvägssystemet är nedslitet.

Det är ett av skälen till att den här regeringen tvingas göra ganska omfattande inte bara satsningar utan prioriteringar på järnvägsunderhåll. Det har ökats med 47 procent. Vi ökar inte vägunderhållet med lika mycket. Järnvägsnätet måste i detta fall prioriteras då det är så sönderfallet. Men jag delar oron över att vi också måste säkerställa att vi har en bra kvalitet på det svenska vägnätet.

Trafikverket varnade i sin redovisning till regeringen för att det fanns en risk för att man i slutet av planperioden inte skulle klara av att hålla vägstandarden i det kapillära vägnätet – de minsta vägarna ute i utpräglad landsbygd. Då svarade regeringen väldigt snabbt genom att i budgetpropositionen föreslå extra medel, 300 miljoner kronor, till de så kallade pott-hålspengarna, för att se till att höja vägkvaliteten.

Jag tycker att det är viktigt. Och jag tror att vi framöver måste se vilket gemensamt ansvar alla partier har för att våga investera och säkerställa stark finansiering för det som är långsiktigt hållbart. Och det är bland annat att klara av underhållsskulden på både järnväg och väg.

Moderaterna säger nu att de vill lägga 6 miljarder extra på vägarna. Vi ska komma ihåg att det gjorde de aldrig i regeringsställning. I opposition kommer helt plötsligt 6 miljarder; det är oklart hur det finansieras. Men det hade varit vällovligt om de hade valt att prioritera det under de åtta år de hade makten i det här landet. Det gjorde de inte.

Vi står nu med en stor underhållsskuld. Och vi står med en stor utmaning, inte minst i järnvägssystemet. Därför gör vi den största satsningen någonsin med 100 miljarder extra. Det blir totalt 700 miljarder.

Det kommer naturligtvis att räcka långt, men det kommer inte att täcka allt. Min förhoppning är att den diskussion som vi har om infrastruktur i Sverige i dag – där tack och lov fler partier lovar att göra större vägsatsningar – ska leda till en diskussion där man generellt stärker förutsättningarna för svensk infrastruktur.

Pål Jonson har rätt. Godstransportbehoven kommer att öka, och transportererna mellan Sverige och Norge kommer att öka, Värmlands betydelse – Värmland ligger lika centralt som mitt Småland – kommer att öka. Det är klart att skogstransporter och handelstransporter då måste fram. Då måste vi ha BK4, vägar som klarar 74 tons lastbilar. Det finns många stora investeringsbehov. Delar av det kommer vi att svara upp mot i nationell plan, men det kommer att behövas mer resurser även framöver.

Anf. 77 PÅL JONSON (M):

Fru talman! Liksom infrastrukturministern är också jag en stor lokalpatriot. Därför konstaterar jag att tilldelningen i den nationella planen till mitt eget län inte har ökat mellan den förra och den här planen, och det beklagar jag. Vi har ett stort underhållsbehov, det vet ministern mycket

väl, inte minst kopplat till Värmlandsbanan men också kopplat till stora investeringar i vårt vägnät, som vi debatterar i dag.

Sedan har jag respekt för att ministern inte kan kommentera enskilda vägprojekt som E18. Jag vill därför vidga debatten något genom att ta upp den andra delen i svaret kopplat till den bristande koordineringen mellan Sverige och Norge. Ministern säger att satsningarna på infrastruktur som är gränsöverskridande ska beslutas i nära dialog mellan Sverige och Norge. Jag vågar påstå att den dialogen hittills tyvärr inte har varit speciellt framgångsrik.

Symtomen på detta är att man inte färdigställer hela E18 över gränsen, som vi debatterar nu. Norge har gjort klar sin del av E18 från riksgränsen hela vägen till Osloområdet och sett till att vägen är mötesseparerad. Men vi drar inte vårt strå till stacken i och med att det inte finns mötesseparation på hela E18 genom Sverige.

Tyvärr tenderar vi ibland att gå i otakt mellan Sverige och Norge på infrastrukturuområdet. Jag är inte ensam om att tycka det. Ministern känner mycket väl till att Trafikverket har presenterat två åtgärdsvalsstudier under det senaste året kopplade till stråket Stockholm–Oslo. Båda är tydliga med att riksgränsen utgör ett problem och att man inte har en tillräckligt effektiv dialog och ett effektivt samarbete mellan våra trafikmyndigheter. Detta utgör då ett stort problem när det gäller att stärka infrastrukturen mellan Sverige och Norge.

Fru talman! Varför är detta då så viktigt? Det vet säkert infrastrukturministern men kanske inte alla åhörare. Norge är Sveriges viktigaste exportmarknad. Handelsexporten uppgick till 120 miljarder i fjol. Vi har ökat handeln med Norge med nästan 30 procent under de senaste sex åren. Vi handlar faktiskt tre gånger så mycket med Norge som med Kina i dag. Gränspendlingen mellan Norge och Sverige är större än gränspendlingen mellan Sverige och Danmark.

Utvecklingen av den norska ekonomin och främjandet av en stark infrastruktur i alla delar borde vara ett starkt svenskt intresse för att binda ihop våra två länder bättre. Men tyvärr finns det ett antal olösta problem på infrastrukturuområdet mellan Sverige och Norge.

Vi har berört E18, men det finns även andra saker som påverkar framkomligheten på väg. Till exempel har Tullverket stängt tullstationen i Hån under nattetid, som ministern kanske känner till. Det innebär att lastbilar inte kan korsa gränsen på kvällstid. På det sättet skär man alltså av kroppspulsådern i det största flödet mellan Sverige och Norge. Tullstationen är stängd under nattetid för att man ska spara pengar. I min värld framstår det som att sila mygg och svälja kameler, om ministern har överseende med det uttrycket.

När det gäller ministrernas eget politikområde finns det stora problem i dialogen kopplad till järnväg. Vi vet att SJ har fått dra ned på sina X2000-avgångar under det senaste året på grund av en ombyggnation mellan Lilleström och Kongsvinger som sker på dagtid. Vi har inte någon gemensam vision för hur man ska få ned restiden med tåg mellan Stockholm och Oslo, och det är ett dilemma. Det tar fem timmar att åka tåg till Oslo och tre timmar till Göteborg, trots att det är lika långt.

Prot. 2017/18:109

4 maj

Svar på

interpellationer

Fru talman! Min poäng är att om vi vill främja handel och tillväxt mellan Sverige och Norge – och det tror jag att vi alla i grunden vill göra – handlar det inte om fler exportstrategier, nya uppdrag till Business Sweden eller fler främjandeambassadörer, utan det handlar om att man måste få ihop infrastrukturen mellan Sverige och Norge. Framför allt har vi inte råd att fortsätta att gå i otakt på det här området genom den bristande koordinering i investeringar som vi ser i dag på E18 och på järnvägen.

Anf. 78 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Dilemmat är ju, Pål Jonson, att under alliansregeringens tid hade ni varken exportstrategier, främjandestrategier eller infrastrukturinvesteringar. Det är det som är bekymret. Om man åtminstone hade fört en aktiv näringspolitik som hade ökat svensk export hade det varit bra, men tvärtom valde man att vara förhållandevis passiv i relation till omvärlden för att säkerställa den svenska industrins konkurrenskraft, vilket fick katastrofala följder under finanskrisen. Sverige tappade då väsentligt mer i industriell kapacitet än många av våra konkurrentländer. Man var tämligen ointresserad i den borgerliga regeringen av att stärka till exempel svensk fordonsindustri.

Sedan är det viktigt att utveckla kommunikationerna mellan Sverige och Norge, mellan Sverige och Finland och mellan Sverige och Danmark. Vi har från den här regeringen öppnat upp – någonting som alliansregeringen inte gjorde – för TNT-korridorer som möjliggör för gemensam EU-finansiering ända till Oslo. Det ökar ju möjligheten ordentligt att hitta bra finansiering av det som är stomnätskorridorer på samma sätt som TNT utsträcks till Haparanda. Tidigare var detta något som var förbehållet södra Sverige. Den regering som Pål Jonson arbetade åt ville ju inte ge värmlänningarna eller norrbottningarna möjligheten att ta del av EU:s gemensamma medel för infrastrukturinvesteringar, utan man lät det vara förbehållet södra Sverige.

Det här är en regering för hela landet. Vi tycker att det är självklart att man ska hitta också den typen av finansieringsmöjligheter för transporter till exempel till Oslo eller upp till Haparanda. Vi litar inte bara till EU:s finansiering. Vi ser också till att själva skjuta till pengar, 100 miljarder mer. Det kommer inte att svara mot alla behov. Det kommer att behövas mer för att ta igen år av underinvesteringar, vare sig vi talar om underhåll eller nyinvesteringar. Men 100 miljarder mer är denna regerings möjlighet till tydlig prioritering av infrastruktur, till skillnad från hur det var när vi hade en regering som prioriterade skattesänkningar.

Det är ändå viktigt för väljarna och för dem som följer den här diskussionen att förstå att hur mycket man än i opposition talar väl för olika lokala eller regionala infrastrukturprojekt ska vi komma ihåg att när det väl gäller finns det på den moderata agendan omfattande skattesänkningar såsom jobbskatteavdrag och annat. Det kommer att kosta. Hittills har det – varje gång som vi har haft en borgerlig regering – ibland resulterat i stora budgetunderskott. Det innebär att man bakvägen har sett till att framtida regeringar får svårt att finansiera infrastruktursatsningar.

Jag vill gärna hoppas och tro att det engagemang som vi nu märker hos oppositionen för att stärka svensk infrastruktur också kommer till uttryck budgetmässigt, även efter valet. Då kan vi få en bredare samsyn i Sverige om att det är lönsamt för Sverige att ha en väl fungerande infrastruktur, att

stärka vägnätet, att säkerställa att lastbilar upp till 74 ton kan komma fram så att skogsindustrin får förbättrade konkurrensvillkor, att sjöfarten kan utvecklas och att gränshandeln, inte minst mellan Värmland och Norge, kan utvecklas på ett bättre sätt.

Då krävs det att vi avsätter resurser för finansiering av infrastruktur och av underhållsinsatser. Sedan krävs det, och där har Pål Jonson helt rätt, ett ännu närmare samarbete mellan våra regeringar. När det gäller det sistnämnda exemplet med järnväg har det naturligtvis varit ett bekymmer att man på den norska sidan valde att omprioritera sina insatser. Men jag har själv varit i kontakt med den norska infrastrukturministern, och jag tror att det finns förutsättningar att hitta lösningar framöver. Men jag vill gärna ha ett tätare i samarbete.

I Värmland och i regionen har man ett tätt samarbete med våra norska vänner, och jag hoppas att vi som grannländer ska kunna utveckla det framöver. Det behövs för handeln och för jobben men också för klimatets skull.

Anf. 79 PÅL JONSON (M):

Fru talman! Tack, infrastrukturministern, för den här debatten! Det har varit en hagelsvärm av olika infallsvinklar som har tagits upp.

Låt mig belysa detta med exportstrategin. Problemet som jag har med regeringens näringslivspolitik – ministern lyfte fram den – är att man ger med ena handen och tar med den andra. Man inför exportstrategier samtidigt som man ökar pålagor och byråkrati för företagen. Enligt Svenskt Näringsliv är företagsklimatet i Sverige nu det sämsta sedan man började mäta 2008.

Sedan vill jag ge lite beröm. Det är alldeles utmärkt att regeringen ser till att införa TNT-sträckor från Stockholm till Oslo. Jag har själv motionerat om detta. Jag tror inte att det är därför som regeringen har agerat, men jag välkomnar alla som får en ökad insikt om Norges utveckling och behovet av en bättre infrastruktur mellan Sverige och Norge, så därför välkomnar jag att TNT kommer att sträckas mellan Stockholm och Oslo.

Sedan har jag några lite mer övergripande och avslutande kommentarer. Jag kan inte låta bli att ta upp de risker som finns när regeringen nu verkar leda in Sverige på ett högriskprojekt i form av satsningar på höghastighetståg, samtidigt som vi vet att det finns så stort investeringsbehov i vägnätet här och nu.

Många av oss politiker har en stor förkärlek för tåg; vi arbetspendlar med tåg och lever nära tåg. Men det är en lite snedvriden verklighet, för huvuddelen av gemene man tenderar att använda bilen väldigt mycket. På de flesta ställen i Sverige måste man ändå använda bil, eftersom tågnätet inte sträcker sig över hela landet. Dessa människor betalar ju också skatt, och i mina ögon får de tillbaka alldeles för lite på sin skattsedel i förhållande till det behov som finns här och nu. Vi måste satsa på vägnätet.

Jag vill verkligen vädja till ministern att inte kasta in Sverige i något högriskprojekt. Förr eller senare kommer det att få konsekvenser för den ryggrad i vår infrastruktur som vägnätet utgör.

Anf. 80 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! När det gäller det sista är det nog ett onödigt påpekande. Jag kommer själv från fordonsindustrin och älskar att köra bil. Jag vet att en mycket stor del i Sverige handlar om att kunna ta sig fram på våra vägar.

Höghastighetstågprojektet handlar å ena sidan om att skapa nya stambanor, eftersom det är fullt på spåren. Vi måste bygga ny järnväg, eftersom det i dag är fullt på stambanorna eller på andra vägar. Å andra sidan är det en gigantisk investering. Ska det över huvud taget vara möjligt krävs en mycket bred uppslutning. Jag uppvaktas av Pål Jonsons partikamrater i stora delar av landet. Moderater ser detta som helt nödvändigt för att utveckla regionen i Jönköping, Linköping eller var man än bor.

Om vi ska göra en sådan investering måste ett brett handslag finnas, för det kommer att binda kapacitet och resurser under lång tid framöver. Det får inte ske på bekostnad av annan infrastruktur. Därför är det också viktigt att lösningen sker utanför den nationella planen, därav de förhandlingar som regeringen har bjudit in till. Vi måste nämligen ha resurser att också kunna utveckla vägarna i Värmland och Småland eller andra delar av järnvägssystemet i norra Sverige eller i östra och västra Sverige.

Jag har också några kommentarer vad gäller exporten. Svenskt Näringsliv må säga att företagsklimatet är dåligt, men då är de helt blinda för verkligheten. Det går som tåget. Vi har rekord i export. Vi tar fler marknadsandelar. Vi har den högsta sysselsättningen någonsin. Den dubbelstöt man varnade för, där ungdomar skulle gå ut i arbetslöshet, uteblev och i stället har vi fått den lägsta ungdomsarbetslösheten på 16 år.

Den här regeringen har vänt Sveriges ekonomiska utveckling från 60 miljarder i budgetunderskott till stora överskott och framtidstro, inte minst för svensk industri. Den är inte basically gone, som den förra statsministern sa, utan den är på frammarsch, utvecklas och skapar jobb i Värmland och i Småland. Jag är övertygad om att framtiden för Sverige är att skapa jobb, sysselsättning och tillväxt och att möta klimatutmaningen i hela landet, inte bara i storstadsregionerna.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 18 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 3 maj

2017/18:527 Erkännande av folkmordet 1915 – seyfo

av *Robert Hannah* (L)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2017/18:528 Lärarbristen

av *Maria Stockhaus* (M)

till statsrådet Helene Hellmark Knutsson (S)

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 3 maj

2017/18:1244 Det svenska jordbrukets goda smittskydd

av *Johan Hultberg* (M)

till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2017/18:1245 Ekologisk produktion

av *Johan Hultberg* (M)

till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2017/18:1246 Förenkling av generationsväxling i företag

av *Lars Hjalmered* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2017/18:1247 Lootlådor i spel

av *Rickard Nordin* (C)

till statsrådet Per Bolund (MP)

2017/18:1248 Social housing

av *Robert Hannah* (L)

till statsrådet Peter Eriksson (MP)

2017/18:1249 Polisier som bemannar receptioner på polisstationer

av *Roger Haddad* (L)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:1250 Krav på frisläppande av Gui Minhai

av *Robert Hannah* (L)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2017/18:1251 Att underlätta för att bebygga områden med fornminnen

av *Cecilie Tenfjord-Toftby* (M)

till statsrådet Peter Eriksson (MP)

2017/18:1252 Långa väntetider vid utfärdande av pass

av *Hans Wallmark* (M)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:1253 Långa vårdköer till BUP

av *Katarina Brännström* (M)

till socialminister Annika Strandhäll (S)

2017/18:1254 Polisens närvaro på landsbygden

av *Magnus Oscarsson* (KD)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

§ 20 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 3 maj

2017/18:1191 Nedsättning av energiskatten för andelsägd förnybar elproduktion

av *Rickard Nordin* (C)

till statsrådet Ibrahim Baylan (S)

Prot. 2017/18:109
4 maj

2017/18:1201 Antalet poliser som tillkommit under regeringen Löfven
av *Roger Haddad* (L)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:1202 Kommunala ordningsvakter
av *Roger Haddad* (L)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:1213 Dumpade kemiska stridsmedel i svenska vatten
av *Sofia Arkelsten* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2017/18:1215 Dumpade kemiska stridsmedel i svenska vatten
av *Sofia Arkelsten* (M)

till miljöminister Karolina Skog (MP)

2017/18:1218 GDPR och småföretagare
av *Lotta Finstorp* (M)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:1214 Klimatsmart företagande på landsbygden
av *Cecilia Widegren* (M)

till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

2017/18:1216 Befintliga förnybara energikällor
av *Cecilia Widegren* (M)

till statsrådet Ibrahim Baylan (S)

2017/18:1217 Kooperationen
av *Caroline Szyber* (KD)

till statsrådet Heléne Fritzon (S)

§ 21 Kammaren åtskildes kl. 13.23.

Sammanträdet leddes
av förste vice talmannen från dess början till och med § 11 anf. 36 (delvis),
av tredje vice talmannen därefter till och med § 16 anf. 68 (delvis) och
av förste vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

EMMA PAAKKINEN

/Olof Pilo

§ 1	Justering av protokoll.....	1
§ 2	Anmälan om återtagande av plats i riksdagen	1
§ 3	Meddelande om aktuell debatt om rättsläget för personlig assistans.....	1
§ 4	Anmälan om subsidiaritetsprövning	2
§ 5	Anmälan om fördröjt svar på interpellation	2
§ 6	Ärenden för hänvisning till utskott	2
§ 7	Svar på interpellation 2017/18:501 om SJ:s utveckling.....	3
	Anf. 1 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	3
	Anf. 2 JONAS SJÖSTEDT (V).....	4
	Anf. 3 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	5
	Anf. 4 JONAS SJÖSTEDT (V).....	6
	Anf. 5 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	7
	Anf. 6 JONAS SJÖSTEDT (V).....	8
	Anf. 7 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	8
§ 8	Svar på interpellation 2017/18:450 om regelförbättringar	9
	Anf. 8 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	9
	Anf. 9 LARS BECKMAN (M).....	10
	Anf. 10 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	11
	Anf. 11 LARS BECKMAN (M).....	13
	Anf. 12 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	14
	Anf. 13 LARS BECKMAN (M).....	15
	Anf. 14 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	16
§ 9	Svar på interpellationerna 2017/18:485 och 503 om förnybar energi på Gotland	16
	Anf. 15 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (S)	16
	Anf. 16 JESPER SKALBERG KARLSSON (M)	18
	Anf. 17 EMMA WALLRUP (V).....	19
	Anf. 18 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (S)	20
	Anf. 19 JESPER SKALBERG KARLSSON (M)	21
	Anf. 20 EMMA WALLRUP (V).....	22
	Anf. 21 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (S)	23
	Anf. 22 JESPER SKALBERG KARLSSON (M)	24
	Anf. 23 EMMA WALLRUP (V).....	24
	Anf. 24 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (S)	25
§ 10	Svar på interpellation 2017/18:408 om vägslitageavgift	25
	Anf. 25 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	25
	Anf. 26 EDWARD RIEDL (M)	26

Anf. 27 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	27
Anf. 28 EDWARD RIEDL (M).....	28
Anf. 29 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	29
Anf. 30 EDWARD RIEDL (M).....	30
Anf. 31 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	31
§ 11 Svar på interpellation 2017/18:433 om icke-medicinsk omskärelse.....	31
Anf. 32 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	31
Anf. 33 RICHARD JOMSHOF (SD).....	32
Anf. 34 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	33
Anf. 35 RICHARD JOMSHOF (SD).....	34
Anf. 36 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	35
Anf. 37 RICHARD JOMSHOF (SD).....	36
Anf. 38 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	36
§ 12 Svar på interpellation 2017/18:455 om vårdköerna	37
Anf. 39 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	37
Anf. 40 NIKLAS WYKMAN (M).....	38
Anf. 41 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	39
Anf. 42 NIKLAS WYKMAN (M).....	40
Anf. 43 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	41
Anf. 44 NIKLAS WYKMAN (M).....	42
Anf. 45 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	43
§ 13 Svar på interpellation 2017/18:470 om ungas psykiska hälsa	44
Anf. 46 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	44
Anf. 47 JESPER SKALBERG KARLSSON (M).....	45
Anf. 48 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	46
Anf. 49 JESPER SKALBERG KARLSSON (M).....	47
Anf. 50 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	48
Anf. 51 JESPER SKALBERG KARLSSON (M).....	49
Anf. 52 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	49
§ 14 Svar på interpellation 2017/18:507 om EU-avgiften.....	49
Anf. 53 Statsrådet ANN LINDE (S).....	49
Anf. 54 JEFF AHL (-).....	50
Anf. 55 Statsrådet ANN LINDE (S).....	51
Anf. 56 JEFF AHL (-).....	52
Anf. 57 Statsrådet ANN LINDE (S).....	53
Anf. 58 JEFF AHL (-).....	53
Anf. 59 Statsrådet ANN LINDE (S).....	54
§ 15 Svar på interpellation 2017/18:509 om EU-domstolens avgörande kring tvistlösning och CETA.....	54
Anf. 60 Statsrådet ANN LINDE (S).....	54
Anf. 61 CARL SCHLYTER (MP).....	55
Anf. 62 Statsrådet ANN LINDE (S).....	56
Anf. 63 CARL SCHLYTER (MP).....	57
Anf. 64 Statsrådet ANN LINDE (S).....	58
Anf. 65 CARL SCHLYTER (MP).....	59

Anf. 66 Statsrådet ANN LINDE (S).....	59	Prot. 2017/18:109
§ 16 Svar på interpellation 2017/18:508 om etablering av pråmtrafiken i Sverige.....	60	4 maj -----
Anf. 67 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	60	
Anf. 68 BORIANA ÅBERG (M).....	61	
Anf. 69 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	61	
Anf. 70 BORIANA ÅBERG (M).....	62	
Anf. 71 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	63	
Anf. 72 BORIANA ÅBERG (M).....	64	
Anf. 73 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	65	
§ 17 Svar på interpellation 2017/18:512 om trafiksäkerheten på E18	66	
Anf. 74 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	66	
Anf. 75 PÅL JONSON (M).....	66	
Anf. 76 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	67	
Anf. 77 PÅL JONSON (M).....	68	
Anf. 78 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	70	
Anf. 79 PÅL JONSON (M).....	71	
Anf. 80 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	72	
§ 18 Anmälan om interpellationer.....	72	
§ 19 Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	73	
§ 20 Anmälan om skriftliga svar på frågor.....	73	
§ 21 Kammaren åtskildes kl. 13.23.....	74	