

Fredagen den 11 december

Kl. 09.00–14.54

---

### § 1 Avsägelse

Förste vice talmannen meddelade att *Annika Hirvonen Falk* (MP) av-  
sagt sig uppdraget som suppleant i EU-nämnden.

Kammaren biföll denna avsägelse.

### § 2 Anmälan om kompletteringsval

Förste vice talmannen meddelade att Miljöpartiets riksdagsgrupp an-  
mält *Jakop Dalunde* som suppleant i EU-nämnden.

Förste vice talmannen förklarade vald till

*suppleant i EU-nämnden*

*Jakop Dalunde* (MP)

### § 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

*Interpellation 2015/16:237*

Till riksdagen

Interpellation 2015/16:237 Hyresgästerna i stadsomvandlingen i Ki-  
runa och Gällivare

av *Nooshi Dadgostar* (V)

Interpellationen har överlämnats till statsrådet *Damberg* och kommer  
att besvaras torsdagen den 14 januari 2016.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade resor och arrangemang.

Stockholm den 10 december 2015

Näringsdepartementet

*Mikael Damberg* (S)

Enligt uppdrag

*Fredrik Ahlén*

Expeditionschef

Till riksdagen

Interpellation 2015/16:257 Flyktingkrisens inverkan på socialtjänsten av Sofia Fölster (M)

Interpellationen kommer att besvaras den 14 januari 2016.

Skälet till dröjsmålet är redan inbokade engagemang.

Stockholm den 10 december 2015

Socialdepartementet

Åsa Regnér (S)

Enligt uppdrag

*Marianne Jenryd*

Expeditionschef

#### § 4 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Skrivelse

2015/16:58 till arbetsmarknadsutskottet

Motioner

2015/16:3281 till skatteutskottet

2015/16:3282–3284 och 3286–3288 till justitieutskottet

EU-dokument

KOM(2015) 615 till socialutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 3 februari 2016*.

#### § 5 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Utrikesutskottets betänkande

2015/16:UU2 Utgiftsområde 7 Internationellt bistånd

Socialutskottets betänkanden

2015/16:SoU5 Stödboende – en ny placeringsform för barn och unga

2015/16:SoU1 Utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande

2015/16:MJU1 Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård

*Svar på  
interpellationer*

#### § 6 Svar på interpellation 2015/16:234 om läget i Palestina

Anf. 1 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Herr talman! Ärade ledamöter! Torbjörn Björlund har frågat mig hur jag tänker agera för att vidmakthålla uppmärksamheten på situationen i

Palestina och för att motverka den pågående utvecklingen som hindrar en fredlig lösning och ett fritt Palestina.

Jag delar frågeställarens oro. Som jag angav i förra veckans interpellationsdebatt präglades oktober och november av våldsamheter på ett sätt och med en intensitet som inte skådats på ett decennium i Israel och på Västbanken, inklusive östra Jerusalem, med ett stort antal dödade och sårade. Situationen är ohållbar. Våldet måste upphöra.

Regeringens stöd för en tvåstatslösning i fredsprocessen i Mellanöstern grundar sig på målet att Israel och Palestina ska kunna leva sida vid sida i fred och säkerhet. Israels säkerhet, liksom vår bilaterala relation till Israel, är fundamentala beståndsdelar i vårt engagemang i fredsprocessen. Vi strävar från svenskt håll efter att kunna vara en vän till både Israel och Palestina, samtidigt som vi är tydliga i frågor där oenighet finns.

Fredsprocessen har stagnerat, och parterna står långt ifrån varandra. Det saknas en politisk horisont om hur konflikten ska kunna lösas. Utvecklingen på marken går åt fel håll. I Gaza är den humanitära situationen akut efter sju års isolering, tre krig och en alltför långsam återuppbyggnad. Med nuvarande takt skulle det ta åtta år att återställa infrastrukturen till den situation som rådde före kriget 2014. På Västbanken fortsätter bosättningspolitiken, inklusive demoleringar och rörelserestriktioner för palestinier. För första gången på många år var Palestinas tillväxt negativ 2014. Den palestinska myndigheten befinner sig i en konstant ekonomisk kris med stora budgetunderskott, ca 30 miljarder kronor i år. Den inompalestinska splittringen fortgår.

Sverige bidrar genom utrikespolitiken och biståndet till att stärka moderata och konstruktiva aktörer i Palestina, och därmed till att motverka polarisering och radikalisering.

Regeringen arbetar aktivt i EU, FN och bilateralt till stöd för Palestina och för att skapa bättre förutsättningar för en resultatinkriktad fredsprocess. Ockupationen måste få ett slut så att Israel och Palestina kan leva sida vid sida i fred och säkerhet.

Inom EU är Sverige drivande för att unionen aktivt ska arbeta för en återupptagen fredsprocess. EU:s utrikesministermöte har det senaste året diskuterat frågan tre gånger och antagit rådsslutsatser med tydliga budskap till båda parter.

I FN verkar Sverige för en slutstatuslösning av konflikten. Under hösten har jag deltagit i en debatt i säkerhetsrådet och blivit inbjuden till ett utvidgat kvartettmöte med bland andra FN:s generalsekreterare Ban Ki Moon, EU:s höga representant Federica Mogherini och USA:s utrikesminister John Kerry. Tillsammans med Jordanien bjöd jag under hösten in till ett högnivåmöte i New York om flyktingorganet UNRWA:s finansiering, där tillfälle gavs att informera om vårt omfattande och ökande svenska stöd till palestinska flyktingar. Sverige är en av största givarna till Palestina och ingår med bland andra USA, Japan, Norge, EU och FN i den politiska samordningen av den palestinska myndigheten.

Utöver detta har jag på senare tid klargjort Sveriges ståndpunkter i olika medier, bland annat i en artikel i den israeliska tidningen Haaretz, där jag redogjorde för hur vår politik för Palestina och att en tvåstatslösning även ligger i Israels intresse.

Jag välkomnar också debatter i kammaren som handlar om situationen på marken och hur olika aktörer bäst kan agera för att förmå parterna att

Prot. 2015/16:44

11 december

-----

Svar på

interpellationer

konkret visa sitt engagemang för den tvåstatslösning de säger sig vilja se. Endast så kommer vi att se en lösning på konflikten och ett slut på den snart 50-åriga ockupationen av Palestina. Det brådskar. En hel generation håller på att förlora hoppet om en ljusare framtid.

Anf. 2 TORBJÖRN BJÖRLUND (V):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka för svaret. Det är ett ganska bra svar, även om jag ser konflikten på ett helt annat sätt än vad som framkom förra veckan, men ändå ganska tillbakahålllet. Jag förstår att det inte riktigt innehåller de fakta som behöver komma fram. Konflikten handlar om att man inte kan jämföra mellan två jämbördiga parter.

Svaret är bra. Det täcker upp ganska mycket av det jag ville ha reda på och som jag kommer att utveckla sedan. Det gäller vad vi behöver göra och lyfta fram för att få en fredlig och rättvis lösning på konflikten.

Det är också bra att man i debatterna vågar stå emot den aggressiva retorik som framför allt kommer från israelerna. Jag följde förra veckans debatt och såg det. Det finns i mina ögon en ganska svårtartad enögd och skyggglappad inställning till vad som är rätt och fel.

Jag vill att man lyfter fram vad som är rätt och fel i konflikten och vilka som egentligen orsakar de problem som finns i dag. Man kan titta på fakta på marken. Jag beskriver också i min interpellation alla de saker som finns där.

Det är muren som hela tiden byggs ut och som avskiljer palestinier från palestinier på palestinsk mark. Vi har bosättningspolitiken, som kanske är den främsta orsaken till att det blir som det blir i dag. Tittar man på vad Israel säger och vad de sedan gör på marken är det hållet och hållet andra saker.

De är inne på en fredlig lösning, men vad de gör på marken är att de hela tiden bygger ut bosättningarna. I dag finns det över 500 000 bosättare på ockuperad palestinsk mark. Om inte det är ett problem i detta och man vill bortse från det är man väldigt enögd.

När det gäller muren kan man titta på kartan och se vad syftet är. Det är inte bara att skilja palestinier från palestinier och försöka hindra palestinier från att komma in i Israel. Det handlar om att dela in vattenresurser. Vatten är en oerhört viktig del där nere. Det vet alla. Det är en av våra naturliga förutsättningar för att kunna leva.

Det ser man också i det här sammanhanget. Man måste lyfta fram de saker som görs utifrån det perspektivet. Bygger man in vattenresurser till israeler och nekar det till palestinier får det naturligtvis en påverkan på hur man reagerar som palestinier.

Det är flera saker som finns i detta. Det är husrivningar. Man fördriver palestinier. Det är en ganska uppenbar apartheidpolitik där man behandlar palestinier på ett annat sätt än israeler och där man i dag bygger in något slags sydafrikanska bantustans på Västbanken.

Till det kommer situationen i Gaza, som utrikesministern också var inne på. Där stänger man in, blockerar och släpper varken in eller ut annat än det som är kontrollerat av Israel. Det skapar situationen. Jag har varit inne på det många gånger förut. I dag är Gaza nog att beteckna som världens största utomhusfängelse.

Det skapar en situation och en frustration som orsakar utbrott av våld. Det är inte så att man över huvud taget kan ursäkta någonting som har med

våld att göra från någon sida. Varken raketer eller knivöverfall går att ursäktas eller på något sätt ta i försvar.

Däremot måste man se bilden: Vad är orsak och verkan? I mina ögon orsakar Israel i dag det som kommer tillbaka. Det är de själva som pressar palestinierna så pass mycket att de känner sig tvungna att slå tillbaka. På något sätt skapar Israel sitt eget motstånd.

Det är ett ganska irrationellt och ologiskt sätt att tänka om man vill ha en fredsprocess och en fredlig lösning där det finns två stater bredvid varandra, om den är möjlig. Jag kanske kommer tillbaka till det sedan i nästa inlägg.

Anf. 3 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Herr talman! Ärade ledamöter! Tack så mycket för kommentaren!

Låt mig först understryka den vikt som regeringen fäster vid fred och säkerhet i Israel och Palestina. Målet är att de båda länderna ska kunna leva sida vid sida inom ömsesidigt erkända gränser med 1967 års gränser som utgångspunkt och med Jerusalem som huvudstad för två stater där eventuella markbyten endast accepteras om parterna har framförhandlat det.

Nu har fredsförhandlingarna gått i stå, och läget på marken är så allvarligt att möjligheten att uppnå en tvåstatslösning håller på att gå om intet. Alla bör vid det här laget veta att det inte finns någon militär lösning på konflikten.

Det var mot den bakgrunden som Sverige förra året valde att erkänna Palestina. Det är nödvändigt med mindre ojämlika parter för att nå resultat. Erkännandet av Palestina var ett inte obetydligt bidrag för att minska denna obalans. Erkännandet inger också hopp. 20-åriga palestinier har upplevt hur det mesta har blivit sämre. Samtidigt har israeliska ungdomars liv präglats av rädsla och oro för terroristattentat. I båda länderna ökar uppgivenheten och radikaleringen. Ungdomarna måste ges en strimma hopp.

Läget är oerhört svårt. USA:s utrikesminister John Kerry sa så här häromdagen: ”The status quo is simply not sustainable. And the fact is that current trends including violence, settlement activity, demolitions, are imperiling the viability of a two-state solution. And that trend has to be reversed in order to prevent this untenable one-state reality from taking hold. I can’t stress this enough.”

FN:s biträdande generalsekreterare har också i slutet av november påpekat detta mycket allvarliga läge, där vi ser bosättningar och annat våld som har att göra med detta – demoleringar och så vidare.

Herr talman och ärade ledamöter! Att Sverige erkände Palestina var historiskt, och det gör skillnad. Sverige kommer att fortsätta att engagera sig för fred och säkerhet i Israel och Palestina.

I diskussionen i EU-kretsen tillhör Sverige de medlemsstater som driver på för en aktiv och tydlig EU-politik så att vi får en resultatorienterad fredsprocess. Sveriges röst är väl respekterad. Erkännandet av Palestina har gett tyngd åt Sveriges röst i dessa frågor.

Också i FN är vi självklart aktiva för fred och säkerhet. Tidigare i höstas hölls i säkerhetsrådet en öppen debatt där jag påpekade just detta att inte tappa ur sikte det mål som vi har: en förhandlad tvåstatslösning och ett slut på ockupationen där Israel och Palestina kan leva sida vid sida.

Prot. 2015/16:44

11 december

-----

Svar på

interpellationer

Herr talman! Jag kan garantera Torbjörn Björlund att jag kommer att fortsätta att agera för att rikta Sveriges, EU:s och FN:s uppmärksamhet mot situationen i Israel och Palestina. Båda länder har en självklar rätt att existera så att invånarna kan leva, utvecklas och må bra inom säkra och erkända gränser.

Anf. 4 TORBJÖRN BJÖRLUND (V):

Herr talman! Jag har några konkreta frågor om detta. När man läser interpellationssvaret ser man att Sverige jobbar i EU och via FN. Går det då att lyfta de saker som är aktuella? Det gäller till exempel någonstans att inom EU få ett beslut om en märkning av bosättningsprodukter, och det håller väl på att hända nu. Vi måste ge människor som köper saker från Israel en chans att också välja bort saker. Det tycker jag är en oerhört viktig sak, för det är en del som är ett brott mot internationell rätt. Det vet vi, och det kan vara en sådan sak.

Därför tycker jag att just processen i EU är ganska komplicerad och ganska svår. Den går tyvärr inte heller alltid åt rätt håll. Man accepterar Israel som handelspartner och till och med gynnar dem ibland, och så talar man om att man ska märka upp saker och så vidare. Det blir alltså något slags kontraproduktivitet i EU. Jag förstår att det finns en problematik i detta, för det är inte alla som är överens om hur vi ska göra.

Jag tycker att det här är någonting som man verkligen ska driva på. Om EU ska vara en kraft i processen måste man kunna vara tydlig med vilka som orsakar problemen, och det är inte i första hand palestinierna. Det är Israels orättfärdiga politik som är grunden till detta.

När det gäller till exempel diskussionen om att Israel har rätt att försvara sig är detta självklart. Men det är sällan man talar om palestiniernas rätt att försvara sig. Enligt internationell rätt får man som ockuperat folk försvara sig mot en ockupant. De saker som Israel konstant bryter mot när det gäller internationell rätt och folkrätt lyfts sällan fram i debatten.

Jag tycker att det är det som är problematiken när det gäller att svara på den ganska aggressiva israeliska kritiken mot framför allt utrikesministern, som vad jag vet aldrig har uttalat någonting annat än vad som egentligen är rätt. Det stödet ska ministern känna; jag tycker i alla fall att det är en klar skillnad mot den förra regeringens utrikesminister, som var oerhört otydlig på den här punkten. Jag tycker att det här är bra.

Erkännandet av Palestina som stat är en oerhört viktig markering, och vi måste kunna följa upp den med de andra saker som ligger till hinder för en rättvis fred. Det handlar inte bara om att få en process som skapar fred, utan det måste vara en rättvis fred. Det innebär att i kravet på en tvåstatslösning, som många ser som långt borta i dag, ingår att det ska vara 1967 års gränser och att man ska ha rätt att bilda en palestinsk stat med sina egna förutsättningar.

Det innebär till exempel också att man kan kräva av Israel att de ska stå för sina brott. Jag menar att Israel har brutit mot såväl internationell rätt som mänskliga rättigheter och folkrätten. Det ska utkrävas ett ansvar av Israel för detta, kanske även ekonomiskt. Ett tänkbart scenario är att Israel lämnar alla bosättningar och som kompensation ger dem till palestinierna i en tvåstatslösning. Det skulle vara en ganska bra kompensation, tror jag. Då får man tillbaka något slags värdighet för palestinierna.

Just detta att ha rätt att försvara sig är någonting som är svårt att göra. En del menar att det är rätt att svara på israeliska attacker i Gaza med raketer. Det tycker inte jag, och det tycker inte de andra heller. Men det handlar verkligen om att se vem som gör mest, vem som gör mest fel saker och var orsaken ligger till att det blir så här. Jag tycker att det är oerhört viktigt att lyfta detta både när det gäller FN och när det gäller EU.

Israel är ett av de länder som har absolut flest FN-resolutioner mot sig när det gäller brott mot mänskliga rättigheter och folkrätt just på grund av det de gör mot palestinierna i Palestina. Det måste vi också lyfta i debatten som ett motstånd mot den ganska hätska och aggressiva – det vill i alla fall jag påtala – lobbydiskussion och retorik som finns från framför allt Israel och Israels högsta företrädare.

Detta finns inte bara som den enda delen av Israels politik. Det finns andra i Israel som stöttar en fredsprocess. Det tycker jag att man också kan lyfta fram, och jag återkommer till det.

Anf. 5 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Herr talman! Ärade ledamöter! Som ett svar på frågan om ursprungsmärkning vill jag först bara säga att kommissionen helt nyligen har presenterat riktlinjer för detta. Sedan är det upp till vart och ett av medlemsländerna att följa upp detta. Ursprungsmärkning finns redan i några EU-länder. Kommissionen har nu presenterat ett förslag till hur detta kan harmoniseras och bli likartat i EU:s medlemsländer. Det är någonting också för oss att följa upp så småningom.

I ett läge där våldet och hopplösheten ökar och retoriken skärps är det ännu viktigare att se till att värna dialogen och diplomatin som våra främsta redskap. Situationen i Mellanöstern är besvärlig nog utan att den ska behöva tyngas av missförstånd om någons avsikter. Det är också olyckligt när kraftiga reaktioner sker på felaktiga grunder.

Regeringen tar till fullt avstånd från våld mot civila. Alla terroristhandlingar är förkastliga och måste fördömas av alla. Vi eftersträvar goda förbindelser med både Israel och Palestina. Där ingår att vi är angelägna om att kunna ha en respektfull dialog och att kunna fördjupa och utveckla relationerna till Israel.

Återigen: Stödet för en tvåstatslösning grundar sig på målet att Israel och Palestina ska kunna leva sida vid sida i fred och säkerhet. Israels säkerhet, liksom vår bilaterala relation till Israel, är fundamentala beståndsdelar i vårt engagemang i fredsprocessen. Vi strävar efter att kunna vara en vän till både Israel och Palestina, samtidigt som vi är tydliga i frågor där oenighet finns.

Vi uppskattar det samarbete som vi har med Israel inom många områden. Som alla vet är Israel en av våra främsta handelspartner i den delen av världen. Det finns mycket vi kan lära av varandra. Därför vänder jag mig mot varje försök att utmåla Sverige, vår regering eller mig själv som Israels fiender. Det är vi inte, tvärtom. Att utveckla och fördjupa relationerna till ett land innebär inte att vi distanserar oss från det andra. Jag uppberor gärna att Sverige är en vän av Israel, precis som vi är en vän av Palestina.

Båda länderna har en självklar rätt att existera, precis som Björlund säger, och att leva, utvecklas och må bra inom säkra och erkända gränser.

Det enda sättet att nå detta mål om en tvåstatslösning är genom en fredsprocess.

I längden gynnar det båda länderna, och det är något som vi, som vänner av båda länderna, är ytterst måna om.

Anf. 6 TORBJÖRN BJÖRLUND (V):

Herr talman! Jag tycker att resonemangen är ganska logiska. Men de är också lite för svaga när man tänker på hur debattklimatet är i dag och det utan några som helst skrupler förs något slags dialog. Hoppet, tycker jag, handlar om den utveckling som finns inne i Israel. Vi vet att det i dag bor närmare en halv miljon palestinier i Israel. Många av dem är israeliska medborgare. Ungefär 200 000 av dem bor i tält. De har alltså inte rätt att bygga på sin egen mark i Israel.

Det här uppmärksammas naturligtvis inne i Israel också. Även om en stor del av israelerna i dag är mycket hatiskt inställda till palestinier och har en konstig syn på dem finns det en viss förståelse. I går läste jag en artikel från Haaretz där en journalist, som förut har varit proisraelisk, skriver: Vi för faktiskt en apartheidpolitik i Israel, det är bara att erkänna.

Om den personen gör en sådan vändning kommer fler att göra det. Det finns mängder av vittnesmål från israeliska soldater och officerare som har bytt sida, för de har sett hur illa man behandlar palestinier.

Det här måste lyftas upp för att vi ska få rätt bild av vad vi har att ta ställning till. Man får inte fega ur. Det är klart att vi ska vara positiva och vara vänner med både Israel och Palestina, men man måste ta fram fakta: Vem är det som skapar problemen? Om man fegar ur där och inte tar fram fakta blir det också problematiskt att få lösningen på det. Vi vet att lösningen måste komma utifrån att Israel erkänner att de gör fel. Alla fakta som kommer fram och som lyfts fram i FN-resolution efter FN-resolution måste erkännas. Vi har kanske en chans att få en tvåstatslösning och inte en enstatslösning, som verkar vara på väg, genom att man internt i Israel börjar göra uppror mot den här bilden och mot sin egen statsledning som driver den här linjen ganska hårt.

Jag vill verkligen visa stöd till utrikesministern.

Anf. 7 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Herr talman! Jag vill tacka interpellanten för denna debatt. Det är av största vikt att omvärlden fortsätter att uppmärksamma, och engagera sig för, fred och säkerhet i Israel och Palestina.

Vi har fakta, tycker jag. Vi är vänner av freden först och främst. Det måste vi vara. Vi måste också vara vänner av hoppet för unga människor, som ser att situationen som råder nu är omöjlig, både i Israel och Palestina. Frånvaron av hopp är en av de största utmaningarna som vi möter nu.

Jag tycker inte att det är för sent för deeskalering och fred i regionen. Vi måste skapa förutsättningar för en resultatorienterad fredsprocess, som inkluderar förtroendeskapande åtgärder som en frysning av bosättningsbyggandet.

Det är dags att genomföra de överenskommelser som har nåtts mellan Palestina och Israel. Det är dags att bryta Gazas isolering och för alla delar av Palestina att samarbeta. Det är dags att avlägsna hindren för ekonomisk utveckling i hela Palestina, inklusive område C och Gaza. Det är dags för internationella åtaganden med tydliga parametrar och en realistisk tidsram



för förhandlingar och ett slut på ockupationen. Det är dags för ett slut på våldet.

Vi ska inte tappa det huvudsakliga målet ur sikte: En framförhandlad tvåstatslösning och ett slut på ockupationen där Israel och Palestina kan leva sida vid sida i fred och säkerhet.

Tack för en bra debatt! Jag vill önska kammaren en trevlig helg.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2015/16:44  
11 december

-----  
Svar på  
interpellationer

## **§ 7 Svar på interpellation 2015/16:241 om tillfällig paus i flyktingmottagandet**

Anf. 8 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S):

Herr talman! Johan Forssell har frågat mig hur jag och regeringen ställer oss till Moderaternas förslag om att personer som anländer till Sverige från ett annat EU-land utan att ha registrerats på vägen genom EU ska kunna avvisas vid gränsen utan en svensk prövning av en asylansökan.

Just nu pågår den svåraste flyktingsituationen i modern tid. Efter sommaren har antalet flyktingar som söker sig till Sverige ökat kraftigt, och bara de senaste två månaderna har 80 000 personer sökt asyl i Sverige. Det innebär mycket stora utmaningar för vårt samhälle. Många samhällsviktiga verksamheter är hårt ansträngda eller står inför stora prövningar. Många kommuner kämpar också för att klara av det stora antalet människor som kommer och som har olika behov av insatser och stöd.

Regeringen har därför föreslagit en rad åtgärder för att kraftigt minska antalet personer som söker asyl och beviljas uppehållstillstånd i Sverige. Avsikten är att under en period anpassa asylreglerna till en miniminivå i EU för att fler ska välja att söka asyl i andra EU-länder. Fler länder i EU behöver ta ansvar för den uppkomna situationen.

Bland de åtgärder regeringen föreslår ingår också införande av id-kontroller på transporter med buss, tåg eller passagerarfartyg till Sverige. Den åtgärden, tillsammans med den tillfälligt återinförda gränskontrollen vid inre gräns, bedöms ge en bättre överblick över vilka det faktiskt är som kommer till Sverige och vad deras avsikter är samt minska risken för att den allmänna ordningen och inre säkerheten påverkas till följd av de stora migrationsströmmarna. Myndigheterna får på så sätt bättre förutsättningar att upprätthålla ordning och säkerhet, och kommunerna får bättre planeringsförutsättningar för att hantera flyktingmottagandet.

De åtgärder regeringen föreslår är nödvändiga i den akuta situationen, men de är inte i sig en långsiktig väg framåt. Flyktingsituationen behöver hanteras gemensamt inom EU. Regeringen kommer därför att fortsätta driva på för ett system där alla länder tar ett gemensamt ansvar för flyktingmottagandet, utan att göra avkall på den individuella asylprövningen.

Det moderata förslaget, som Johan Forssell syftar på, väcker många frågor. Samtidigt är det vår sammantagna uppfattning att vi har vidtagit åtgärder som kommer att leda till att söktrycket dämpas i betydande omfattning samt att andra EU-länder får ta ett större ansvar. Regeringen fortsätter att följa utvecklingen i frågan.

Anf. 9 JOHAN FORSSELL (M):

Herr talman, statsrådet och alla som lyssnar på den här diskussionen på åhörarläktaren eller kanske hemma framför tv-apparaten! Det här är en brännande fråga. Det går inte att ha ett väljarsamtal numera utan att frågorna om migration och integration, eller kanske kort och gott invandringsfrågan, dyker upp. Den verkligheten tror jag politiker i olika partier i alla delar av Sverige möter.

Vi har en situation i Sverige som man måste beskriva som ohållbar. Det är närmast ett läge som alltmer framstår som akut. Det är kanske inte akut överallt i landet, men på påfallande många orter får vi nu rapporter om att viktiga samhällsfunktioner inte längre fungerar i det korta perspektivet. Det är såklart en utmaning och ett problem här och nu.

Utmaningen framöver är nog egentligen ännu större än så och berör frågorna kring integration, hur människor ska kunna komma in i det svenska i samhället, lyckas etablera sig på arbetsmarknaden, hitta en bostad och bli en del av det Sverige som vi har och som vi vill utveckla framöver.

De senaste två månaderna har Sverige tagit emot ungefär 80 000 asylsökande. Det är lika många som under hela 2014. Vi känner alla till bakgrunden till det. Vi har en värld som står i brand med fruktansvärda konflikter i Syrien och på flera andra ställen i världen.

Herr talman! Den här EU-lösningen som många har talat sig varma för, som innebär att man centralt i EU ska hitta ett sätt att byta ut hela Dublinförordningen mot ett system med tvingande kvoter, är i och för sig en sympatisk lösning och någonting som vi har biträtt. Men det ligger också långt framåt i tiden att få systemet på plats så att det fungerar på det sätt som vi vill att det ska göra.

Det är viktigt att komma ihåg en sak, och det är att problemet i sammanhanget egentligen inte är antalet personer som flyr till Europa, för Europa klarar det, utan problemet är den exceptionella snedfördelning som råder mellan EU:s medlemsstater.

Om alla i EU-28 tog sin del av ansvaret skulle Europa klara av det här, tror jag. Men så är det inte i dag. Ett fåtal länder, inte minst Sverige som per capita har tagit det överlägset största ansvaret, får ta inte bara sin egen del av ansvaret utan också det som andra medlemsstater inte förmår eller inte vill ta i dag.

Vi har länge pekat på behovet av harmonisering. I en akut situation är det ohållbart i längden att Sverige har regler som starkt avviker från normen i övriga EU. Vi ser resultatet av det nu, en akut kris.

Vi har blivit kritiserade av företrädare från regeringspartierna under en längre tid. Nu finns det en ny inställning. Den kom sent. Senfärdigheten har varit ett problem för Sverige. Men det är likväl positivt att vi har en samsyn kring detta i dag.

Den stora frågan är om de förslag som regeringen nu har presenterat kommer att vara tillräckliga för att dämpa söktrycket till 1 000 eller kanske 2 000 personer i veckan. Jag ställer mig skeptisk till det. Mot bakgrund av det ambitiösa mål som regeringen har ställt upp är min fråga: Ifall det som regeringen har gjort inte räcker, kommer man i så fall att vara beredd att lyssna till Moderaternas förslag om en flyktingpaus?

Herr talman! Jag tror inte att jag och Johan Forssell står särskilt långt ifrån varandra när det gäller bilden av hur läget är och hur historieskrivningen har sett ut. Sverige gör just nu en enorm ansträngning. Hittills i år har över 150 000 människor sökt asyl i vårt land. Som jag nämnde tidigare har det kommit 80 000 på bara två månader. Det är inte bara det högsta antalet någonsin. Det är dubbelt så högt som den senaste högsta årssiffran som låg runt 80 000 på ett år.

Av de som har kommit är över 30 000 ensamkommande barn. Under hösten hade vi perioder då 100 skolklasser i veckan anlände till Sverige – 100 skolklasser i veckan. Det säger lite om vilken enorm uppgift det svenska samhället har behövt hantera under hösten. Det gäller förstas Migrationverket, som har haft en enorm logistisk utmaning, kommunerna och tiotusentals frivilliga.

Jag känner stor stolthet över att vi har klarat av det under den här hösten. Jag ser inte att något annat land i Europa har gjort mer än Sverige för att kunna klara flyktingsituationen.

Men även om Sverige kan göra mycket och har gjort mycket, mer än någon annan, är vi i ett sådant läge att vi inte kan göra allt. Även Sverige har en gräns. När det gäller utvecklingen framför oss skulle vi inte klara av en likadan bild till våren. Vi måste försöka få ned antalet som söker sig till just Sverige. Det finns fler länder i EU att söka asyl i. Därför bör andra EU-länder också ta ett större ansvar.

Som Johan Forssell har sagt är våra system väldigt ansträngda. Vi kan inte längre garantera boende. Vi har haft situationer då människor fått sova på pappkartonger efter att ha anlänt till Sverige. Vi ser kommuner som anmäler sig själva enligt lex Sarah. Vi ser ett akut läge i dag. Men vi ser också en stor utmaning på längre sikt.

Vi har ungefär 170 000 personer i asylsystemet just nu. Vi behöver inrikta oss på att kunna ta ansvar för dem. Då kan inte antalet människor som kommer till Sverige vara 7 000, 8 000, 9 000 kanske upp mot 10 000 i veckan.

Vi har tvingats vidta två åtgärder. Den ena är id-kontrollerna på transporter mellan Danmark och Sverige. Vi har lagt fram en proposition, och jag ser att det kommer att finnas ett brett stöd i riksdagen för den, bland annat från Moderaterna. Det välkomnar jag. Den andra åtgärden handlar om att förändra svensk lagstiftning temporärt för att kunna ta ned den på EU:s miniminivå. Jag ser att det finns ett brett stöd i riksdagen även för det. Det välkomnar jag naturligtvis också.

Johan Forssell och Moderaterna vill gå längre. De vill stänga gränsen helt. Regeringens bedömning är att de åtgärder som vi nu vidtar kommer att räcka. Vi ser en risk för att det som Moderaterna och Johan Forssell föreslår skulle komma i konflikt med EU-rätten, asylprocedurdirektivet. Därför är vi inte beredda att gå den vägen.

Där står vi alltså. Vi tror att de åtgärderna kommer att räcka.

Jag vill göra en notering. Oppositionen delar upp sig på olika linjer. Moderaterna vill gå längre. De har gått från öppna hjärtan till stängda gränser. Centern resonerar precis tvärtom. De vill snarare öppna gränserna men sedan ha lägre kvalitet i mottagandet. Min fråga till Johan Forssell är: Hur ser egentligen en borgerlig flyktingpolitik ut nu för tiden?

Anf. 11 JOHAN FORSSELL (M):

Herr talman! Jag vet inte om jag tackade för svaret. Det vill jag i alla fall göra nu.

Som statsrådet säger har vi nu en akut kris. Det är tråkigt att vi har hamnat här. Jag tror inte att vi hade behövt hamna här. Vi har under ett års tid pekat på att Sverige behöver en förändrad migrationspolitik, att vi behöver harmonisera vissa av våra regler med övriga omvärlden.

Det blev vi kritiserade för av företrädare för regeringspartierna. Våra förslag beskrevs som orealistiska, inhumana och så vidare. Jag uppskattar verkligen att regeringen har tänkt om. Men det är beklagligt att vi ska behöva befinna oss mitt i en akut kris för att företrädare för regeringspartierna ska inse det. Det hade varit bra om vi hade kunnat få till stånd förändringarna, inte minst skarpare tillfälliga uppehållstillstånd, långt tidigare, innan krisen blev akut.

Statsrådet säger att Moderaterna vill stänga gränsen. Då blir jag osäker på om Morgan Johansson har satt sig in i vad vi föreslår. Vi vill ha en tillfällig paus. Vi har en akut situation nu. Det talas om väntetider på Migrationsverket på uppemot två år. Vi tror att den tillfälliga pausen är nödvändig tills systemen klarar av de utmaningar man står inför, tills vi får ordning och reda, tills vi kan erbjuda människor som kommer hit tak över huvudet från dag ett.

Vi vill naturligtvis att Sverige ska ta emot asylsökande även framgent.

Herr talman! Dublinsystemet fungerar inte i dag. Principen om första asylland är slagen i spillror. Man registreras inte i det första landet man kommer till. Det gör man ofta inte i det andra eller tredje landet heller.

Migrationsverket har självt konstaterat att Dublinförordningen inte går att upprätthålla i dag. Det enda rimliga på sikt är att ha en gemensam asyl- och migrationspolitik. Men vi tror inte att vägen dit går genom att Sverige ensamt upprätthåller Dublinförordningen när ingen annan gör det, i så fall borde effekten av det ha syntts vid det här laget. Sverige har i det längsta försökt fullfölja sina åtaganden. Men effekten har nu blivit så betungande att det inte går längre.

Vårt förslag innebär att den som kommer till Sverige från ett annat säkert EU-land utan att först, som regelverket säger, ha registrerats där ska nekas inresa och återvända och registrera sig. Det är viktigt att påpeka att även om registreringen sker någon annanstans kan det fortfarande bli Sverige som ansvarar för prövningen. Det kan alltså fortfarande bli tal om att asyl beviljas här i landet.

Jag vill också påpeka att det utöver Dublinförordningen finns andra regler, inte minst i EU:s funktionsfördrag. Det finns en specifik regel om provisoriska åtgärder vid extrema flyktingströmmar, men det finns också en generell regel som säger att medlemsstaten i extrema lägen kan ha rätt att göra avsteg när lag och ordning äventyras. Det finns också en del folkrättsliga principer som vi menar ger stöd åt detta.

Jag brukar ha som princip att man ska hoppas på det bästa i politiken, men man ska också förbereda sig för något annat. Mot bakgrund av det mål som regeringen har satt upp måste jag upprepa frågan: Ifall ni inte lyckas nå målet, är ni beredda att titta på Moderaternas förslag? Eller vad föreslår ni i stället?

Herr talman! Vi är övertygade om att de åtgärder som vi nu föreslår kommer att få effekt, så att vi får en långsiktigt hållbar situation. Därför är vi inte beredda att i nuläget pröva andra förslag. Det är detta vi går fram med.

Jag har också pekat på risken för att det som Johan Forssell föreslår kan komma i konflikt med EU-rätten. Det är Dublinförordningen men framför allt asylprocedurdirektivet, där det är det land dit man kommer som ska utreda vilket land som är första asylland. Det är det som skapar de här rättsliga problemen.

Vi kan naturligtvis diskutera hur tidigt man ska ingripa, vad man skulle ha gjort tidigare och så vidare. Jag vill ändå bara säga att jag inte skäms ett ögonblick för det Sverige har gjort under den här hösten eller det här året. Tvärtom, jag är fantastiskt stolt över att vi har kunnat ta emot över 150 000 människor och ge skydd undan krig, förföljelse och förtryck till den som får sin asylansökan beviljad. Det är en otrolig ansträngning som Sverige har gjort.

Johan Forssell sa att Sverige i det längsta har försökt fullfölja sina åtaganden, och det är precis så jag tycker att ett ansvarsfullt land ska agera. Ett ansvarsfullt land ska i det längsta försöka fullfölja sina åtaganden och göra det så bra man bara kan. Jag kan bara konstatera att det inte finns något land i Europa som har gjort något som liknar det Sverige nu har gjort.

Samtidigt, och där är vi också ense, kan inte ett land eller ett fåtal länder göra allt, utan man måste försöka dela på ansvaret. Under hösten har vi haft en situation med nästan 10 000 i veckan när det har varit som högst. När det gäller de ensamkommande barnen har, som jag har sagt, 100 skolklasser anlänt vissa veckor. Då når man till slut en gräns, och också Sverige har en sådan kapacitetsgräns.

Jag är helt övertygad om att vi kommer att kunna klara den här krisen. Om vi får ned antalet som kommer nu till mer rimliga nivåer kommer vi att klara de ca 170 000 som vi har i asylsystemet nu.

Det handlar förstas om att göra väldigt mycket. Det handlar om att bygga bostäder. Det handlar om att bygga skolor. Det handlar om att förbättra arbetsmarknaden. Det handlar om att gå in tidigt med svenskundervisning. Jag ser, bara för att nämna en siffra, att studieförbunden hittills under den här hösten har växlat upp sin svenskundervisning för asylsökande så att de kommer att undervisa över 50 000 personer under denna höst. Innan året är slut kommer de att undervisa nästan 80 000 asylsökande i svenska, tror de – en direkt effekt av de åtgärder som regeringen har vidtagit.

Jag är förstas också glad över det stöd som verkar finnas i riksdagen för de åtgärder som regeringen nu vidtar, både när det gäller id-kontroller och utlänningslagstiftningen. Men jag måste samtidigt säga att jag ser hur det politiska landskapet splittras upp. Jag ställde en fråga till Johan Forssell i mitt inledande inlägg, eftersom jag ser hur borgerligheten nu har helt olika uppfattningar. Centern går i en riktning och säger att vi ska öppna gränserna men ha en lägre kvalitet i mottagandet. De menar att vi inte ska garantera så mycket, utan man ska försöka klara sig själv för att få jobb

och bostad. Risken med den nyliberala modellen är att människor hamnar i en situation där de får jobba för 10 kronor i timmen och bo i en källare.

Sedan har vi Moderaternas modell som går ut på att man ska stänga gränsen för asylsökande. Det är ju det som det handlar om. Då frågar jag mig: Hur ser en borgerlig flyktingpolitik ut?

Anf. 13 JOHAN FORSSELL (M):

Herr talman! Jag är faktiskt lite förvånad över att höra Morgan Johansson tala om splittring i de här frågorna. Det är i och för sig helt sant att vi är fyra allianspartier som gör olika bedömningar. Men det är också sant att vi inte är i regeringsställning i dag, utan vi tillåter oss nu att utifrån våra olika målsättningar, och jag tycker att vi i mångt och mycket delar en gemensam bild, göra olika bedömningar.

En sak skiljer oss dock från regeringen, och det är när vi gör en överenskommelse så står vi upp för den och försvarar den. Man behöver inte, som i fallet med den rödgröna regeringen, se ett regeringsparti först gå med på någonting och sedan helt ta avstånd från det och till och med kalla förslagen för skit och inte alls försvara dem. Det är ett väldigt märkligt sätt att agera i regeringsställning och knappast att ta ansvar för Sverige i den här situationen.

Morgan Johansson säger att Moderaternas förslag väcker frågor. Så är det naturligtvis. Det finns saker här som vi behöver titta mer på. Samtidigt tror jag att det har varit uppenbart för alla som har följt debatten under de här veckorna att regeringens politik också väcker många frågor, inte minst detta kring id-kontroller. Även brostängningen har väckt väldigt många frågor, så det kan i sig inte vara ett argument för att säga nej till någonting. Då skulle regeringen inte ha så mycket politik på det här området.

Statsrådet upprepar att de föreslagna åtgärderna kommer att få effekt. Där håller jag med. Jag tror också det. Men kärnfrågan i interpellationen är: Vad händer om det inte får *tillräcklig* effekt?

Jag ställer den frågan mot bakgrund av att regeringen själv har identifierat vad målet är. Söktrycket ska dämpas till mellan 1 000 och 2 000 personer i veckan. Det är klart att det vore märkligt att sätta upp ett mål och sedan inte vara beredd att vidta ytterligare åtgärder för att nå det målet om det behövs.

Därför vill jag upprepa frågan: Om man inte kan nå målet, vad kommer regeringen att göra då?

Anf. 14 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S):

Herr talman! Här står Johan Forssell och säger att till skillnad från regeringen håller de borgerliga sina överenskommelser. Men i början av hösten sprang ni ju ifrån den viktigaste överenskommelsen som ni var med och tecknade, den som kallades för decemberöverenskommelsen. Ni hade skrivit under på att ni skulle hålla detta, och så tog det bara en dag att lämna denna överenskommelse.

Det där är historia nu. Jag ska inte gräva ned mig i det eller moralisera över det. Jag bara säger att när jag hör en sådan formulering i en interpellationsdebatt kan jag inte låta bli att påpeka det ändå.

Låt oss gå tillbaka. Låt oss stryka ett streck över det och bara säga: Låt oss försöka se till att hålla våra uppgörelser nu! Det gäller borgerligheten.

Låt oss försöka hitta en sådan situation där vi kan göra detta. Vi har precis gjort en migrationspolitisk överenskommelse, och jag utgår från att alla som står bakom den också håller sig till den.

Johan Forssell säger sedan att Moderaterna inte är i regeringsställning, så därför behöver de inte svara på frågor om hur Alliansen ska uppträda. Jag tror dock att väljarna kommer att ställa den frågan så småningom. De kommer att ställa frågan: Hur ser egentligen en allianspolitik ut i det här avseendet? Om de inte får ett tillfredsställande svar på detta tror jag att det är ett problem för er, och det är därför jag ställer frågan.

Vi är övertygade om att de åtgärder vi nu vidtar kommer att få effekt, och jag är inte beredd att diskutera några andra åtgärder förrän vi har sett dessa åtgärder vara i kraft. Vi ser redan nu att antalet som söker sig till Sverige har minskat under hösten. Till våren får vi se om den utvecklingen står sig.

Överläggningen var härmed avslutad.

## **§ 8 Svar på interpellationerna 2015/16:136 och 145 om skydds- och licensjakt**

Anf. 15 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Ulf Berg har frågat varför jag väljer att driva på frågan om överprövning av beslut om skydds- och licensjakt genom ett remissmöte i början av november, trots att Högsta förvaltningsdomstolen inte avgjort frågan. Han har också frågat hur jag tänker säkerställa att skydds- och licensjakt kan bedrivas skyndsamt, utan att fastna i juridiska processer, för att därmed bevara dess funktionalitet.

Ulf Berg har i en ytterligare interpellation frågat klimat- och miljöministern hur hon tänker säkerställa att Naturvårdsverkets och andra myndigheters arbete när det gäller vägledning om licensjakt efter varg ligger i linje med riksdagens beslut.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationerna. Eftersom de två interpellationerna delvis behandlar samma fråga besvarar jag dem i ett sammanhang. Jag inleder med att svara på interpellationen om överprövning av beslut om jakt efter varg.

I dag får, enligt jaktförordningen, länsstyrelsernas beslut om skydds- och licensjakt efter stora rovdjur endast överklagas till Naturvårdsverket. De får därför inte komma under prövning av domstol. Det är ifrågasatt om överklagandeförbudet i jaktförordningen är förenligt med EU-rätten.

Högsta förvaltningsdomstolen prövar nu frågan om ett beslut fattat av Naturvårdsverket avseende licensjakt efter varg kan tas upp till prövning av domstol, trots att det enligt jaktförordningen inte får överklagas. Dessutom har EU-kommissionen inlett ett så kallat överträdelseärende mot Sverige i frågan. Regeringen följer utvecklingen i rättspraxis noga.

Eftersom regeringen är angelägen om att efterleva EU-rätten gav regeringen i våras en utredare i uppdrag att föreslå en transparent och rättssäker processgång för överprövning av länsstyrelsernas beslut om jakt efter stora rovdjur som är förenliga med EU-rätten och andra internationella åtaganden. Detta har givetvis ingenting att göra med att regeringen skulle försöka

påverka Högsta förvaltningsdomstolen i dess dömande. Ett sådant agerande vore inte i överensstämmelse med regeringsformen. I utredningen konstateras att överklagandeförbudet inte är förenligt med grundläggande principer om effektiva nationella rättsmedel och principen om EU-rättens ändamålsenliga verkan. Dessutom är det möjligt, enligt utredningen, att förbudet även strider mot likvärdighetsprincipen.

Det är riktigt att den promemoria som blev resultatet av utredningen sändes på remiss under en kort tid. Eftersom jakttiden när det gäller licensjakt efter varg är reglerad på så sätt att beslut endast får gälla perioden från och med den 2 januari till och med den 15 februari var det nödvändigt med en kort remisstid om man avsåg att kunna förändra reglerna i jaktförordningen i någorlunda god tid före nästa licensjakt. Möjligheten att skriftligen besvara remissen kompletterades också med ett remissmöte med möjlighet för berörda att muntligen framföra synpunkter. Regeringen bereder nu frågan om hur det ska säkerställas att processgången för överprövning av länsstyrelsernas beslut om jakt efter stora rovdjur är förenlig med EU-rätten.

När det gäller frågan om att säkerställa att skyddsjakt kan bedrivas inom en erforderlig tidsram, utan att fastna i juridiska processer, visar genomförd utredning att mål avgjorda i förvaltningsrätten har handlagts mycket snabbt. Det finns en beredskap inom domstolen att skyndsamt fatta beslut i förtursmål. Domstolarnas erfarenhet av mål om skyddsjakt är att beslut i inhibitionsfrågor tas inom någon eller några dagar och att målen därefter avgörs utan fördröjning.

Låt mig nu svara på Ulf Bergs andra interpellation, om hur regeringen tänker försäkra sig om att myndigheters vägledning om licensjakt efter varg ligger i linje med riksdagens beslut, genom att hänvisa till propositionen *En hållbar rovdjurspolitik* (prop. 2012/13:191). I propositionen framgår det att det övergripande och långsiktiga målet för rovdjurspolitiken är att varg, björn, järv, lodjur och kungsörn i Sverige ska uppnå och bibehålla gynnsam bevarandestatus enligt art- och habitatdirektivet, samtidigt som tamdjurshållningen inte påtagligt försvåras och socioekonomisk hänsyn tas. För de aktuella rovdjursstammarna finns vidare i propositionen mer detaljerade mål för bland annat referensvärden för gynnsam bevarandestatus när det gäller populationsstorlek och utbredningsområde. Riksdagen ställde sig, med utgångspunkt i det aktuella vetenskapliga underlaget, genom beslut i december 2013 bakom regeringens förslag till nya mål för rovdjurspolitiken. Detta är utgångspunkten för regeringens politik.

Som en följd av den proposition som Ulf Berg hänvisar till beslutade den tidigare regeringen att ändra i jaktförordningen så att Naturvårdsverket fick ökad möjlighet att delegera rätten till länsstyrelserna att fatta beslut om licensjakt på stora rovdjur. Som ett stöd i länsstyrelsernas arbete kan Naturvårdsverket ge vägledning. I Naturvårdsverkets vägledning gällande licensjakt efter varg 2016 anges vissa underlag som kan vara av betydelse vid länsstyrelsernas bedömning av om det finns möjlighet till licensjakt efter varg 2016. Det hänvisas bland annat till resultatet av Naturvårdsverkets regeringsuppdrag om gynnsam bevarandestatus för varg. Efter en ny och breddad vetenskaplig bedömning av statusen för vargstammen i Sverige har Naturvårdsverket funnit att vargen i Sverige för närvarande har gynnsam bevarandestatus. Vidare förs det i vägledningen ett resonemang



kring vad som är begränsad mängd när det gäller antalet individer som skjuts i licensjakten efter varg.

Min talartid är ute, så jag får återkomma till slutet av mitt långa svar.

Anf. 16 ULF BERG (M):

Herr talman! Jag kan vara av den uppfattningen att de här ärendena har lite olika innebörd. Men nu ska vi inte träta om det. Jag tror att vi kan komma underfund med att vi har olika uppfattningar ändå.

Låt mig börja med överprövningen av beslut om skydds- och licensjakt. När man ser landsbygdsministerns svar står det helt klart att det var meningen att man skulle försöka ha någonting på plats så att årets beslutade jakt, som ska gå av stapeln på andra sidan nyår, skulle kunna träffas av de nya reglerna. Och då fastnar detta i juridikens kvarnar, så att det inte hinner bli någon jakt, vet vi som har varit med en stund. Det måste ju finnas ett ganska kort fönster för vargjakt, vilket har med valpning, spårnö och liknande att göra. Det behövs inte så många överklaganden för att man ska kunna veta att det inte blir någon jakt.

Det är precis det som har inträffat, och det var därför alliansregeringen gjorde förändringen att man delegerar det till länsstyrelserna, vilket vi tycker är väldigt bra. Beslut ska fattas nära människor. Man kan överklaga beslut till Naturvårdsverket, vilket också visat sig fungera ganska bra, bland annat i mitt hemlän Dalarna, där det första beslut om licensjakt som överklagades upphävdes av Naturvårdsverket, som ansåg att det inte uppfyllde de kriterier som fanns i ärendet.

Jag tycker naturligtvis att man borde ha avvaktat Högsta förvaltningsdomstolens beslut i frågan. Varken landsbygdsministern eller jag är helt säker på vilket utslaget blir. Blir det så att man är nöjd med nuvarande lagstiftning är det jättebra. Då kan vi se till att vi har en snabb process som gör att speciellt skydds jakt kan bedrivas. Själva ordet säger ju att det inte kan vara en lång process.

Nu har landsbygdsministern sagt att det här har fungerat tillfredsställande. Naturskyddsföreningen ska ha en eloge. Med en ny ordförande där har man en annan syn och gör en annan bedömning av just skydds jakter, så det kanske har blivit något bättre vad gäller överklaganden.

Men vi kan ta Junselevargen som ett exempel. När man väl hade processat det skydds jaktsbeslutet färdigt hade det tagit ett år, och man hade då också sett till att fatta ytterligare ett skydds jaktsbeslut. Vi är nog ganska säkra på resultatet av detta. Det är beklagligt att de aktuella vargarna förmodligen inte trampar svensk jord igen, och vi är också ganska övertygade om att det är någon som har tagit lagen i egna händer. Det är otroligt trist att staten ska ha så tröga regler att människor totalt tappar förtroendet för lagstiftarna. Det slår också i slutändan mot vargen. Därför tycker jag att alliansregeringens beslut ska ligga fast, om det nu inte är så att juridiken säger att det strider mot den. Men låt oss först avvakta Högsta förvaltningsdomstolens dom och eventuella synpunkter från Bryssel.

Jag vill återkomma vad gäller Naturvårdsverkets syn. Man kan vara lite upprörd över att den information och det beslutsunderlag som Naturvårdsverket skickar ut till länsstyrelserna handlar väldigt mycket om vad Bryssel tycker. Detta tycker jag är helt fel. Naturvårdsverket ska naturligtvis se till den lagstiftning som denna kammare har beslutat om och inte spekulera i någonting annat.

Prot. 2015/16:44

11 december

-----

Svar på  
interpellationer

Anf. 17 EMMA NOHRÉN (MP):

Herr talman! Om vi ska ha en effektiv skyddsjakt ska den vila på stadig lagstiftning, har Ulf Berg skrivit i en av sina interpellationer om vargjakt. Han har också skrivit att denna jakt måste kunna bedrivas utan att man fastnar i juridiska processer. Detta visar hur Ulf Berg ser på det här med vargjakt.

Detta är en art som är reglerad inom art- och habitatdirektivet. Självklart måste de juridiska processerna fungera och vara klockrena. Vi har ett överträdelseärende i EU om de här överklagandeprocesserna.

Den nuvarande ordningen infördes av alliansregeringen. Det är bara Naturvårdsverket man kan överklaga till, sedan är det stopp, utan någon domstol däremellan eller efter. Denna ordning har inte setts som riktigt rättssäker.

För att vi då ska få reda i detta har regeringen tillsatt en utredning om överklagandeprocessen. Den utredningen visar att det finns stora oklarheter i detta. Den konstaterar att överklagandeförbud inte är förenligt med principen om effektiva nationella rättsmedel. Den konstaterar att argumentet att det skulle gå sakta med överklagandet inte heller har stämt i de allra flesta ärenden, utan förvaltningsdomstolens avgörande har kommit ganska snabbt när det gäller inhibition.

Vi bör och ska ha rättssäkra processer i dessa ärenden, och därför vill vi naturligtvis också att detta ska kunna börja gälla så fort som möjligt, så att vi inte är ute och svajar där vi inte riktigt vet. Regeringen genomförde därför en ganska snabb remissrunda – den får man medge, men det var för att vi skulle ha korrekta spelregler på plats så fort som möjligt. I remissrundan var det 31 svar. Av dem var 17 positiva, sju avstyrkte och sju hade lite andra ändringsförslag eller andra egna funderingar om hur det skulle vara. Men en övervägande majoritet var alltså positiv eller hade förslag med denna inriktning.

Jag undrar hur Ulf Berg då, på eget bevåg, kan tycka att det finns andra saker som är mycket bättre. Vi har ju en rättslig processtid som måste komma till stånd, och det finns förslag som domstolar och andra remissinstanser tillstyrker och tycker är bra. Det kan också rädda oss från att bryta mot EU-rätten, vilket annars riskerar att leda till en stämning.

Anf. 18 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Jag hann inte beröra Naturvårdsverkets vägledning i mitt förra inlägg. I den vägledningen förs ett resonemang om vad som är begränsad mängd när det gäller antalet individer som skjuts i licensjakt.

Möjligheten att besluta om licensjakt efter varg följer av 23 c § jaktförordningen, som bygger på artikel 16.1 e i art- och habitatdirektivet. Den bestämmelsen anses möjliggöra jakt efter varg i begränsad omfattning och begränsad mängd under förutsättning att det inte finns någon annan lämplig lösning på det problem som jakten avser att lösa och jakten inte försvårar upprätthållandet av vargens gynnsamma bevarandestatus i dess naturliga utbredningsområde.

EU-kommissionen ger inga tydliga riktlinjer om vad som utgör en begränsad mängd. Som jämförelse refererar Naturvårdsverket i sin vägledning till ett uttalande från EU-kommissionen om ett annat rovdjur. Uttalandet gällde jakten efter lodjur i Lettland, där EU-kommissionen gjorde

bedömningen att en jakt efter 7–8 procent av den då aktuella lodjurspopulationen om 600–650 individer ansågs utgöra en tillräckligt begränsad mängd enligt art- och habitatdirektivet.

Jag har fullt förtroende för Naturvårdsverket i dess roll som central viltmyndighet och för myndighetens arbete med förvaltningen av Sveriges rovdjur.

När det sedan gäller regionaliseringen av besluten har vi inte någon annan uppfattning, Ulf Berg. Vi står bakom det. Det är viktigt att vi bibehåller de regionala besluten på länsstyrelsenivå. Det här handlar om själva prövningen i frågan. Det har varit väldigt mycket juridiska processer, som Emma här nämner. Jag håller med till fullo. Det handlar om att reda upp i detta.

Prövningen som gäller den jakt som genomfördes 2015 är inte ens avslutad. Det var flera olika instanser med olika inriktning. Riberdahls utredning visar tydligt att man i normalfallet kan behandla skyddsjakten skyndsamt. Det finns fall där man inte har kunnat göra det. Ulf Berg tog upp fallet med Junselevargen, men det är ett väldigt speciellt fall. Det är inte ett normalfall. Det var ju en varg som hade väldigt viktig genetisk betydelse, och den hade flyttats flera gånger. I det fallet tog det lång tid, men det var inget normalfall. Jag utgår från det som Riberdahl visar i sin rapport, alltså att man kan behandla detta skyndsamt. Vid en framtida förordningsförändring måste man också ställa det kravet på domstol.

Anf. 19 ULF BERG (M):

Herr talman! Landsbygdsministern har fullt förtroende för Naturvårdsverket i dess roll som central viltmyndighet. Jag vill bara ställa påminna om att den här kammaren har fattat beslut om att det ska inrättas en ny myndighet på området. Vad den här kammaren också har beslutat om är att jakten på rovvilt ska fortsätta som den är. Det har faktiskt den nya riksdagen tagit beslut om i ett tillkännagivande. Ändå verkar regeringen slå dövörat till.

Jag förstår nu vad det hela beror på. Man behöver inte vara särskilt bevandrad i det politiska för att förstå att det är Miljöpartiet som driver den här frågan. Vi kunde konstatera att Emma gör det även i den här debatten.

Låt mig börja med Emmas funderingar om art- och habitatdirektivet. Det finns nu en diskussion och debatt. Tyvärr var Sverige inte med när tjänstemännen träffades. Man funderar över om vargen ska flyttas från bilaga 4 till bilaga 5. Om den förs in i bilaga 5 blir den ett förvaltningsbart djur. Det är denna diskussion som pågår. Det kan vara ett skäl till att avvakta här.

Det finns även ett EU-utslag tidigare, där man säger att Århuskonventionen inte kan ligga till grund därför att den inte är implementerad i EU-lagstiftningen. Det finns ett antal juridiska funderingar. Det är jag den förste att hålla med om, men låt de juridiska funderingarna få leda fram till domar. Då kan vi i riksdagen klargöra var den lagliga rågången går någonsans. Den hamnar ju inte alltid där den här kammaren vill, utan i rättspraxis kan det visa sig att man har en annan syn.

Jag var kort inne på Naturvårdsverket. När man beskriver för länsstyrelserna vad som ska ligga till grund tycker jag att det är helt fel att man lägger in frågor som rör EU. Bland annat hänvisar man till den lettiska

lodjurspopulationen, där man fick skjuta max 7 procent. Det är helt irrelevant! Sveriges riksdag har sagt att det ska vara mellan 170 och 270 vargar som gynnsam bevarandestatus. Vid den senaste räkningen var det över 400 individer. Det är detta som ska ligga till grund – inte någon fundering om man vad eventuellt kan komma fram till efter juridiska prövningar i Bryssel.

Jag tycker att det är väldigt viktigt att vi avvaktar de processer som är aktuella. Nu kommer denna fråga upp som ett utskottsinitiativ i kammaren nästa vecka, närmare bestämt på tisdag. Vi får väl se om Högsta förvaltningsdomstolen då har kommit till ett domslut. Då får vi utifrån detta ta ställning till vilka förändringar som eventuellt behöver göras eller om alliansregeringens beredning av ärendet, som gjordes när man ändrade i förordningen, fortfarande håller och är juridiskt korrekt. För det är klart att alliansregeringen noga studerade den här frågan.

Jag tycker att det är tråkigt att Socialdemokraterna i den här frågan har lagt sig platt. Jag tycker nog att man skulle ha en ny samverkanspartner i de här frågorna, nämligen Alliansen. Det kommer de svenska medborgare som bor i vargrevir att tjäna på.

Anf. 20 EMMA NOHRÉN (MP):

Herr talman! Ulf Berg anför att det kan komma att bli ändringar – det skulle kunna bli så. Men vi har ju lagar och regler som gäller just nu. Då måste vi förhålla oss till dem. Vi har ett art- och habitatdirektiv, där vargen ingår. Då måste de lagar och regler som gäller för arter därunder också gälla i Sverige. Då kan man inte spekulera i vad som skulle hända i framtiden.

Vi har en överklagandeprocess som har blivit föremål för en anmälan i EU. Och vi har en utredning som säger: Nej, det här kanske inte är det bästa sättet. Det borde vara så här för att vi ska ha klara juridiska processer och för att det ska fungera.

Jag tycker då att det är väldigt märkligt att Ulf Berg med sina partikamrater och allianskamrater vill låsa fast regeringen så att man inte kan göra det mer följsamt – det handlar alltså om att regeringen ska kunna följa lagen och göra det bättre. Jag tycker att det är ett väldigt märkligt förfarande att försöka bakbinda regeringen, så att man inte kan utföra sitt uppdrag. Självklart vill vi följa lagen och ha bra processer.

Jag förstår inte riktigt hur man tänker. Om det finns både utredningar och överträdelseärenden och om man kan anpassa sig så att det blir bättre och mer juridiskt klart undrar jag: Varför ska man inte få göra detta?

Anf. 21 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Nu har vi ny och betydligt bättre forskning än vad som fanns tidigare och som låg till grund för det beslut som riksdagen tog. Det är två helt oberoende undersökningar. Det är en svensk och en amerikansk analys av detta. Båda kommer fram till att en gynnsam bevarandestatus för vargen ligger på ca 300 vargar. Det nya i de undersökningarna är att de också har tagit genetisk hänsyn. De visar på att man utöver det här antalet vargar måste ha en invandring av finsk-rysk varg, en på fem år.

Jag tycker att det är väldigt bra att man har gjort de här rejäla forskningsinsatserna för att klargöra hur det ser ut. Naturvårdsverket har också kommit fram till, och konstaterar med stöd av de forskningsresultaten, att vi har en gynnsam bevarandestatus. Jag har ingen anledning att ifrågasätta det – inte alls.

Den här frågan handlar om den juridiska processen och möjligheten att göra överprövning. Alla som har följt problematiken kring detta vet att vi inte riktigt har grepp om det – ingen har grepp om det. Det har varit mycket strul. Det är väl också det som gör att många människor ute i bygderna som har drabbats av vargangrepp tappat förtroendet. Regeringens ambition är att få en rättvis och riktig bedömning i rättsväsendet av det här och en process som håller måttet och som är förenlig med såväl EU-rätten som andra internationella åtaganden.

Anf. 22 ULF BERG (M):

Herr talman! EU har i den här frågan under många år ropat: Vargen kommer! Än har det inte hänt någonting. Jag skulle inte bli det minsta förvånad om EU skriver av det här ärendet mot Sverige. Annars är det otroligt seg byråkrati i Bryssel. Det vet vi väl. Men än har man bara ropat: Vargen kommer!

Jag tycker att man i så fall en gång för alla ska se till att få frågan prövad i domstolen, så att den blir utagerad.

Det är precis det som jag tycker att man skulle ha gjort från regeringens sida i den frågan – om vi håller oss till Sveriges överprövning. Låt oss komma ihåg att förvaltningsrätten gav de överklagande rätt och stoppade licensjakten i början av året. Kammarrätten sa: Nej, det här går inte. Det är ett korrekt beslut, och man följer lagen. Och så släpptes jakten loss. Sedan överklagade man till Högsta förvaltningsdomstolen, som gav prövningstillstånd. Om jag inte minns alldeles fel tog man upp ett enda överklagande. Det gjorde man i fråga om det vargrevir där jakten var klar. Det påverkade alltså inte vinterns jakt.

Det är ändå lite vägledning. Det är förmodligen därför det har tagit snart ett år i den juridiska processen. Det är naturligtvis inte enkelt, och det ska göras en hel del bedömningar. Det är därför vi har ett rättssystem. Men låt oss då se om det är ett korrekt förfarande som alliansregeringen har infört. Det är min bestämda uppfattning och förhoppning. Är det inte så måste vi hitta ett nytt system, för vi kan inte hamna i det gamla, där människor blir utsatta för vargangrepp. Medan byråkrater funderar över om det är rätt eller inte tar vargen dessa människors tamdjur. Den ordningen kan vi inte gå tillbaka till.

Anf. 23 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Ulf Berg säger att EU har ropat: Vargen kommer! Och ingenting har hänt. Jo, det har hänt mycket, i alla fall under alliansregeringens tid. EU ropade: Vargen kommer! Regeringen tog då, 2012, ett beslut och stoppade vargjakten. Året därpå, 2013, avbröts vargjakten. Året därefter, 2014, stoppades vargjakten.

Under den här regeringen har det genomförts en vargjakt. Och det finns ett beslut från länsstyrelsen om att genomföra en andra vargjakt.

Det har hänt saker historiskt. Jag vet att det fanns en väldigt problematik. Under hela vägen har det varit problematik i fråga om den juridiska

processen kring överklagande. Av den anledningen vill regeringen nu ordna upp det här.

Överläggningen var härmed avslutad.

### **§ 9 Svar på interpellation 2015/16:197 om åtgärder mot varg-attacker**

Anf. 24 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Ulf Berg har frågat om regeringen har för avsikt att förtydliga djurskyddslagstiftningen avseende hur tamboskap ska skyddas från rovdjursangrepp. Han frågar vidare om regeringen kommer att verka för att länsstyrelserna ska kunna ge bidrag för rovdjursavvisande åtgärder i preventivt syfte.

Det övergripande målet för svensk rovdjurspolitik är att varg och andra rovdjur ska ha gynnsam bevarandestatus samtidigt som tamdjurshållning inte påtagligt försvåras och även annan socioekonomisk hänsyn tas. Därför är det viktigt att vi gör vad vi kan på alla plan för att det ska fungera så bra som möjligt. Vi ska ha en politik som tar hänsyn till både människa och djur.

Det är beklagligt att flera gårdar med fårbesättningar i trakterna kring Gnesta och i andra delar av Sverige har drabbats av vargattacker. Regeringen verkar för att förbättra situationen för fårägare och andra näringsidkare med tamboskap. Viltskadeanslaget, som används för att betala ut bidrag till åtgärder för att förebygga och ersätta skador på tamdjur orsakade av stora rovdjur, höjdes med 10 miljoner kronor i propositionen *Vårändringsbudget för 2015*. I budgetpropositionen för 2016 föreslår regeringen att denna höjning fördubblas och permanentas från och med 2016. Regeringen har också gett Statens jordbruksverk i uppdrag att till den 15 december i år sammanfatta och utvärdera befintlig kunskap om hur rovdjursangrepp kan förebyggas. De ska vidare undersöka och utvärdera mindre beprövade metoder samt föreslå nya metoder för att förebygga angrepp.

När det gäller stöd till rovdjursavvisande åtgärder för att förebygga skador på tamdjur finns det bidrag att söka hos länsstyrelsen. Dessa bidrag har främst gått till elstängsel för att skydda får och annan tamboskap. Åtgärderna finansieras med medel från viltskadeanslaget eller landsbygdsprogrammet.

När det gäller frågan om regeringen har för avsikt att förtydliga djurskyddslagstiftningen avseende hur tamboskap ska skyddas från rovdjursangrepp kan jag nämna att ett förslag till en ny djurskyddslag för närvarande bereds inom Regeringskansliet.

Anf. 25 ULF BERG (M):

Herr talman! Det här är ett otroligt tragiskt ärende. Staten har all anledning att be de drabbade om ursäkt.

Jag besökte gården den 2 december och fick klart för mig hur det här hade gått till. I maj var länsstyrelsen i Stockholm där och tyckte att det var en mönstergård. Sedan drabbades fåren av vargattacker i samband med

midsommarhelgen. Då startade en karusell som till och med författarna till Solsidan förmodligen hade blivit avundsjuka på.

Det var en mönstergård som såg till att det fanns betande får som håller den biologiska mångfalden uppe, men helt plötsligt är det fårägarna som är de stora bovorna. Man ansökte om skydds jakt. Till slut, efter många om och men, beslutade länsstyrelsen om skydds jakt som skulle bedrivas i stort sett i hagarna. Ursäkta, men om vargen är inne i fårhagen finns det bra lagstiftning i 28 § som reglerar vad man får göra.

Det fungerade ju inte, allra helst som man invaderades av olika organisationer som sprang runt där på nätterna och trumpetade för att hålla vargen borta. De lyckades de inte med. Sedan dess har det förekommit fler angrepp.

Man blev polisanmäld för olaga åtling. Och vad var åteln? Jo, det var de döda fåren som man hade samlat ihop och lagt utanför ladugården för transport till destruktion.

Sedan kommer länsstyrelsen på den fantastiska idén att polisanmäla dem för att de hade misskött sina djur och för att man inte har investerat 2 miljoner, som är kostnaden för att ha staket. Jag återkommer i mitt nästa inlägg till staketet, som absolut inte fungerar till hundra procent.

Tack och lov avskrev åklagaren polisanmälan från länsstyrelsen. Då tänkte man: Äntligen! Men vad händer? Jo, den 9 december kom länsstyrelsen i Stockholm på att förelägga fårbönderna på sex punkter. De skulle ange hur de tänkte stänga och det ena med det andra.

Jag och landsbygdsministern har några år på nacken. Vi levde när det var skottpengar på varg under 1960-talet. I dag verkar det vara skottpengar på företagare inom den här näringen – en näring som diskuteras i livsmedelsstrategin. Det finns otroligt bra marknadsandelar för lammkött. Fåren håller landskapen öppna och bidrar till att vi har en fantastisk biologisk mångfald.

Men här håller staten på att agera för att få bort fårägare. Tänk om man skulle få gehör för detta! Det finns varg i stort sett i hela Sverige till och från. Varenda djurägare ska på eget bevåg investera i rovviltsstängsel till enorma kostnader. Annars blir man anmäld för att man missköter sina djur.

Landsbygdsministern kan ju fundera över om renarna i Norrland fortsättningsvis kan gå lösa. Eller måste man stänga in dem? Vi vet att det där finns gott om rovviltsangrepp.

Jag tycker att staten i det här fallet inte tar sitt ansvar. Man skulle naturligtvis ha beviljat en skydds jakt. Nu har landsbygdsministern chans i tv-kameran att be familjen om ursäkt.

Anf. 26 EMMA NOHRÉN (MP):

Herr talman! Jag hoppas att vi inte ska diskutera enskilda fall. Det blir ju myndighetsutövning om ministern ska gå ut och berätta hur man ska göra.

Frågan var väl vilka skyddsåtgärder man kan vidta för att förebygga rovdjursangrepp. Där har den här regeringen tagit stora kliv framåt jämfört med den förra regeringen. Vi har tillsatt en utredning som ska presenteras den 15 december, precis som landsbygdsministern sa. I utredningen föreslås nya metoder för att förebygga angrepp och skador. Jag har själv varit

Prot. 2015/16:44

11 december

-----

Svar på

interpellationer

på ett seminarium där det presenterades en massa spännande olika nya varianter på hur man skulle kunna göra. Förutom stängsel skulle man kunna använda sig av kameror och drönare och så vidare.

Så det finns en massa goda idéer på det här området. Men det är förstås alltid beklagligt för den som förlorar sina tamdjur. Det är väl ingen som vill bli utsatt för det. Därför har den här regeringen i vårändringsbudgeten avsatt 10 miljoner extra till förebyggande åtgärder och för att kompensera rovdjursskador. Man har också avsatt ytterligare 10 miljoner, så det finns alltså 37 miljoner årligen för att förebygga och ersätta skador på tam- och husdjur. Det är långt mer än vad alliansregeringen gjorde.

Det är otroligt viktigt att få till dessa åtgärder för att skapa acceptans för rovdjuren. De är här för att stanna. Det var skottpengar förr, ja. Vargen har varit utrotad, ja. Men den ordningen har vi inte i dag. I dag är regeringens politik – och det tror jag också var er politik – att människor och rovdjur ska kunna leva tillsammans. Men då måste vi anpassa oss efter de nya förutsättningarna.

Det var länge sedan som vi hade så många rovdjur i Sverige som vi har i dag. Det kräver nya sätt att sköta sina djur, att stängsla och så vidare. Därför behövs det mer pengar, vilket regeringen har avsatt. Jag hoppas att dessa pengar kommer att göra verkan, så att fler djurägare kan få medel för att kunna vara trygga och stängsla in sina djur. Kanske kan man hitta nya åtgärder som vi inte ens vet om i dag. De som oturligt nog får angrepp ska ha en skäligen ersättning för det.

Det absolut bästa är att pengarna kan användas till så många förebyggande åtgärder som möjligt så att vi slipper att se rivna får.

#### Anf. 27 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! I Sverige har vi regionaliserad förvaltning som vi båda tycker är bra. Det hörde jag också av Ulf Berg i den förra interpellationsdebatten. Det innebär att länsstyrelsen är den som fattar beslut. För mig är det mycket viktigt att vi ska kunna ha tamboskap, oaktat att vi har varg eller andra rovdjur. Det kan finnas anledning att se över lagstiftningen också på det här området.

Vi har höjt anslagen kraftigt för att hjälpa de djurägare som har varg eller andra rovdjur i sin närhet. Vi har också gett ett särskilt uppdrag till Jordbruksverket att ta fram bättre åtgärder för att skydda boskapen.

Det enskilda fallet är tragiskt. Som Ulf Berg säkert förstår kan jag som statsråd inte gå in på ett enskilt fall, men det som har hänt i Molstaberget är mycket beklagligt. Rovdjursangrepp på boskap är lika tragiskt oavsett var det händer. I det här fallet blev det en polisanmälan, men åklagarmyndigheten har ändå lagt ned fallet. Jag tänker inte värdera det. Det kan jag inte göra som statsråd.

Vi måste hitta möjligheter för människor att ha tamboskap. Man ska känna sig trygg, men samtidigt ska vi också ha en gynnsam bevarandestatus för våra stora rovdjur. Vi ska inte frångå det. Det här är ett samspel där det är väldigt svårt att hitta en bra linje.

#### Anf. 28 ULF BERG (M):

Herr talman! Om det har uppfattats att jag vill att landsbygdsministern ska lägga sig i ett enskilt fall ber jag naturligtvis om ursäkt för det. Det var inte min mening, utan jag använde det här fallet som ett exempel.



Jag är väldigt nöjd med svaret och att vi är överens om att vi inte kan ha den här tingens ordning. Det är väldigt viktigt att man i den utlovade propositionen om djurhälsa funderar över vem som ansvarar för vad. Jag är den första att tycka att det är bra att man får ytterligare medel till rovdjursstängsel, men det kommer ju att kosta otroligt stora belopp. Jag har funderat över om inte stängslen ska finnas där före vargen så att vi slipper bekymren.

Låt oss kalla dem Gunilla och Valter. Vi kan fundera över om de inte bor i Västmanland. De har satt upp stängsel 2008, 2009 och 2010 om totalt 1,2 mil. Det är ett sextrådigt rovdjursstängsel, vilket motsvarar två och ett halvt ton järntråd. De har fått stöd från länsstyrelsen på 300 000, och de har lagt ut 1 miljon för att sätta upp staketet. Till detta kommer naturligtvis skötsel.

Det är stora pengar. Gunilla och Valter har haft tre angrepp, två av varg och ett av lo, trots staketet. I ett fall var angreppet mot vattnet. Problemet där är att vattenståndet kan skilja sig åt med 80 centimeter.

I dag har Gunilla och Valter inga får därför att de inte kan bedriva fårskötsel. Samtidigt finns även här marker som verkligen behöver betande mular för att vi ska kunna behålla den biologiska mångfalden.

Vi har här i kammaren bestämt att det ska finnas varg. Då är det också viktigt att det finns en lagstiftning som ökar acceptansen för vargen. Det måste finnas klara och tydliga regler om vem som ansvarar. Att misstänkliggöra alla djurägare är fel väg. Det ska naturligtvis finnas korrekta och bra stängsel som håller djuren innanför och som inte skadar djuren.

Låt oss hålla oss till det första fallet vi diskuterade. Normalt sett vet vi att djur ska vara ute på bete. Det finns till och med lagstiftning i frågan. I fallet Molstaberger vill länsstyrelsen att djuren ska ställas in tidigare än normalt för att skydda dem. Vi vill väl inte ha en tingens ordning där tamdjur ska hållas inomhus hela tiden. Då klarar vi inte av att upprätthålla den biologiska mångfalden.

Det är viktigt att vi i en dialog hittar bra och tydliga regler där det blir djurägarens skyldighet att hålla djuren innanför stängsel, inte att hålla vargen utanför. Om det blir sådana bekymmer måste det finnas statliga medel. Jag tycker inte heller att det ska krävas att markägare ska ta hjälp av rovdjursföreningar och annat. Där finns inte kompetensen att göra dessa stängsel, och det kan bli vissa kontroverser. Detta ska skötas mellan staten och jordbruksföretaget.

Anf. 29 EMMA NOHRÉN (MP):

Herr talman! Ulf Berg pekar på två exempel där djurägare har fått sina får och tamdjur rivna. Jag har sagt det förut, och jag säger det igen: Det är beklagligt, och jag hoppas att vi kan hitta lösningar. Det är därför det har tillsatts medel.

Jag skulle vilja höra vilka lösningar snarare än problem Ulf Berg ser. Han skriver också under på att människor och rovdjur ska finnas tillsammans.

Ulf Berg tar upp några exempel. Vi ser att fårnäringen ökar i Sverige, även i vargtäta områden och län. Det finns säkert de som har lagt ned sin fårskötselverksamhet eftersom de får många angrepp, men det finns många fler företagare som har börjat hålla får.

Fäbodlar är särskilt utsatta för vargangrepp. Det finns en fäbod i Dalarna, där jag håller till, som har fått medel så att de har kunnat sätta upp stängsel. Det är kanske inte helt förenligt med en fäbod, men de får kombinera och ta en viss del av fäboden till nutid. Det kommer inte att fungera för alla, men om tamdjur ska kunna vistas ute måste vissa andra delar anpassas. Däremot tror jag inte att det ska ske med alla. Det kommer inte att gå. De får gå före och pröva, och så får vi se vad som fungerar.

Med dessa medel och de förslag som utredningen ska presentera den 15 december hoppas jag att vi kan se fler möjligheter till hur människor och rovdjur kan leva tillsammans. Vi ska ha en levande rovdjursstam i Sverige.

Anf. 30 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Ulf Berg tog upp frågan om elstängsel. Det är ett bra skydd men givetvis inte ett hundra procentigt skydd mot rovdjursangrepp. Jag har själv varit fåregare, och jag vet att stängsel kräver både tillsyn och underhåll för att de ska fungera bäst. Men de är ändå ett ganska bra skydd. Det är viktigt att vi fortsätter att utveckla viltskydden.

Det sker många angrepp på tamdjur. Viltskadecenter vid Sveriges lantbruksuniversitet sammanställer årlig statistik. Under 2014 angreps 574 får – det var många – 28 nötdjur och två hästar. Utöver dem angreps många hundar.

Vargen stod för merparten av angreppen. Det fanns givetvis angrepp även av lodjur och björn. Därför är det oerhört viktigt att vi tar tag i frågan och hittar nya system, anslår mer pengar och utvecklar bättre och mer effektiva metoder. Det är oerhört tragiskt när tamdjur angrips. Jag har stor förståelse för de människor som drabbas inte bara en gång utan flera gånger.

Anf. 31 ULF BERG (M):

Herr talman! Låt oss se fram emot den begärda utredningen som kommer den 15 december. Vi måste se till att vi gör rätt saker och att vi får mest skydd för pengarna. Här behövs mer forskning och analys.

Det som många djurägare uppfattar som ett stort problem är att det, när de väl får hjälp med stängslet, ställs enormt stora krav. Jag kan vittna om att när de som bor i Dalarna har utsatts för angrepp brukar de som utövar tillsyn från länsstyrelsen titta på staketet och fundera över var eventuella brister har funnits.

Nu vet vi att vargen kan ta sig igenom stängslen – det finns det faktiskt bilder på. Därför måste det finnas staket som fungerar. Om de kommer att fungera till hundra procent vet vi inte.

Det är viktigt att vi får en licensjakt, att vargar i revir som ställer till med mest skada ska jagas. Jag tycker också att vi ska fundera över om inte licensjakten ska nyttjas för att göra vargen mer skygg.

I exemplet från Gävleborg släpper man ut sin hund i trädgården för att rasta den, och vargen tar hunden framför mattes eller husses ögon. Det är inte roligt. Då kan vi fundera hur mycket som helst över regler.

Människor som lever på landsbygden tycker att detta är allt annat än bra. Om detta sprids med enorma kostnader för djurägarna kommer inte acceptansen för vargen att öka. Här gäller det att de som bor och lever på landet kan göra rätt utan för stora bekymmer på grund av vargen. Vi har

sagt att det ska finnas en vargstam, och då får vi försöka vårda acceptansen.

Prot. 2015/16:44  
11 december

-----  
Svar på  
interpellationer

Anf. 32 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Vi ska komma ihåg att på 1970-talet var vargen i princip utrotad i vårt land. På 1980-talet fanns några enstaka exemplar. Nu finns 415, enligt den senaste räkningen. Det kräver givetvis anpassning och utveckling så att detta ska fungera, så att människor i dessa bygder kan hålla tamboskap och känna trygghet. Därför är det bra att frågan fått belysas i Sveriges riksdag. Jag tackar för debatten.

Överläggningen var härmed avslutad.

## § 10 Svar på interpellation 2015/16:203 om livet på landsbygden

Anf. 33 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Anette Åkesson har frågat finansministern om hon håller med mig om att det ska vara attraktivt att bo och jobba på landsbygden samt hur regeringens föreslagna höjningar av skatten på drivmedel kan sägas vara till gagn för människor som lever på landsbygden.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Ett av regeringens övergripande mål är att Sverige ska ha lägst arbetslöshet i EU 2020. För att nå målet behövs en livskraftig, hållbar och aktiv landsbygd. Det ska vara attraktivt att bo och jobba på landsbygden.

Landsbygden står inför stora utmaningar men rymmer också goda möjligheter. Politiken ska bidra till livskraftiga och innovativa företag, till goda förutsättningar för boende på landsbygden och till att naturresurserna används hållbart, både i Sverige och globalt.

Dessa prioriteringar har vi i regeringen i åtanke när vi beslutar om åtgärder för att främja landsbygden, bland annat i det svenska landsbygdsprogrammet. Till exempel gör vi en stor satsning på bredband utanför storstäderna, som kompletteras med insatser i de tre nordliga regionalfondsprogrammen. I landsbygdsprogrammet finns också särskilda medel för att öka tillgängligheten till lokal service. Både boende och företagare på landsbygden ska ha god tillgänglighet till grundläggande service som dagligvarubutiker och drivmedelsanläggningar.

Det är en stor utmaning att minska den klimatpåverkan som resor och transporter innebär och att utveckla ett hållbart transportsystem. Det innebär exempelvis att insatserna för att minska andelen fossila bränslen till förmån för förnybara alternativ intensifieras.

I gles- och landsbygder finns många av de förnybara resurser som behövs för en positiv samhällsutveckling. Här kan affärsmöjligheter skapas för företag på landsbygden. Genom att höja beskattningen av fossila drivmedel ges möjlighet att finansiera viktiga satsningar för Sverige samtidigt som skattesystemets miljöstyrande effekt stärks.

Regeringen är samtidigt väl medveten om den hårt utsatta konkurrenssituation som det svenska jord- och skogsbruket befinner sig i. Regeringen

föreslår därför att jord- och skogsbruket kompenseras genom att skattnedsättningen för diesel ökas med 300 miljoner kronor per år under perioden 2016–2018.

Anf. 34 ANETTE ÅKESSON (M):

Herr talman! Till att börja med vill jag tacka landsbygdsministern för svaret. Det är glädjande att vi alla verkar vara överens om att det ska vara attraktivt att bo på landsbygden och att det måste finnas goda förutsättningar för hela Sverige att växa.

Att S-MP-regeringen liksom Alliansen satsar på bredbandsutbyggnad är positivt. Tillgång till snabbt internet är inte längre en del av att attrahera människor till landsbygden, utan det är en förutsättning. Det har gått från att vara en marknadsföringsmöjlighet för landsbygdskommuner till att vara ett absolut minimikrav.

Hans Rosling har blivit känd bland annat för att han är duktig på att visa hur västvärldens fördomar om utvecklingsländer inte stämmer med verkligheten. Jag tror att samma sak kan hävdas om svenska storstadsbors bild av dem som bor på landsbygden. Man bildar sig en uppfattning om hur livet på landet är utifrån bilden man får när man tillbringar några veckor om året i sommarstugan eller på jakt. Med rena Skansenperspektiv drivs många riksintressen från Stockholm, och man vill stoppa den utveckling som är nödvändig för att de som bor på landet ska kunna följa med i eller kanske till och med driva utvecklingen.

Inom parentes kan sägas att Stockholmsperspektivet på regeringens förslag att stänga Öresundsbron vittnar om okunskap om hur det ser ut och vad som händer i Skåne.

Många har valt ett liv på landsbygden för att det har sina fördelar. Man är medveten om att man kan ha längre avstånd till affärer och service samt sämre kollektivtrafik. Men man tycker ändå att fördelarna överväger. Livskvaliteten är större med närheten till naturen och kontakten med trevliga grannar, för att nämna bara två exempel.

Men man påverkas kanske i högre grad av politiska beslut, inte minst de höjda skatterna på bensin och diesel. Inför valet 2014 var det endast Miljöpartiet som lovade höjd bensinskatt, så det var väl ingen som räknade med att det skulle genomföras. Men löftesbrottet från S kom snabbt. Problemet är att bor man på landet kan man inte avstå från bil, och det slår hårdare än om man har olika valmöjligheter och kanske väljer bilen enbart för att det är bekvämare.

Att värna miljön är viktigt. Det tycker även de som bor på landet. Det är därför vi politiskt måste förbättra förutsättningarna för människor att transportera sig klimatsmart också på landet. I bästa fall kan man köpa en bil som går på förnybara drivmedel. Men det är ändå inte alla som har den möjligheten. Då är det detta vi måste försöka främja.

Landsbygdsministern säger själv att det är för att få in skatteintäkter man höjer beskattningen på drivmedel. S-MP fortsätter beskatta avstånden i stället för utsläppen. Man höjer trösklarna för att bo kvar på eller flytta till landet, och med detta driver man ytterligare på den urbaniseringstrend som redan råder. Även om landsbygdsbefolkningen i absoluta tal inte sjunker längre sker enligt SCB all ökning i befolkningen i tätorterna.

När man nu höjer drivmedelspriserna och fördyrar transporterna av gods, tänker landsbygdsministern på något sätt kompensera alla som bor

på landsbygden för de höjda kostnaderna på samma sätt som man väljer att kompensera jord- och skogsbruket med ökad skattenedsättning på diesel?

Prot. 2015/16:44  
11 december

-----  
Svar på  
interpellationer

Anf. 35 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! För att först ta det här med skatter tror jag inte att skattesänkningar alltid är lösningen på allt. Det gjorde Moderaterna och alliansregeringen. Skattesänkningar löser skolan. Skattesänkningar löser äldreomsorgen. Skattesänkningar löser allt. Resultatet blev ju att det inte löste sig alls.

Nu går man till attack mot bensin- och dieselskattehöjningen. Men vad gjorde alliansregeringen? Jo, man höjde de här skatterna under sin period – två gånger faktiskt och mer än dubbelt så mycket som den här skattehöjningen med 1,41 per liter.

Jag räknade på det här. Skattehöjningen på bensin och diesel som vi gör nu, med moms och allt, gör att det för en bilist med en normal bil som drar 0,8 liter per mil och kör 1 000 mil per år kostar 44 kronor i månaden. Kör man 2 000 mil kostar det 88 kronor i månaden. Det Alliansen gjorde var mer än dubbelt så mycket, bara för att klara av den biten.

Det som hände under det styret innebar också att vi fick börja med ett minus på 67 miljarder. Då gäller det att prioritera. Vi har prioriterat landsbygden väldigt tydligt och bra.

Jag tar exemplet bredband. Vi går in med 4,6 miljarder, 4 600 miljoner, under programperioden. Vi höjer också forskottsutbetalningarna när det gäller bredband för att de mindre kommunerna ska ha en möjlighet. Dem höjer vi till 1 miljon för att man ska få igång byggnation också i de kommuner på glesbygd och landsbygd som har problem att få det här.

Vi mer än fördubblar investeringsbidraget till livsmedelsbutikerna – mer än fördubblar. Under Alliansens tid låg det på 15 till som bäst 35 miljoner årligen. Vi går nu in med 88 miljoner i investeringsbidrag till landsbygdsbutikerna – årligen under fem år.

Vi går in med 35 miljoner till landsbygdsbutiker i driftsstöd. Det är jätteviktigt för landsbygden att få ha de här landsbygdsbutikerna och även utveckla dem till servicepunkter för att man ska kunna bo, leva och verka på svensk landsbygd.

Vi går in med 200 miljoner till stöttning av landsbygdens kollektivtrafik. Vi går också in med investeringar i väg och järnväg specifikt för svensk landsbygd med 200 miljoner årligen under tre år. Det är väldigt viktiga satsningar för landsbygden.

Jag vet att en dieselskattehöjning inte är någon populär åtgärd, men den är miljöstyrande, och den här skattehöjningen är betydligt lägre än den som Alliansen genomförde.

Låt mig påminna om att Alliansen 2007 tog bort det särskilda reseavdrag för svensk landsbygd som regeringen Persson hade infört. Vi får väl se när vi orkar återinföra det.

Anf. 36 ANETTE ÅKESSON (M):

Herr talman! Ja, visst genomförde Alliansen skattesänkningar, och de kanske trots allt var lösningen på problemet eftersom det tillsammans med andra alliansreformer innebar ökade skatteintäkter för kommuner och

landsting, det vill säga mer pengar till välfärden – vården, skolan och omsorgen.

Vi kan försöka se situationen utifrån ett landsbygdsperspektiv. Darwin sa inte att det är den starkaste som klarar sig utan att det är den som är bäst på att anpassa sig som överlever. Det visar man dagligen på landet. Även landsbygdsministern känner säkert till många som bedriver sina lantbruk på halvtid medan de har ett fast jobb för en säker inkomst. Eller så finns det de som utvecklar värdekedjan, kanske öppnar en butik, erbjuder korvstopparkurser eller arrangerar matvandringar, bara för att nämna några exempel på det jag ser i min närhet. Det visar att man anpassar sig. De är överlevnadskonstnärer och i många fall de där mikroentreprenörerna, som vi ofta pratar om i andra sammanhang.

Det betyder att vår uppgift som politiker är att säkerställa att vi, även om vi inte förbättrar förutsättningarna för människor på landsbygden, åtminstone inte försämrar dem. Vårt mål borde vara att det ska vara lättare och billigare att leva på landet. Det är inga offer som bor där. Det är människor som har lärt sig att klara sig själva om de bara har möjligheten.

En höjd bensinskatt kanske man klarar. Men den är en av flera delar som läggs på varandra och som gör att livet blir tuffare. I kombination med att man sannolikt har långa restider till jobbet eller för att köra barnen till olika aktiviteter blir det dyrare. Därutöver bidrar det kreativa, i negativ bemärkelse, införandet av indexeringen av bensinskatten till att ökningen inom några år blir väldigt stor, dessutom utan att någon politiskt behöver stå till svars för den. S-MP bygger in i systemet att de som politiker ska slippa stå till svars när människor plötsligt upptäcker hur dyr bensinen har blivit. Det är både fejt och ovärdigt.

I stora delar av landet står skogen för en betydande del av sysselsättningen, och skogen har stor potential, även ur miljöperspektiv. Enligt Skogsindustrierna finns en möjlighet att öka antalet anställda med upp till 25 000 personer till år 2020. Det borde vara intressant för regeringen, inte minst för att det är jobb på landsbygden.

Tyvärr har S-MP lagt en budget som, vilket de själva anger, minskar antalet jobb. Det betyder att även om man, liksom landsbygdsministern gjorde i sitt svar, säger att man har ett övergripande mål att Sverige år 2020 ska ha lägst arbetslöshet inom EU är det bara ord. Det visas inte i handling.

Att regeringen väljer att försämla för RUT- och ROT-avdragen, som har omvandlat svarta jobb till vita, är ingen hemlighet. Just RUT-avdragen har vuxit i hela landet eftersom hemserviceföretag har vuxit upp där efterfrågan finns. Den största ökningen av kunder har de senaste fem åren varit i Kronoberg, Norrbotten och Skåne. Där finns jobbtillväxt som nu stryps.

Sammanfattningsvis kan sägas att S-MP väljer att höja bensinskatten till en nivå som från år 2019 kommer att vara världens högsta, och det i Europas näst mest glesbefolkade land, samtidigt som man minskar antalet jobb.

Jag undrar: Hur hänger den faktiska politiken ihop med det man kallar övergripande mål för arbetslösheten? Har regeringen räknat på de långsiktiga konsekvenserna av indexeringen av det höjda bensinpriset? Hur slår det mot glesbygdsbor?

Anf. 37 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Jag vet inte vilken beräkning Anette Åkesson har för att säga att vi kommer att ha världens högsta bensinskatt. Men om det är så vill jag säga att i så fall har alliansregeringen varit en mycket större bidragare till det än vad den nuvarande regeringen är.

Vi ser vad som händer med välfärden när man har sänkt skatten med 140 miljarder. Den krackelerar i många stycken, inte minst ute på svensk landsbygd. Vad gjorde Alliansen? Jo, man tillförde via utjämningsystemet 1 miljard till kommunerna, 1 000 miljoner. Vart gick de pengarna? Jo, till de rikaste kommunerna. Kom de landsbygden till del? Nej, inte alls. Landsbygden fick ingenting.

Vi gör en rejäl satsning på svensk landsbygd. Jag nämnde dieselskattereduktionen. Det är 900 miljoner på tre år. Vad gjorde Alliansen? Jo, man försämrade dieselskattereduktionen för jord- och skogsbruk från 2,38 till 90 öre. Samtidigt höjde man skatten rejält för dem. Vi förbättrar dieselskattereduktionen så att den höjs från 90 öre till 1,70.

Inte sedan 90-talet har Norrlandsstödet fått full uträkning till det som är framförhandlat. Vad händer nu? Jo, det höjs till maxtaket för just landsbygdsdelarna i Norrland, som har jätteproblem med jordbruket.

Vad gäller det nationella kuvertet från EU gick vi in med 100 procent nationella medel, 152 miljoner till jordbruket som är drabbat, till mjölkproducenterna.

Vi har startat ett arbete med en nationell livsmedelsstrategi. När vi var i opposition drev vi den frågan stenhårt i riksdagen, men Alliansen sa nej år efter år. Nu kommer den, och jag välkomnar Moderaterna i det jobbet. Det är viktigt att vi får en nationell livsmedelsstrategi.

Att vi ökar vår livsmedelsproduktion i Sverige, vilket vi måste göra, är väldigt landsbygdsnära. Det skapar utveckling i primärnäringen, jordbruket, trädgårdsnäringen och det kustnära fisket. Dessutom skapar det utveckling i svensk livsmedels- och dryckesindustri. Där jobbar i dag 55 000 människor. Det är en oerhört viktig industrigren, den fjärde största i Sverige, och den är ofta väldigt landsbygdsnära. När vi skapar dessa möjligheter ger det jobb på den svenska landsbygden, och där är den nationella livsmedelsstrategin en oerhört viktig del.

RUT-avdraget är 25 000 kronor, inte 50 000. Om vi tittar på hur det har nyttjats, de extra pengarna i avdraget, ser vi att det är ett mycket litet fåtal som har utnyttjat det. RUT-avdraget finns kvar, men det är på 25 000 per person och år. Är man två i hushållet är det 50 000.

Jag återkommer i nästa inlägg till ytterligare landsbygdssatsningar som regeringen gör.

Anf. 38 ANETTE ÅKESSON (M):

Herr talman! Landsbygdsministern har kanske inte förstått att det är indexeringen av bensinskatten som bidrar till att vi 2019 kommer att ha världens högsta bensinskatt. Det är Socialdemokraterna och Miljöpartiet som har infört indexeringen.

Alliansens skattesänkningar bidrog till många fler jobb, 350 000 fler jobb, och välfärden hade aldrig haft så stora skatteintäkter och resurser som då. Välfärden växte varje år med Alliansen.

Det är lätt att säga att det ska vara attraktivt att bo och jobba på landsbygden. Men det är en annan sak att leverera förutsättningarna för att det

verkligen blir så. S-MP har genomfört en del, men på samma gång försämrar de inte minst de ekonomiska förutsättningarna för att kunna bo kvar eller flytta till landet. Det är inga offer som bor på landet. Det är redan allkonstnärer som anpassar sig efter förutsättningarna. De är vinnare, enligt Darwin, om vi inte saboterar politiskt.

De höjda bensinskatterna är bara ett exempel som förstärks av indexeringen och som straffar avstånd och inte utsläpp i ett stort land som Sverige. Att S-MP inte jobbar för jobben är ett annat. Långa restider till arbete och aktiviteter stjälar redan resurser i form av tid. Vi borde inte dessutom låta det kosta mer.

Vi borde kanske i stället lära av landsbygden. Hur ser vi till att människor klarar sig på bästa sätt? Hur främjar vi att antalet jobb blir fler, även på landet? Det borde vara vårt gemensamma fokus, inte att höja kostnaderna för att bo på landet eller minska möjligheten för företag som är verksamma på landsbygden.

Som jag ser det driver S-MP helt fel politik. Man pratar mycket, men det man säger hänger inte ihop med det man levererar. I själva verket ger den höjda bensinskatten mer skatteintäkter som S-MP behöver, men pengarna används inte för jobben och definitivt inte med fokus på hur vi kan skapa bättre förutsättningar för människorna på landsbygden.

Jag kan bara beklaga att S-MP verkligen inte har rätt fokus samt att man dessutom fejt gömmer framtida bensinskatteshöjningar bakom indexeringar.

Jag vill tacka landsbygdsministern för debatten.

Anf. 39 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Moderaternas skattesänkarpolitik har missgynnat landsbygden. Moderaternas skattesänkarpolitik tänker på de rika. Det är tydligt när det gäller moderatmiljarden. När man tillför pengar ger man till de rika och glömmer bort svensk landsbygd. Precis så fungerar det.

Precis så fungerar det också med det du tog upp om RUT-avdraget, Anette Åkesson. Jag nämnde att det får liten betydelse att det sänks från 50 000 kronor till 25 000. Det är 1 procent i Sverige som har använt avdraget upp till 50 000 – 1 procent. Och vet ni vilken genomsnittlig inkomst de har? Nästan 1 miljon. Det visar hur Moderaterna tänker på de rika kommunerna och de rika människorna och struntar i landsbygden och de som har det lite svårare.

Vi ska satsa på det nationella skogsprogrammet, som är en jätte viktig landsbygdssatsning. Vi går nu in och har en mycket bra dialog med näringslivet, skogsindustrin och ideella organisationer, som kan skapa många jobb på svensk landsbygd. Det är oerhört viktigt.

Skogsindustrin säger att de nu har en regering som tar skogen på allvar. Sex företag har beslutat att investera 17 miljarder i svensk skogsindustri för att de vet att de nu har en regering som ser skogen som en enorm resurs och en möjlighet också för landsbygden.

Vi har tillsatt en nationell landsbygdskommitté som ska jobba med en sammanhållen landsbygds politik, och där är alla partier i riksdagen välkomna. Ni är mycket varmt välkomna med inspel, Anette Åkesson, som gör skillnad till det bättre för landsbygden.



Anf. 40 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Erik Andersson har frågat mig vilka sysselsättningsmål regeringen har för sina reformer och huruvida framtidens skattefinansierade välfärd kommer att bekostas genom ökade marginalskatter.

Målet att nå lägst arbetslöshet i EU till 2020 är styrande för regeringens ekonomiska politik. Ett sysselsättningspolitiskt ramverk med ett tydligt mål är en viktig del för att nå resultat och tydliggöra prioriteringarna för den kommande politiken.

Regeringens jobbagenda består av tre delar: investeringar för framtiden i infrastruktur, bostäder och klimatomställning, en aktiv näringspolitik för fler och växande företag samt satsningar på kompetens och matchning för att rusta alla att ta de jobb som växer fram.

Det är mycket svårt att bedöma effekter av föreslagna eller aviserade reformer och investeringar. Det hänger samman med att det råder betydande osäkerhet om i vilken utsträckning och i vilken takt beteendeförändringar uppkommer i ekonomin.

Sammantaget bedöms de åtgärder som regeringen hittills föreslagit och aviserat lämna ett visst positivt bidrag till bnp-tillväxten. Åtgärderna väntas bidra till något högre sysselsättning och något lägre arbetslöshet 2016 och därmed också en något jämnare fördelning av inkomsterna.

Vilka skatteförslag som kan bli aktuella framöver är något som regeringen prövar inom ramen för budgetarbetet, där en samlad bedömning och avvägning görs.

Anf. 41 ERIK ANDERSSON (M):

Herr talman! Inför varje förslag skulle statsministern fråga sina ministrar om det leder till fler jobb. Uppenbarligen har statsministern glömt att fråga finansministern, då hon gör en massa reformer som riskerar framtida jobb. Vi kan ta RUT som exempel. Om man skulle utveckla det skulle ungefär 16 000 jobb kunna växa fram i Sverige, men det är en senare debatt.

Regeringens politik kommer att leda till 15 000–20 000 färre jobb. Många vet att det i valrörelsen pratades om att det skulle bli fler jobb, men ingenting hände. Nu ser vi bara ökade skatter på utbildning och företag.

I en ledare i Expressen, som var väldigt intressant, kunde vi läsa: Gratias Löfven, du är sämst. I artikeln kritiserar statsministern för att han älskar att sätta upp märkliga mål. Vi har hört om Europas lägsta arbetslöshet fram till 2020. Det är ett väldigt märkligt mål, för om arbetslösheten i Europa ökar blir målet lättare att nå för finansministern. Och som det ser ut nu går målet kanske inte att uppnå.

Sedan vill man utjämna inkomstklyftorna, men utan några tydliga, mätbara mål för hur man vill göra det. Det är lite som socialism, som enkelt kan förklaras så här: Om du inte får får inte jag heller, och tvärtom, och om jag inte har ska inte du ha heller. Det är socialism.

Före valet var Löfven näringslivets guldgosse. Han kunde förhandla och talade väl om de svenska företagen. Vi fick höra nya ord som innovationskatapulter och traineeprogram. Det var många vackra ord, men det

har inte hänt någonting. När det gäller traineeprogram tror jag att det är 43 som har anmält sig till dags dato.

Utjämningsen av inkomstskillnader i Sverige tycks ske genom ökade marginalskatter. Vi är redan nu det högst beskattade landet i världen när det gäller marginalskatten. Vi går till och med om Aruba i Västindien.

Inkomstskillnader är givetvis inget självändamål, med de fungerar som en drivkraft för att utbilda sig. För en tid sedan kunde jag höra arbetsmarknadsministern säga att vi ska konkurrera med utbildad arbetskraft. Men varför lönar det sig då inte tillräckligt bra för akademiker att utbilda sig?

Den genomsnittliga lönsamheten för akademisk utbildning i Sverige innebär en lön som är 16 procent högre jämfört med om man har gymnasieutbildning. Men för många grupper lönar det sig inte alls att utbilda sig. För viktiga grupper som är samhällsbärare i vårt land – gymnasie- och högstadielärare, bibliotekarier, biologer och arbetsterapeuter – lönar det sig inte att utbilda sig på högskolan.

Värst är det för kvinnor med akademisk utbildning, som endast får 7 procent mer i lön än kvinnor med gymnasieutbildning. Detta går att läsa i Sacos studie om akademiska studiers påverkan på livslöner.

I rapporten kan man läsa mycket mer än så. Jag inser att min talartid snart är slut, så jag får återkomma. Men frågan som vi alla väntar på svaret på är givetvis: Kommer framtidens välfärd att bekostas genom ökade marginalskatter?

Anf. 42 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Framtidens välfärd, dagens välfärd och hela den svenska och skandinaviska modellen bygger på att många människor deltar i arbetskraften och därmed är med och bidrar till finansiering av vår gemensamma välfärd. Det är också på det sättet som välfärden kommer att kunna finansieras i framtiden.

Därför måste vi driva en aktiv politik för att fler människor ska komma i arbete, vilja arbeta högre upp i åldrarna och kunna öka sin arbetstid. Här har regeringen en rad förslag i den budgetproposition som nu ligger på riksdagens bord och som behandlas och i den vårändringsbudget som vi lade fram tidigare.

Det handlar till exempel om ett förstärkt arbetsmiljöarbete så att fler äldre kan stanna kvar på arbetsplatserna. Det handlar om satsningar på äldreomsorgen för att höja kvaliteten där, vilket naturligtvis ger fler arbete inom äldreomsorgen men också en möjlighet för inte minst äldre att kunna jobba i stället för att vårda anhöriga. Vi har en rad utbildningssatsningar för att till exempel ungdomar ska komma in på arbetsmarknaden.

Jag tycker att det är glädjande att Erik Andersson tar upp behovet av lärare och att fler ska vilja utbilda sig till det, liksom problemet med om det är tillräckligt lönsamt att utbilda sig till lärare. Regeringen gör en stor satsning på just lärarlönerna i budgeten som Moderaterna tyvärr säger nej till.

Om Erik Andersson är orolig över lönsamheten i att utbilda sig till lärare blir min fråga naturligtvis: Tycker inte Erik Andersson att det vore intressant att stödja regeringens stora och väldigt omfattande satsning på lärarlönerna?

## Anf. 43 ERIK ANDERSSON (M):

Herr talman! Den svenska modellen handlar om att det är många som bidrar, att det är många som vill arbeta. Men det handlar också om att vi ska konkurrera genom innovation, utbildning och kompetens. Då är det viktigt att det lönar sig att utbilda sig.

Som jag sa tidigare i talarstolen finns det flera grupper med akademisk utbildning där det inte lönar sig att utbilda sig. Då är det något som inte står helt rätt till i landet. Det är klart att utbildning alltid måste löna sig.

Saco, som är en stor organisation med många medlemmar, anser först och främst att lönespridningen ska öka. De menar att det finns ett tydligt samband mellan individens karriärmöjligheter och lönespridningen inom ett yrke. Alla akademiker ska kunna tredubbla sin lön under yrkeslivet, anser de. De skriver även att skatten på arbete bör sänkas och att ingen ska betala mer än hälften av en löneökning i skatt. Det innebär att värnskatten ska avskaffas. Värnskatten minskar viljan att arbeta. Enligt regeringens utredare skulle ett avskaffande vara självfinansierat.

Nu höjer också Entreprenörsskapsforum ett varnande finger om inriktningen för Sverige, där utbildning och hårt arbete, innovation, entreprenörskap och risktagande inte lönar sig. Det är inte en bra utveckling för ett land som Sverige, ett land som tidigare har haft lysande entreprenörer, innovatörer och uppfinnare som Ericsson, och vi har också Asea och Laval. Med de höga marginalskatterna finns det risk för att människor inte vill arbeta extra. Då kan inte en trainee gå in i stället, utan det handlar om att man vill arbeta en timme extra och att det också ska bli mer lönsamt i lönekuvertet. Vi har världens högsta marginalskatter.

Värnskatten var tänkt som en tillfällig åtgärd, men den finns kvar.

Problemet i Sverige, som det ser ut i dag, är att vi har höga skatter på låga inkomster och höga skatter på höga inkomster. Min förhoppning är att vi får ett Sverige där det ska löna sig att utbilda sig, att vilja nå framgång.

## Anf. 44 FREDRIK SCHULTE (M):

Herr talman! Nästan alla här i kammaren är överens om att för att vi ska klara den svenska modellen måste fler arbeta och vi måste ha fler företag som bidrar till tillväxten och välståndet här i Sverige. Problemet är att det inte räcker med att bara säga detta. Politik handlar inte bara om att vilja att något ska bli utan handlar också om att kunna se till att det kommer på plats. Det måste till ett "hur". Hur får vi fler jobb?

Den frågan blir mer och mer central eftersom Sverige har allt större utmaningar framför sig. Vi har en enorm utmaning i att få alla de människor som har kommit till Sverige in i arbete. Vi har fortsatt ett stort utanförskap av en stor del av Sveriges befolkning som inte kommer in på arbetsmarknaden. Vi har en alltmer ökad och tuff global konkurrens.

Då räcker det inte med att bara säga att man vill att fler ska arbeta. Man måste ha en tydlig, vetenskapligt förankrad och rationell politisk agenda för hur man ska åstadkomma detta. Det handlar om framför allt tre saker.

Det handlar om att fler människor måste känna att det lönar sig att arbeta, särskilt de som inte ännu har kommit in på arbetsmarknaden. Jag pratar om ungdomar och om dem som har kommit hit som flyktingar i närtid. De måste få starkare drivkrafter för att komma in på arbetsmarknaden, så att de inte fastnar i utanförskap och bidragsberoende. Där har

Moderaterna föreslagit ett förstajobbetavdrag, en skattesänkning som särskilt gynnar det första jobbet. Det behövs också fler enkla jobb, inte minst för att alla de människor som har kommit hit som flyktingar ska få en chans på den svenska arbetsmarknaden. Det måste också bli lönsammare att driva företag i ett mer entreprenörsvänligt klimat.

I fråga om alla de utmaningar som Sverige står inför och de strukturella problem som finns i ekonomin gör regeringen precis det motsatta för att adressera. Man höjer skatterna så att det blir mindre lönsamt att arbeta, mindre lönsamt att utbilda sig, mindre lönsamt att driva företag och mindre lönsamt att satsa på en karriär som entreprenör. I stället använder man de pengar som man får in genom de höjda skatterna till att framför allt höja bidragen, så att det också förstärker effekten av att det blir mindre lönsamt att arbeta.

Detta är inte något som bara jag står här och säger, utan oberoende ekonomiska bedömare, som Konjunkturinstitutet, Finanspolitiska rådet och Svenskt Näringsliv, är alla överens om att regeringens politik leder till färre jobb.

Interpellanten, min kollega Erik Andersson, har frågat vilka beräkningar som finansministern använder för att utvärdera hur många jobb hennes politik ger. Den frågan har ställts många gånger här i kammaren. Jag har ställt den, Erik Andersson har ställt den, och flera andra politiker har konfronterat finansministern med detta. Men hon vägrar ge några svar.

Vid ett tillfälle svarade hon faktiskt på en skriftlig fråga som jag ställde. Det var frågan hur många fler jobb hennes politik kommer att skapa i offentlig sektor. Då svarade finansministern att det var 1,2 procents ökning per år fram till år 2020. Det är ungefär 80 000 jobb, om man gör matten. Men 80 000 jobb kommer att öka arbetslösheten. Det kommer inte att vara tillräckligt många jobb, med tanke på befolkningsökningen.

Anf. 45 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Jag noterade att Erik Andersson inte svarade på frågan. Han tar upp problemet med lärare och menar att det inte lönar sig att utbilda sig. Då frågar jag om inte Erik Andersson och Moderaterna borde tänka om vad gäller den stora lärarlönesatsning som regeringen gör för att fler människor ska vilja stanna som lärare, vidareutbilda sig till lärare och nyutbilda sig till lärare, där vi gör en stor satsning som kommer att förbättra ekonomin för många lärare i Sverige.

Moderaterna är tyvärr emot det, men man kanske kan tänka om. Kan detta kanske vara ett intressant förslag, givet att det nu finns en oro hos Erik Andersson just för lärarna och om det lönar sig tillräckligt mycket att vara lärare? Annars undrar jag vilka andra förslag som Moderaterna har för att det ska vara mer lönsamt att utbilda sig till lärare. Det vore intressant att höra, givet att man själv har tagit upp frågan.

Jag hörde också att det var självfinansierat att avskaffa värnskatten. Då undrar jag naturligtvis varför Moderaterna inte föreslår det, om man nu tror att det är självfinansierande.

Fredrik Schulte tar upp förstajobbetavdraget. Då vill jag bara notera att Fredrik Schulte och jag får mer i förstajobbetavdrag än dem som faktiskt har första jobbet.

Anf. 46 ERIK ANDERSSON (M):

Herr talman! Vi kan konstatera att sex av tio individer i Sverige förlorar på regeringens politik och att åtta av tio hushåll förlorar på regeringens politik. Utanförskapet och bidragsberoendet kommer att bli större.

Finansministern får gärna berätta för mig om regeringens satsning på gymnasielärare. Hur mycket mer i plånboken blir det efter skatt till våra duktiga gymnasielärare?

Alliansen genomförde ett flertal reformer som gav gymnasielärare ungefär en månadslön mer per år i plånboken. Det tror jag inte att den här regeringen kan tävla med. Men jag är, herr talman, väldigt nyfiken på svaret. Hur mycket mer i plånboken kommer en gymnasielärare att få med regeringens politik?

Vi har lanserat förstajobbetanställning, vi har utbildningsplikt, och vi har även pekat på visstidsanställningar. I det läge som landet i dag befinner sig i är det klart att vi måste hitta nya metoder för att få in människor på arbetsmarknaden, för den bästa integration som finns är just att komma in på en arbetsplats och lära sig språket. Så har det varit många gånger förut här i landet, herr talman, och jag tror att den medicinen kommer att fungera även framöver.

Regeringen får gärna motbevisa i fråga om vem som har räknat i den här frågan. Om det inte lönar sig att utbilda sig tror jag inte att vi kommer att få fler jobb här i landet i en framtid.

Anf. 47 FREDRIK SCHULTE (M):

Herr talman! Moderaterna tycker att det är mycket angeläget att det lönar sig bättre att utbilda sig till lärare. Det var därför som alliansregeringen under förra mandatperioden sjösatte en reform som vi kallade förstelärarreformen. Det handlade om att 20 000 förstelärartjänster utlystes. Jag minns inte exakt hur många det var. Det var kanske 30 000 eller 40 000. Dessa tjänster gick till de absolut duktigaste och vassaste lärarna. När man blev förstelärare fick man ett lönepåslag på mellan 5 000 och 10 000 kronor. Det var alltså en kraftig morot för att de smartaste och duktigaste personerna skulle söka sig till läraryrket. Det är den väg som vi ville gå.

I stället har den här regeringen lagt fram ett förslag om att man ska höja alla lärares löner. Det kan vara behjärtansvärt. Problemet är att det är ett stort avsteg från den svenska modellen, det vill säga att löner ska sättas av arbetsmarknadens parter.

Med detta förslag riskerar finansministern att få en situation där alla yrkesgrupper kommer att säga: Varför kan inte vi få högre lön? Deras löneanspråk kommer också att vara legitima.

Problemet är att vi i Sverige har en modell där det inte är politiker som ska sätta lönerna. Men nu har finansministern öppnat upp för det och puttat på snöbollen, och den kan mycket väl rulla nedför backen och ställa till med stora problem på den svenska arbetsmarknaden.

Men det grundläggande problemet är att regeringen för en politik som höjer skatterna på jobb och företagande och satsar på bidrag. Det kommer inte att bli bra för framtiden.

Anf. 48 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! När moderata regeringar bestämmer sig för att de ska lägga sig i och påverka lönerna och höja dem för vissa lärare är det bra politik. När socialdemokratiska och miljöpartistiska regeringar gör det samma urholkar det och förstör den svenska modellen. När det gäller hur Fredrik Schulte ser på förslagen är det uppenbart att det spelar roll för honom vem som tar fram förslagen.

Däremot är det mycket uppenbart i denna debatt att Moderaterna inte har några förslag för hur fler ska vilja utbilda sig till lärare. De karriärtjänster som Fredrik Schulte talar om finns kvar. Dem står regeringen bakom. Men detta handlar om ett ytterligare påslag på lönerna som inte kommer att gå till alla lärare utan till de skickliga lärarna, men till en mycket bredare grupp än dem som Fredrik Schulte talar om. Regeringen ser nämligen att det finns väldigt många lärare runt om i landet som är oerhört skickliga och gör ett mycket viktigt jobb. Regeringen vill att de ska kunna synas och uppmärksammas.

Det är helt uppenbart att regeringen har en tydlig och bra politik för att fler ska vilja utbilda sig till lärare och stanna som lärare, medan Moderaterna står tomhänta trots att de uppenbarligen ser problemen så mycket att de väljer att ta upp dem från riksdagens talarstol.

Överläggningen var härmed avslutad.

## **§ 12 Svar på interpellation 2015/16:216 om halveringen av RUT-avdraget**

Anf. 49 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Helena Bouveng har frågat mig om jag omvärderar förslaget att halvera taket i RUT-avdraget eller om jag har några andra beräkningar för var de arbeten som ska sänka arbetslösheten ska växa fram.

Jag tycker att det är fascinerande att Helena Bouveng för sjunde gången det här året ställer en interpellation rörande de förändringar i RUT-avdraget som kommer att genomföras den 1 januari 2016, detta för att de inte förväntas innebära någon förändring för de allra flesta som gör RUT-avdrag i dag. Även efter den föreslagna utvidgningen av RUT-avdraget, som regeringen kommit överens om med bland annat Moderaterna, kommer sänkningen av taket att påverka ytterst få av användarna.

I budgetpropositionen för 2016 presenterar regeringen inriktningen på jobbagendan. Det handlar om framtidsinvesteringar i bostäder, klimatomställning och infrastruktur, en aktiv närings- och innovationspolitik och investeringar i kompetens och matchning. Dessa satsningar skapar jobb här och nu, samtidigt som förutsättningarna för fler jobb stärks på sikt. Genom att rusta människor för de jobb som växer fram bidrar politiken också till att minska arbetslösheten.

Anf. 50 HELENA BOUVENG (M):

Herr talman! Det är inte varje dag en finansminister blir fascinerad av en enkel riksdagsledamot. Jag får därför ta det som en komplimang.

I mitt hemlän, Jönköpings län, var det 464 människor anställda inom sektorn för hushållsnära tjänster under 2014. Den siffran lär vara betydligt högre för 2015, då vi kan se att det är fler och fler som använder sig av RUT-avdraget. Fram till nu är det en hel del som också vill använda sig av fler tjänster än enbart hjälp med städning en gång var fjortonde dag. I hela landet handlar det faktiskt om 20 000 arbetstillfällen som har kommit till. Det handlar i mångt och mycket om helt nya jobb som tidigare i långa stycken var antingen svarta eller helt obetalda – dubbelarbetande kvinnor, för att tala klarspråk.

Konjunkturinstitutet har rapporterat att avdraget sedan länge är självfinansierande genom ökade skatteintäkter. Den gränsen passerades redan vid 10 000 nya arbetstillfällen, och nu är vi uppe i det dubbla.

För en tid sedan uttalade sig finansministern själv på den så kallade Gasellgalan, som arrangerades av Dagens Industri, om att RUT-avdraget åtminstone var kostnadseffektivt. I några medier kallades det en hyllning till RUT-avdraget. Jag vet inte om man kan kalla det en hyllning. Med det är i alla fall ett okej från finansministern och att hon tycker att denna alliansreform kanske inte var helt tokig. Den har faktiskt lett till att 20 000 människor har fått sitt första jobb till marknadsmässig lön. Om jag förstod finansministern rätt är detta en bättre väg att öppna upp än en låglöneväg.

När jag läste dessa rader från Gasellgalan tändes ett hopp hos mig, hos branschen och hos dem som står och knacker på för att få ett fotfäste på den svenska arbetsmarknaden. Nu kanske Sveriges finansminister Magdalena Andersson, som företräder ett parti vars vallöfte var att ha Europas lägsta arbetslöshet 2020, faktiskt har tänkt om, så att vi i vår nästa överenskommelse kan komma överens inte bara om att detta ska inbegripa fler tjänster utan också om att återställa taket på RUT-avdraget till de tidigare 50 000 kronorna. Det skulle vara en positiv återställare som enligt Svenskt Näringsliv skulle kunna innebära ytterligare 16 000 arbetstillfällen. Jag erkänner att 16 000 nya jobb inom RUT-sektorn inte löser alla utmaningar som vi har framför oss, men det är en viktig del av lösningen. Det är en viktig lösning då det är en helt ny sektor som faktiskt har vuxit fram i Sverige.

Om finansministern och jag nu är överens om att detta är kostnadseffektivt för att få in fler människor på arbetsmarknaden, varför hämmar och begränsar man då denna positiva utveckling med en halvering av beloppet för RUT-avdraget? Varför säger man nej till jobb som finns just här och nu? Även finansministern tillstår nu att det är väldigt många jobb för pengarna.

Anf. 51 ERIK ANDERSSON (M):

Herr talman! Jag vill kortfattat säga något i denna viktiga fråga. Vi kunde höra finansministern räkna upp ett antal olika satsningar och möjligtvis reformer som man kunde göra med anledning av halveringen av RUT-avdraget. Men då ska ni veta att halveringen ger endast 90 miljoner kronor i ökade skatteintäkter till staten. Finansministern verkar kunna trola hur mycket som helst med dessa 90 miljoner kronor.

I själva verket handlar det om en mycket svår fråga för socialdemokratin. Den grundar sig nog i sekelskiftets Sverige då det fanns pigor i borgerskapets hem. Det är där problemet är.

Vi kunde höra för några år sedan att Socialdemokraterna i Stockholms län, har jag för mig att det var, lanserade butler i tunnelbanan som ett alternativ till RUT. Det gick dock inte så bra – jag menar, en butler i tunnelbanan! Det blev en pigdebatt, och detta är en jättesvår fråga för S. För att blidka några av sina partikamrater säger man: Ja, vi ska nog klämma åt dem i de rika kommunerna norr om Stockholm som har inomhuspooler! Då halverar vi avdraget, och då får jag med mig arbetarrörelsen på det hela – men i själva verket är det nog en ganska bra reform.

Man valde alltså att säga att RUT inte ska gå till rengöring av inomhuspooler. När jag har varit ute på olika RUT-företag har jag dock inte sett eller hört en enda som har rengjort en inomhuspool. Jag har till och med bett riksdagens utredningstjänst titta på om det är möjligt att någon inomhuspool har rengjorts, men det finns ingen inomhuspool som har rengjorts – i alla fall inte vad man kan se i de siffror som finns.

Att finansministern hävdar att halveringen görs på grund av att det inte ska gå till inomhuspoolrengöring har alltså endast ideologiska skäl, och hon gör det för att blidka sina socialdemokratiska partikamrater. I själva verket tycker hon att RUT-avdraget är ganska bra. Det ger nämligen jobb – det har gett 20 000 jobb.

Det är också en reform som är väldigt bra för ökad integration. Många börjar i RUT-branschen, där de lär sig språket. Många stannar kvar, och andra går vidare till andra yrken i samhället. Man är försäkrad, man arbetar vitt i ett företag och man får pensionspeng. Det är en lysande reform, vilket finansministern kom på häromdagen på Gasellgalan.

Anf. 52 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Ja, det var en lång rad olika påståenden från Erik Andersson och Helena Bouveng.

Jag vill börja med att påpeka att vi gör en mycket liten förändring av RUT och att det inte är någon tillfällighet. Det är inte så att vi just för tillfället har kommit på att det finns poänger med RUT. Det är därför den förändring regeringen föreslår är väldigt liten och påverkar ungefär 1 procent av RUT-köparna. Det är de som, vilket Sven-Erik Bucht berättade tidigare i dag, har en genomsnittlig inkomst på närmare 1 miljon kronor. Därutöver gör vi en avgränsning i att det ska handla om enklare arbeten, och det är det som är själva poängen med RUT. Det ska handla om enklare arbeten.

Vi kan jämföra den förändring vi gör av RUT med den förändring vi gör av ROT, som är betydligt mer omfattande. ROT är nämligen en inte lika kostnadseffektiv skattesänkning som RUT. Jämfört med alla de andra skattesänkningarna alliansregeringen gjorde – och som man sa att man gjorde i syfte att skapa jobb – är RUT den som är mer kostnadseffektiv. Jämför med till exempel arbetsgivaravgiften för ungdomar! Det är väldigt dyrt och ineffektivt, i alla fall om man vill skapa jobb. Detsamma gäller sänkningen av restaurangmomsen; den är bra om man vill ge mer pengar till krogägare, men det är inte ett effektivt sätt att skapa jobb.

Jämfört med dessa åtgärder är RUT-avdraget betydligt mer kostnadseffektivt, och därför gör regeringen en mycket liten förändring av det. Diverse påståenden som kommer om vad regeringen eller jag tycker om RUT är helt gripna ur luften.



Anf. 53 HELENA BOUVENG (M):

Herr talman! För två veckor sedan stod finansministern och jag i denna kammare och diskuterade produktiva skattereformer. Jag utgick från en rapport skriven av LO, som oroade sig över att skattesubventioner i dag används för att flytta arbetskraft från sektorer med högre produktivitet till sektorer med lägre produktivitet och att arbeten inom RUT-sektorn är ett problem för att de minskar bnp:n.

Om jag inte kommer ihåg helt fel oroade sig också finansministern över att produktivitetstillväxten varit låg, även om den procentuella utvecklingen per sysselsatt legat långt över de flesta europeiska ländernas de senaste åtta åren. Jag delar finansministerns åsikt att produktivitetstillväxten är avgörande för ett lands ekonomiska tillväxt. Hur vi ser på vägen till en ökad produktivitetstillväxt i den situation Sverige i dag befinner sig i, med många nya människor som valt att komma till vårt land, kanske däremot skiljer sig åt.

En nyss publicerad rapport från Ekonomifakta, som baserar sig på data från SCB, visar att RUT-användningen blivit vanligare inom alla inkomstklasser men att tillväxten faktiskt är starkast bland medelinkomsttagare. När RUT infördes gjordes avdragen under de första åren i hög grad av dem som redan köpte tjänsterna, det vill säga de som har råd utan avdrag – precis det Sven-Erik Bucht nämnde tidigare i morse. Det erkänner jag också, men i dag ser vi den största ökningen i inkomstspannet 23 886–27 343 kronor i månaden. Det är väl lite långt ifrån den där miljonklassen som nämndes i morse.

Med det i åtanke kommer jag dock tillbaka till vår gemensamma önskan om att få en ökad produktivitetstillväxt i Sverige. I rapporten *Jämställt arbete?* kan vi se hur arbetstiden under Alliansens regeringstid ökade bland dem som redan arbetade. För kvinnor har ökningen inneburit hela 13 000 helårsarbeten, medan det för män endast blivit 5 000 helårsarbeten.

Av detta drar i alla fall jag slutsatsen att betydligt fler kvinnor än tidigare har valt att jobba fler timmar. De har tagit på sig ett större ansvar, klivit upp på karriärstegen, kompetensutvecklats och valt att starta egna företag. De är alltså med och bidrar till en ökad produktivitetstillväxt. Att RUT-reformen har varit en starkt bidragande faktor till denna positiva utveckling är jag ganska övertygad om, och det visar inte minst Ekonomifaktas rapport: Unga kvinnor i början av karriären ser det nu som möjligt att faktiskt kombinera familjeliv med en karriär.

Delar finansministern min slutsats att det är viktigt för produktivitetstillväxten och en för Sverige positiv utveckling av bnp:n att fler kvinnor är med och bidrar till att så sker? Ser finansministern det som ett problem att en utvecklad RUT-sektor faktiskt är avgörande för om fler kvinnor väljer högkvalificerade och tidskrävande arbeten?

Anf. 54 ERIK ANDERSSON (M):

Herr talman! När vi talar om RUT-avdraget handlar det egentligen om två förändringar. Ibland kan det ju tyckas som att halveringen beror på att man inte ska rengöra inomhuspooler eller ha butlertjänster, och jag vill säga att jag inte heller tycker att man ska använda RUT-avdraget till det. Den ena förändringen är dock att man skriver om lagstiftningen så att avdraget endast kan gå till enklare hushållsarbete, och den andra är att man halverar det.

Man hade faktiskt kunnat ändra lagen på ett sådant sätt att man endast hade tagit enklare hushållsarbeten men haft kvar avdraget som det är i dag, utan att halvera det. Det hade varit mycket bättre, i synnerhet när det endast ger 90 miljoner kronor till statskassan. Jag förstår alltså inte varför socialdemokratin väljer att göra en sådan försämring och halvera RUT när det endast ger 90 miljoner kronor i ökade skatteintäkter.

Halveringen gör nämligen att vi skapar en stor oro i branschen. Det har man ju märkt; RUT-sektorn växte med 10 procent årligen efter att reformen genomfördes, men nu växer den med endast 1 procent. Det är klart att det blir oro i leden när regeringen mixtrar på det här sättet.

Herr talman! Jag anser alltså att regeringen hade kunnat göra på ett annat sätt. Givetvis ska det inte gå till poolrengöring eller butlertjänster, men man hade kunnat ändra lagen på ett sådant sätt att man skrev ”enklare arbeten” utan att halvera det hela.

Anf. 55 FREDRIK SCHULTE (M):

Herr talman! Precis som mina kollegor har sagt är RUT-reformen en otroligt framgångsrik reform som har gett uppemot 20 000 fler arbetstillfällen. Det är arbetstillfällen som framför allt har gått till människor som står långt ifrån arbetsmarknaden. I stor utsträckning är det utrikes födda som har fått en chans på den svenska arbetsmarknaden.

Det är också en reform som har gjort att många jobb som tidigare var svarta har blivit vita samt att människor som utför dessa tjänster nu betalar skatt och får sina arbetsgivaravgiftskostnader betalda. Det ger pension med allt vad det medför – en trygghet i det generella välfärdssystem vi har. Det handlar om enkla jobb som inte kräver en lång, gedigen utbildning.

Det är framför allt de människor som står långt från arbetsmarknaden som får en chans, ett första steg in. Forskningen visar att får man chansen till ett första steg in på arbetsmarknaden öppnar det för vidare karriärmöjligheter.

I Sverige har vi västvärldens lägsta andel enkla jobb. Det finns såklart en positiv sida av det, och det är att vi har många högkvalificerade jobb, många jobb i kunskapsintensiva näringar och många moderna företag och startups som Spotify och Skype här i Sverige. Det är väldigt positivt. Men vi behöver också en arbetsmarknad som inkluderar människor som inte har en gedigen utbildning.

Jag var på ett asylboende för några veckor sedan. Där träffade jag en 34-årig man, jämngammal med mig, som har flytt från Syrien och som har ungefär motsvarande fem års grundskoleutbildning. Han måste också få plats på den svenska arbetsmarknaden.

RUT-reformen är en reform som har gjort det möjligt för just dem som tidigare inte hade chansen. Och, som sagt, 20 000 nya jobb har reformen skapat. Det är egentligen ganska enkelt att förklara varför den har skapat så pass många jobb, därför att om minimilönen, enligt kollektivavtal, för en person som jobbar som lokalvårdare är 120 kronor i timmen blir slutnotan, efter alla skatter och avgifter, för kunden inte 120 kronor utan snarare 270 kronor. Det halverar vi med RUT.

Det innebär att också vanligt folk har råd att anlita RUT. På så sätt blir det en vinn-vinnsituation. Vanligt folk som jobbar och sliter och försöker få vardagen att gå ihop kan få avlastning i hemmet, och människor som

står långt från arbetsmarknaden och har svårt att komma in får ett jobb. Det är alltså positivt för alla grupper.

Att finansministern ger sig på den här reformen och ska nagga den i kanten, inte på ett allvarligt sätt men icke desto mindre nagga den i kanten, är beklämmande. Det innebär att färre människor än vad som annars hade varit möjligt får jobb. Vi har inte råd att nagga jobbskapande reformer i kanten. Med den enorma flyktingström som har kommit till Sverige har vi inte råd att nagga jobbreformer som fungerar i kanten.

Anf. 56 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Jag delar helt Helena Bouvengs uppfattning att det är viktigt att fler kvinnor kan vara ute i arbetslivet, ta för sig i arbetslivet och göra karriär. Sedan kanske jag inte, som Helena Bouveng, tror att det är enbart RUT-reformen som är viktig för detta. Jag tror att det också är oerhört viktigt vilken kvalitet vi har i till exempel äldreomsorgen och barnomsorgen för kvinnors möjligheter att arbeta men också att göra karriär.

Här gör regeringen omfattande satsningar på höjd kvalitet i äldreomsorgen men också höjd kvalitet i barnomsorgen, utöver de stora satsningar vi gör på att höja kvaliteten i skolan. Det är satsningar som är viktiga för våra barn och våra äldre men också oerhört viktiga för kvinnors möjligheter att arbeta. Det är också satsningar som kommer att underlätta för alla de kvinnor som arbetar i de här verksamheterna genom att de får fler arbetskamrater, på samma sätt som de förslag vi har om extratjänster och traineejobb kan vara någonting som underlättar för de kvinnor som arbetar i de här verksamheterna att kunna göra det länge, inte behöva gå ned i arbetstid och också orka arbeta lite längre upp i åldrarna.

Eftersom Helena Bouveng också menar att det är viktigt att kvinnor ska kunna arbeta kanske Helena Bouveng kan tänka sig att stödja regeringens satsningar på att förbättra kvaliteten i äldreomsorgen och barnomsorgen.

Anf. 57 HELENA BOUVENG (M):

Herr talman! Det är trevligt att höra att vår finansminister delar min uppfattning att det är viktigt att kvinnor är med och bidrar till den ökade produktivitetstillväxten i högre grad. Till skillnad från finansministern är jag ganska övertygad om att RUT-avdraget har gjort det möjligt för betydligt fler kvinnor att vara med och bidra. Inte minst unga kvinnor i barnafödande ålder med två tre barn har klivit in i högre grad.

Finansministern hävdar ständigt att halveringen av RUT-avdraget inte kommer att påverka de allra flesta som i dag använder sig av detta avdrag. Ibland säger hon att det är 1 procent och ibland att det är 2 procent som kommer över en användning av 25 000 kronor person. Men nu har vi ju kommit överens om en utvidgning och om vilka tjänster som ska inbegripas, bland annat flyttjänster och enklare trädgårdsskötsel.

När vi nu ser att allt fler i olika inkomstklasser använder sig av den möjligheten är det väl ändå inte osannolikt att betydligt fler än de procent som finansministern nämner är beredda att också utöka sina köp av tjänster. Branschen hade kunnat utvecklas, vilket hade lett till betydligt fler än de 20 000 som redan fått ett jobb inom sektorn. Det hade närmast sig nästan det dubbla inför 2020.

Prot. 2015/16:44  
11 december

-----  
Svar på  
interpellationer

Kan inte den utveckling som skett redan nu, att betydligt fler kvinnor jobbar betydligt fler timmar, tar sig an tuffare utmaningar och har fått mer högproduktiva jobb, i sig vara ett argument för att behålla ROT-avdraget på 50 000 kronor per person? På det sättet får vi fler kvinnor som är med och bidrar till en positiv produktivitet, samtidigt som männskor får sitt första jobb.

Jag skulle i alla fall fascineras av denna vinn-vinnsituation. Vore det inte spännande för en finansminister att fascineras av att fler får jobb samtidigt som kvinnor är med och bidrar till en positiv produktivitet i högre grad?

Anf. 58 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Jag säger inte att jag inte tror att RUT kan ha bidragit till att det finns kvinnor som gör karriär, men jag tror att det är andra saker som också är viktiga. Och jag är inte riktigt lika fixerad vid just RUT-avdraget som vi ju alla numera vet att Helena Bouveng är. Givet att det är sjunde gången hon tar upp frågan i riksdagens talarstol kan man ibland få intrycket att Helena Bouveng tror att RUT-avdraget ska lösa alla Sveriges problem. Så är det naturligtvis inte.

Däremot kommer RUT-avdraget att vara kvar. Det kommer i princip att vara kvar i samma omfattning som i dag, och tjänsterna kommer att utvidgas.

En genomsnittlig RUT-användare använder RUT-tjänster för ungefär 5 000 kronor per år. Med ett tak på 25 000 kronor kommer man naturligtvis att kunna utvidga sina köp även med nya tjänster. De tjänster vi utvidgar med, till exempel it i hemmet och flytt, är kanske inte riktigt av den omfattningen att man riskerar att slå i taket. Så ofta brukar vi inte flytta i Sverige.

Överläggningen var härmed avslutad.

### § 13 Svar på interpellation 2015/16:218 om bankskatt

Anf. 59 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Maria Plass har frågat mig om regeringens arbete för en eventuell bankskatt i Sverige.

Jag uppskattar den breda parlamentariska uppslutningen i den här frågan och noterar att Moderaterna i sin budgetmotion för 2016 framhåller vikten av ett ökat skatteuttag från den finansiella sektorn.

Regeringen har den 7 maj 2015 tillsatt en utredning som ska ta fram ett förslag till en skatt på finanssektorn som minskar den skattefördel som sektorn kan antas få till följd av att omsättning av finansiella tjänster har undantagits från mervärdesskatt. Skatten på finanssektorn ska analyseras ur ett juridiskt, samhällsekonomiskt, offentligfinansiellt och administrativt perspektiv. Även skattens förenlighet med EU:s statsstödsregler och unionsrätten i övrigt ska analyseras och bedömas. Uppdraget ska redovisas senast den 1 november 2016.

Anf. 60 MARIA PLASS (M):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka finansministern för svaret.

Precis som finansministern säger är vi moderater öppna för att öka skatteuttaget från den finansiella sektorn. I dag är den finansiella sektorn undantagen från mervärdesskatt i EU-länderna, vilket bidrar till att beskattningen är lägre än för andra delar av näringslivet. En utgångspunkt kan vara att, på samma sätt som i Danmark, utjämna skatteuttaget genom en viss höjning av sociala avgifter för den finansiella sektorn.

Enligt vad som tidigare framkommit är det som skiljer Socialdemokraterna och Moderaterna åt vad dessa pengar ska användas till.

Jag och mitt parti menar att målsättningen med en bankskatt måste vara att stärka Sveriges konkurrenskraft.

Sverige har halkat ned i den internationella studien av länders konkurrenskraft som World Economic Forum årligen publicerar. År 2010 låg vi på andra plats i världen. I år ligger vi på nionde plats. Kritik riktas mot statskulden, den höga beskattningen på arbete och underskotten i de offentliga finanserna.

Min fråga till finansministern är: Vad har finansministern för långsiktig plan för hur uttaget av en bankskatt ska användas?

Anf. 61 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Detta kommer vi givetvis att behandla i den ordinarie budgetprocessen. Den dag ett förslag på bankskatt är utformat och vi vet hur mycket pengar en sådan kan stärka statskassan med kommer vi att i ett ordinarie arbete med budgeten se hur vi kan använda dessa resurser. Jag vill dock ogärna sätta sprätt på pengarna innan jag vet att jag har dem i handen.

Anf. 62 MARIA PLASS (M):

Herr talman! Åter får vi svaret: Det får vi återkomma till. Det har blivit ett slags mantra för den sittande regeringen. Det är alltså inte så att vi i dag ska kunna bedöma vilka effekter regeringens politik har på arbetsutbud och sysselsättningen på längre sikt. I stället kommer Konjunkturinstitutet med varnande siffror.

Devisen Från banker till barn var en av parollerna för Socialdemokraterna före valet 2014. Då talades det om ett ökat skatteuttag från banksektorn på 4 miljarder kronor per år som snabbt in-tecknades av Socialdemokraterna till vallöften utan att frågan var utredd.

Anser finansministern att den siffran fortfarande är i linje med vad regeringen planerar?

Utredaren ska bland annat redovisa effekterna på konkurrensen mellan företag i olika sektorer och mellan svenska och utländska företag, effekterna på försäkrings- och kreditgivning till företag och privatpersoner samt incidensen av förslaget. Även effekter på företagens administrativa börda ska belysas. De administrativa konsekvenserna av förslagen för Skatteverket och de allmänna förvaltningsdomstolarna ska också belysas liksom eventuella kostnadsökningar och finansieringen av dessa.

Den särskilda utredaren har kort utredningstid. Med hänsyn till de effekter och konsekvenser som förslaget kan få även för andra aktörer än bankerna är det viktigt att man får den utredningstid som krävs. Detta får inte bli ett hafsverk.

Anser finansministern att tidsplanen med att uppdraget ska redovisas senast den 1 november 2016 är rimlig och hållbar?

Anf. 63 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Det är korrekt att vi i valrörelsen sa att vi ville använda bankskatten till att stärka skolorna. Men eftersom det tar tid att få en ny skatt på plats och få in pengarna har vi valt att inte vänta med de skolsatser vi lovade i valrörelsen, utan de genomförs nu.

De stora satsningarna på fler anställda på lågstadiet och på fler speciallärare och specialpedagoger är redan beslutade av riksdagen och på väg att genomföras. Det är bra att vi inte har väntat på att få in resurserna från bankskatten.

Utöver dessa satsningar har vi också den stora lärarlönesatsningen på motsvarande 3 miljarder kronor som ligger på riksdagens bord att besluta om.

Vi har valt att inte vänta på bankskatten utan finansierat dessa skolsatser på annat sätt. Vi har inte velat vänta med skolsatserna eftersom det är en prioriterad fråga för regeringen.

Vad gäller tidsplanen har vi gjort bedömningen att den är rimlig och bör kunna hållas. Om utredningen kommer fram till något annat är det alltid möjligt för utredningen att begära förlängd utredningstid.

Anf. 64 MARIA PLASS (M):

Herr talman! Det finns viss oro i branschen för tidsplanen, men det finns kanske tid eftersom man har sagt att det ska införas 2018. Mycket arbete återstår dock.

Låt oss vara tydliga med att detta kan bli ytterligare en i den långa rad av skatthöjningar för vanliga människor som den sittande regeringen vill genomföra. Hur man än väljer att utforma denna skatt finns det en övervägande risk att det blir svenska bankkunder som får betala.

Vi moderater anser att det just därför är viktigt att detta skatteuttag görs för att stärka svensk tillväxt och konkurrenskraft och för att se till att fler kommer i jobb. Det är också viktigt att skattebasen breddas och att denna skatt inte slår hårt mot vanliga bankkunder.

Finansministern har inte gett oss några egentliga besked i dag. Jag ser fram emot ytterligare debatt, för jag tror att vi får återkomma i frågan.

Anf. 65 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Det är bra att det nu finns en förståelse hos Moderaterna för att finansbranschen måste beskattas mer. När man var i regeringsställning genomförde man en skattesänkning som sänkte skatten för de fyra storbankerna med uppemot 4 miljarder. Det är bra att man har svängt om och är beredd att öka beskattningen av finansbranschen.

För mig är det uppenbart att det finns möjlighet att göra det, inte minst mot bakgrund av att man inte betalar moms. Vi ser också att det finns stor lönsamhet inom banksektorn i Sverige i dag.

Vi kommer säkert att ha olika syn på vad dessa skatteintäkter ska användas till. Moderaterna sänker gärna skatter och tror att det skapar jobb. Men efter åtta års regeringsinnehav med moderater som ledde Finansdepartementet blev resultatet av alla skattesänkningar högre arbetslöshet,

högre långtidsarbetslöshet, högre ungdomsarbetslöshet och växande klyftor.

Denna regering för en annan politik och försöker bygga Sverige starkt så att vi tillsammans kan skapa hög tillväxt, god sysselsättning och ett Sverige som håller ihop.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2015/16:44  
11 december

-----  
Svar på  
interpellationer

#### **§ 14 Svar på interpellation 2015/16:134 om skjutningar i storstadsområden**

Anf. 66 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Johan Hedin hänvisar till en granskning av antal skottskadade i storstäder och frågar mig hur jag bedömer den situation vi befinner oss i och vilka slutsatser jag drar av de siffror som presenterats. Johan Hedin frågar vidare vilka åtgärder jag och regeringen kommer att vidta för att få stopp på skjutningarna.

Det är oroande att det blir vanligare med skjutningar på offentliga platser och i kriminella konflikter. Den ökande våldsanvändningen måste bekämpas genom kraftfulla åtgärder. Arbetet för att motverka den ökande beväpningen inom organiserad brottslighet är en viktig del i detta arbete.

För drygt en vecka sedan presenterade jag regeringens samlade insats mot organiserad brottslighet tillsammans med justitie- och migrationsministern. Vi redogjorde då för flera åtgärder som kommer att ha bäring på den problematik som Johan Hedin förtjänstfullt uppmärksammar.

Ett exempel är regeringens uppdrag till Polismyndigheten och elva andra myndigheter att utveckla den myndighetsgemensamma satsningen mot organiserad brottslighet. Myndigheterna har bland annat fått i uppdrag att utöka organisationen inom satsningen till att även omfatta samverkan på lokal nivå. Ett särskilt fokus ska läggas på organiserad brottslighet i socialt utsatta områden. Myndigheterna ska även utöka antalet brottsområden i satsningen för att få möjlighet att motverka fler typer av organiserad brottslighet.

Ett annat exempel är regeringens uppdrag till Polismyndigheten om att skapa förutsättningar för att ytterligare motverka förekomsten av illegala vapen och explosiva varor inom landet. För att motverka detta krävs bland annat ökad kunskap och effektiva arbetsmetoder, vilket Polismyndigheten nu ska vidareutveckla.

För att minska antalet illegala vapen i landet avser regeringen dessutom att genomföra en ny vapenamnesti under den senare delen av mandatperioden.

Utöver dessa exempel har Polismyndigheten och Tullverket som ett resultat av tidigare regeringsuppdrag stärkt sin samverkan för att motverka införseln av illegala vapen till Sverige. Regeringen ser positivt på denna utökade samverkan, och arbetet mot införsel av illegala vapen ska även fortsättningsvis vara prioriterat inom myndigheterna.

Regeringen har alltså vidtagit flera åtgärder för att ge myndigheterna möjlighet att motverka illegala vapen, skjutningar och organiserad brottslighet.

Regeringen har dessutom framgångsrikt verkat för tydliga och höga krav för hur vapen ska deaktiveras inom EU. Den 18 november antog EU-kommissionen en rättsligt bindande förordning som slår fast en gemensam miniminivå för deaktivering av vapen inom EU.

Anf. 67 JOHAN HEDIN (C):

Herr talman! Statsrådet Ygeman behöver inte staka sig på ordet deaktiveras. Det är en av de saker inrikesministern har gjort mycket bra. Jag vill tacka Anders Ygeman för svaret. Just deaktivering av vapen har varit en oerhört angelägen fråga som vi nu har nått framgång med i EU-systemet.

Det finns väldigt olika syn på vad man anser vara deaktiverat vapen i olika länder och medlemsstater i EU. I Sverige har aldrig ordet deaktiverat använts. Det är kanske därför man stakar sig på det. Vi kallar det här för ett pluggat vapen.

Det innebär att man svetsar igen och fyller pipan med betong. Det går inte att återställa och återaktivera. I andra länder har man nöjt sig med att sätta in ett litet stift i pipan. Det gör att man har kunnat reaktivera dessa vapen. Det är naturligtvis mycket allvarligt. Det är bra att vi har nått framgång där.

För ett par månader sedan var jag tillsammans med kollegorna i justitieutskottet på en resa till Haag. Det var väldigt intressant. Vi träffade högt uppsatta potentater på Justitiedepartementet. Vi besökte Europol, Eurojust och International Centre for Counter-terrorism och tittade på antiradikaliseringssprojekt och många andra saker som de gjorde där och gör väldigt bra.

Det mest intressanta var nog det besök vi gjorde på en helt vanlig polisstation. Vi följde med en polis på ett gående patrulluppdrag i en stadsdel i Haag som vi i Sverige antagligen skulle kalla för ett utanförskapsområde. Det finns sociala utmaningar, och man skulle kanske uppleva det som farligt om man var där på kvällen.

Polismannen som vi gick med hade jobbat där i 30 år. Det var imponerande att se vilken fantastisk kontakt han hade med alla invånarna som var där, tjuv som polis. Man såg att det fanns en stor respekt. Han skojade: I arrested their fathers once. Det var antagligen inte så. Men det säger ändå väldigt mycket om hur viktigt det är att ha den lokala förankringen.

Det handlar om det förtroende som den personen, den enskilda polisen, bygger upp genom sitt personliga engagemang, långsiktighet och kontinuitet i arbetet. Man känner honom, och man kan ringa till honom om man vill någonting. Det skapar ett förtroende inte bara för polispersonen i sig utan även för polisen som helhet och myndighet. I förlängningen skapar det också förtroende för rättsstaten och rättsväsendet, vilket är mycket angeläget.

Jag tror att vi kan få bukt med de problem som vi ser i svenska storstadsområden jämfört med storstäder i våra grannländer som inte är lika plågade av den här typen av brottslighet genom att jobba mer med den nära delen av polisverksamheten, det vill säga lokalpoliserna.

Jag skulle gärna vilja veta om statsrådet håller med om min beskrivning och vad vi i så fall skulle kunna göra för att det ska bli mer så.



Anf. 68 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Först vill jag ta upp frågan om deaktiverade vapen. Jag delar Johan Hedins uppfattning att det är väldigt glädjande att vi har fått det på plats. Det finns också en viss språkförbistring – och inte bara när jag ska läsa mitt manus, utan också i EU – om vad ett deaktiverat vapen är och hur det ska tolkas. Det vi ska hålla fast vid är att vapnet ska göras varaktigt obrukbart. Det måste vara den nivå vi ska hålla oss på.

När det gäller lokalpolis och lokalt aktiva poliser välkomnar jag att Johan Hedin och justitieutskottet har varit i Haag. Men det finns positiva exempel på närmare håll. Åk ut till Järva och träffa Martin Marmgren som jobbar lokalt aktivt och känner ungdomarna. Åt ut till Biskopsgården och träffa Tony, som är befäl där. Det finns många besjälade poliser som gör den typen av lokalt polisarbete i Sverige.

Den polisreform som jag, Johan Hedin och många fler med oss i den här kammaren har sett till göra till verklighet syftar just till det. Vi ska få fler poliser som är närmare medborgarna. Poliser som bygger upp förtroende hos medborgarna kan lösa brottslighet i områden och skapa trygga bostadsområden.

Jag ser framför mig att vi under nästa år kommer att få fler lokalpoliser i alla polisregioner. Vi har redan i år fått besked om att i exempelvis Rinkeby i Stockholm kommer en ny polisstation med över 200 anställda att öppnas. Vi ser förstärkningar i Malmö och Göteborg.

I den pressträff om organiserad brottslighet som jag redogjorde för i mitt svar deltog också rikspolischefen och berättade att man nu fokuserar sina ansträngningar till 14 socialt utsatta områden med en relativt sett hög brottsbelastning för att minska brottsligheten och göra områden tryggare för den stora majoritet av medborgare i de områdena som är laglydiga och törstar efter ordning och trygghet.

Anf. 69 JOHAN HEDIN (C):

Herr talman! Centerpartiet och alliansregeringen satte igång en myndighetsgemensam satsning mot organiserad brottslighet som vi hör att regeringen nu arbetar vidare med. Det är mycket bra.

Myndigheterna behöver bland annat mer informationsutbyte sinsemellan. Lagen om sekretess, som förhindrar detta, kanske måste ses över samtidigt som vi behåller respekten för integriteten. Det är bra att man arbetar med att motverka förekomsten av illegala vapen och explosiva varor. Självklart behövs också ökad samverkan mellan polis och tull för att få bukt med smuggling.

Vad ministern inte säger är att regeringen har släppt kravet på minst 20 000 poliser, vilket jag tycker är olyckligt. Samtidigt som man visar att man inte tycker att polisen kanske behöver vara fler inför man gränskontrollerna som gör att polisen belastas ytterligare i sitt redan ansträngda läge.

De tvingas att ta från verksamhet att utreda brott och till exempel bekämpa organiserad brottslighet eller sådana saker som skjutningar i stadsområdena. Man riskerar att skapa en rejäl flaskhals i Öresundsregionen med ny lagstiftning som aviserats.

Polisen går på knäna. Vi har fått tusentals brev, både ministern och vi, från ledsna poliser som inte vill göra någonting annat än att göra sitt jobb.

I stället går de dubbelvikta under tyngden av alltför mycket övertid och tvångsmässiga flyttningar över landet.

Häromdagen aviserade Centerpartiet en storsatsning på polisen som vi tror är nödvändig. Vi vill utbilda och anställa ytterligare 1 600 poliser. Det är en satsning på 2 miljarder som sträcker sig över fyra år. I storstadsområden skulle det innebära hundratals nya poliser som kan vara med och jobba med dessa frågor.

Vi riktar en speciell satsning mot områdespoliserna, som vi tycker är så viktiga. Det är lite inspirerat av idén om förstelärartjänsterna i skolan. Polisen ska kunna ge skickliga poliser, de verkligt duktiga sociala genierna som jobbar ute på fältet, ett rejält lönepåslag.

Vi vill göra den satsningen för att den lokala polisen ska få tid och resurser att göra detta arbete. För att garantera kontinuiteten och långsiktigheten skriver vi också in det i vår budget. Jag undrar om det är någonting som statsrådet har för avsikt att följa efter och driva i regeringen.

Anf. 70 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Först till målet om 20 000 poliser. Jag tror att det är ett olyckligt sätt att styra polisverksamheten, på samma sätt som det vore olyckligt att styra Försäkringskassan efter hur många handläggare den har eller sjukvården efter hur många undersköterskor eller kiropraktorer den har.

Vi ska styra mot resultaten vi vill uppnå. Man kan också notera att trots att vi har avskaffat målet som alliansregeringen satte upp satsar vi nu mer resurser på polisen än någonsin tidigare. Vi har fler poliser än någon gång under den tid som målet om 20 000 poliser fanns. Vi har sammanlagt 28 000 polisanställda i Sverige. Det går uppenbarligen att ha ett bra antal poliser även utan det.

När det gäller gränskontroller noterar jag att Johan Hedin i tidningen innan vi införde gränskontrollerna var djupt kritisk. Han sa att det skulle leda till ett ökat flyktingmottagande. Nu har vi sett siffrorna. Hittills har det ungefär halverat flyktingmottagandet. Det kanske vore klädsamt om Johan Hedin förklarade hur han kunde ha så fel i förutsägelsen om gränskontrollerna.

Vi har aldrig satsat mer pengar på polisen än nu. Men vi har också en väldigt ansträngd situation för polisen. Vi kan behöva tillföra ekonomiska såväl som personella resurser. Redan i förra veckan omfördelade polisen över 100 miljoner kronor för att öka de civilanställda poliserna vid gränskontrollen så att vi minskar belastningen på Polissverige i övrigt med de gränskontroller som vi nu har.

I början av året kommer vi att ha en budgetdialog med polisen, som vi har i den vanliga verksamheten. Då får vi gå igenom hur stort behovet kan vara av att tillföra personella eller ekonomiska resurser.

Interpellationsdebatten handlar egentligen inte om det, utan den handlar om skjutningar i socialt utsatta områden. Det kan finnas anledning att påpeka att vi har haft tio tolv år av växande klyftor i Sverige. Vi har haft åtta nio år av växande arbetslöshet, och vi har haft sju åtta år av sjunkande skolresultat. Det är klart att den sociala utsattheten riskerar att leda till ökad brottslighet.

Därför är det nu glädjande att ungdomsarbetslösheten sjunker dramatiskt. Långtidsarbetslösheten sjunker. Sysselsättningen ökar. Antalet lediga jobb är rekordstort. Vi börjar se små, små tecken på en vändning av utvecklingen i skolan. Den ekonomiska utvecklingen i Sverige går som tåget – 3,9 procents tillväxt på årsbasis för det tredje kvartalet.

Jag hoppas att vi nu kan få en bred enighet i kammaren inte bara om de repressiva åtgärderna, som vi verkar vara eniga om, utan också om den sociala utvecklingen och behovet av förebyggande insatser. Det handlar om behovet av att satsa i de områden som tyvärr tilläts ramla efter när alliansregeringen styrde Sverige. Klyftorna ökade, och segregationen ökade.

Detta är nyckeln till att vi inte ska dra in nya ungdomar på den brottsliga banan.

Anf. 71 JOHAN HEDIN (C):

Herr talman! Det är mycket riktigt så som statsrådet beskriver: Sociala klyftor och utanförskap är oerhört allvarligt. Vi har gått igenom en djup finanskris, en internationell kris. Jag är stolt över att säga att den regering som mitt parti var en del av hanterade denna kris förhållandevis väl. Vi skapade fler jobb under denna tid trots att ett djupt krisläge rådde. Jämfört med de flesta andra europeiska länder var Sverige unikt i detta jobbskapande. Detta är väldigt viktigt, och jag tycker att statsrådet har en avsevärd poäng där.

När det gäller utanförskapet och möjligheter för unga att ta sig in på arbetsmarknaden och för den delen bostadsmarknaden – två marknader som är oerhört starkt reglerade – har de hindrats av att det är alldeles för höga ingångsnivåer och alltför trög rörlighet. Det är någonting som vi måste adressera, vilket jag hoppas att regeringen håller med om och kommer att återkomma till i någon form.

När det handlar om människors känsla av trygghet måste polisen kännas närvarande i alla delar av landet. Man kan inte ha en situation där man ringer polisen och inte får något svar eller där man, om man får ett svar, får en bristfällig bild av när man kan komma att få hjälp. Det finns folk som vittnar om att de har ringt och sagt att någon håller på att bryta sig in i deras uthus på landsbygden, men polisen har ingen bil att skicka – och om de har någon tar det alldeles för lång tid.

Detta är saker som man måste jobba med. Det har att göra med den lokala förankringen och det förtroende vi har för rättsväsendet, som jag tror är så oerhört viktigt.

Med kontinuitet och erfarna poliser som stannar länge på samma tjänst är det lättare att arbeta långsiktigt med kontaktskapande, brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete utöver det som behövs lokalt. Jag vidhåller att vår satsning på områdespoliserna är ganska bra, och jag hoppas att vi även får med oss Ygemans regering på detta.

Anf. 72 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Jag kan bara konstatera att i detta avseende har Johan Hedin och jag samma uppfattning. Det är viktigt med många poliser, som är lokalt engagerade och som får möjlighet att verka i sina områden oavsett om det är på landsbygden eller om det är i storstädernas mer utsatta områden.

Hela tanken med den reform som regeringen och samtliga partier i Sveriges riksdag står bakom är just denna: Flytta resurser från skrivborden till de områden där de behövs som mest! Jag hoppas att jag tillsammans med Johan Hedin och Centerpartiet ska få möjlighet att utveckla den reformen.

Överläggningen var härmed avslutad.

### **§ 15 Svar på interpellation 2015/16:165 om den olagliga konkurrensen på våra vägar**

Anf. 73 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Sten Bergheden har frågat mig vad jag tänker göra åt situationen på våra vägar, vilka åtgärder jag tänker vidta för att få bort de olagliga åkerierna och lastbilschaufförerna samt vad jag gör åt situationen så att vi får fram fler välutbildade trafikpoliser som har rätt kompetens för att klara yrkestrafikkontrollerna på våra vägar.

Kontroller av den tunga yrkestrafiken är ett betydelsefullt verktyg för att upprätthålla en god trafiksäkerhet, sund konkurrens inom åkerinäringen och en god social situation för förarna. Vid dessa kontroller kan även andra typer av brottslighet upptäckas. Kontrollerna är en viktig del av Polismyndighetens arbete för att förhindra, förebygga och motverka brott.

Ombildningen av polisen har också inneburit att de begränsningar i verksamheten som kom av att befogenheter, ansvar och prioriteringar var underställda beslut i 21 olika polismyndigheter inte längre finns.

Regering och riksdag har även beslutat om ett antal författningsändringar som sammantaget innebär bättre möjligheter att stävja den illegala konkurrensen på yrkestrafikområden. För regeringen är det av stor vikt att få information om hur dessa förändringar fungerar i praktiken. Den 1 oktober fick därför Transportstyrelsen i uppdrag att, i nära samråd med Polismyndigheten och Tullverket, följa upp de nya bestämmelserna gällande bland annat cabotagetransporter och åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Uppdraget ska redovisas senast den 1 maj 2017.

Regering och riksdag har även beslutat om ökade befogenheter för bilinspektörer att vidta åtgärder som tidigare krävde polismans kompetens, vilket har skapat förutsättningar för en ökad effektivitet i polisverksamheten. Antalet polismän i trafikövervakningen kan nu begränsas till förmån för de områden där polismans kompetens är en nödvändig förutsättning.

Minskningen av antalet trafikpoliser de senaste åren beror till stor del på pensionsavgångar och på svårigheter att nyrekrytera till trafikpolisverksamheten. Som jag har svarat vid tidigare tillfällen är det Polismyndighetens ansvar att besluta om hur verksamheten med kontroller av yrkestrafiken ska organiseras, bemannas och genomföras och att säkerställa en ändamålsenlig kompetensförsörjning i förhållande till verksamhetens behov på både kort och lång sikt.

Polismyndigheten har också nyligen fattat beslut om en övergripande handlingsplan i syfte att effektivisera trafikverksamheten genom förändrad styrning, utvecklade metoder och en utökad automatisering.

Avslutningsvis är det viktigt att hålla i minnet att Polismyndighetens omfattande uppdrag ständigt kräver att svåra avvägningar görs mellan flera angelägna arbetsuppgifter – något som blivit alltmer uppenbart denna höst. Hur detta utvecklas framöver är viktigt att följa.

Prot. 2015/16:44

11 december

-----

Svar på  
interpellationer

Anf. 74 STEN BERGHEDEN (M):

Herr talman! Tack, ministern, för svaret! Jag tror att ministern är väl insatt i frågorna om situationen på våra vägar. Det jag saknar är egentligen en kraft att ta tag i detta och komma med konkreta besked om vad som kommer att hända, för situationen blir de facto bara sämre och sämre.

Vi har i dag ca 250 trafikpoliser. 149 av dem har specialkompetens för att klara av att utföra de tunga transporter ut på våra vägar. En liten bild från verkligheten där ute, bland annat från Östergötland, visar att 28 personer i dag arbetar med trafik inom polisen i Östergötland. Efter sommaren är endast 18 stycken kvar. Fem av dem fyller 65 år, två går i förtid, två går till annan enhet och en lämnar yrket. Det blir alltså totalt 18 stycken kvar på trafikavdelningen, varav två poliser och fyra bilinspektörer. Denna grupp på sex personer anses av ledningen vara för liten. Därmed kommer den också att spridas ut på närpolisområdena från och med hösten, enligt uppgift. I Norrbotten finns i dag enligt uppgift en heltid samt en chef för området tunga transporter.

Vi har gjort denna utredning tidigare i trafikutskottet och kom redan då, 2012, fram till att bristen på utbildade trafikpoliser är alarmerande. Precis som ministern beskriver är det också många som går i pension, och det är svårt att rekrytera nya trafikpoliser till polisen.

Det uppstår en fråga om detta interpellationssvar, som jag tycker andas en hel del passivitet. Regeringen har ju, herr talman, möjlighet att både genom regleringsbrev och genom budget prioritera hur man vill satsa sina pengar och vart de ska gå. Det anmärkningsvärda i detta läge är att det inte står ett ord om trafikpolisen i regleringsbrevet. Trots dessa gigantiska förslag på skattehöjningar från den socialdemokratiska regeringen finns det inte några nya pengar för satsningar på polisen, framför allt inte på trafikpolisen.

Min fråga till ministern blir: Hur jobbar polisen nu för att rekrytera nya trafikpoliser? Detta är akut, och det kommer att bli ännu mer akut. Vad finns det för plan, och kommer vi att klara av de kontroller ut på vägen som EU kräver att vi klarar av?

Herr talman! Vi vet att det är rena vilda västern där ute emellanåt, och vi vet att mycket stöldgods lämnar landet. Mycket av den här kriminaliteten sker just ute på vägen, och vi vet att den tunga brottsligheten är involverad. Vi vet också att vi förlorar massor av skatteintäkter på grund av att man inte klarar att ta dem som struntar i skatter och regler och kör utanför systemet. Det finns uträkningar som visar att det kan röra sig om 3–4 miljarder i skatteförluster, och det borde göra att det finns intresse för att ytterligare skärpa detta för att bromsa utvecklingen.

Herr talman! Jag undrar vad man kommer att göra nu. Både jag och ministern vet om att problemet finns, och jag vill ha ännu mer konkreta besked. De är oroliga där ute, och ministern kommer nu med svaret.

Anf. 75 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Jag tror att det är 20 år sedan den liberala debattören Fukuyama skrev att historien har tagit slut. Sten Bergheden gör nu ett omvänt Fukuyamauttalande och säger att historien börjar här och nu, och inget har hänt innan denna dag.

Sten Bergheden oroar sig över att trafikpoliser går i pension, och det gör jag med. Jag har oroat mig för det länge och blir nu lite fundersam. Vilka initiativ togs under de åtta år då Sten Bergheden var ansvarig för det här, när hans partikamrater var statsminister, finansminister, trafikminister och justitieminister? Varför finns det inte en skog av trafikpoliser att sätta in där de behövs? Varför har inte fortbildningen gjorts? Sten Bergheden säger att det finns regleringsbrev. Ja, varför stod det inte någonting i de åtta regleringsbrev som skrevs när ni satt vid makten?

Sten Bergheden säger att det inte finns några extra pengar till polisen i budgeten. Nej, det beror på att jag och Sten Bergheden har samma budget, på kronan, för den här verksamheten. Vi hade det de här åren också. Sanningen är att Sten Berghedens parti inte gjorde någonting för den här verksamheten under åtta år utom den sista tiden då det var framtingat av oppositionen.

Jag satt i trafikutskottet tillsammans med Sten Bergheden, och han var till och med ordförande i gruppen som 2012 sa att det var problem med trafikpolisens kompetensförsörjning. Sedan var det två år kvar av den borgerliga regeringstiden. Det fanns alltså gott om tid att skriva regleringsbrev och budgetar och att komma med ändringar och konkreta åtgärder. Men vad hände, Sten Bergheden?

Bladet ser blankt ut. Historien börjar här och nu. Vi kan låtsas att den tidigare regeringen inte fanns. Men då har jag ändå några glädjande nyheter.

Nu har vi gett i uppdrag till polisen att komma tillbaka med erfarenheter av klampningen så att vi kan få en klampning på riktigt och så att man inte kan köra iväg efter 24 timmar när klampan låses upp, vilket blev effekten av den borgerliga lagen. För bara några dagar sedan kom polisen tillbaka med en övergripande handlingsplan i syfte att säkra kompetens och öka effektiviteten i trafikpolisverksamheten.

Även om det kan vara lite hårda ordalag i talarstolen kan kammaren vara helt övertygad om att jag och Sten Bergheden faktiskt är överens i grundfrågan. Vi behöver en bättre trafikpolisverksamhet ute på vägarna riktad mot den tunga trafiken. Vi behöver fler bilinspektörer och poliser som har kunskap och erfarenhet nog för att göra de tunga kontrollerna. Det går inte att jämföra med den kompetens som krävs för att göra ett alkoholutandningsprov eller en fortkörningskontroll. Det krävs både kunskap och erfarenhet för att klara av de här kontrollerna.

Kammaren kan också vara säker på att jag regelbundet följer upp den här frågan i diskussion med Polismyndigheten. Men jag har också respekt för de konstitutionella grundförhållandena. Det är Polismyndigheten själv som väljer hur man organiserar arbetet. Det ska varken organiseras från Regeringskansliet eller riksdagens talarstol.

Anf. 76 STEN BERGHEDEN (M):

Herr talman! Tack, ministern! Utredningen var färdig 2012, och därefter satte man in en förlängning rörande hur vi skulle införa detta. Vi kom fram till att det var brist på trafikpoliser. Detta har varit känt för polisen sedan 2012, och man borde självklart ha börjat jobba med det. En annan del var att vi införde klampning i max 24 timmar av anledningen att det skulle vara snabbt och lätt för polisen att klampa utan att använda sig av högre juridik för att kunna utföra detta.

I den valrörelsen gick ministern ut och sa att klampningen skulle man ha på riktigt, precis som ministern sa här, och det skulle vara längre än 24 timmar. Jag delar den åsikten. Vi har sagt att vi gärna är med på att klampa längre tid än 24 timmar. Jag vill att man ska klampa tills brottet är utrett och klart. Men det anmärkningsvärda är att det som då, före valet, enligt ministern var möjligt att göra direkt nu tar över tre år att leverera.

Nu har det tillsatts en utredning om att man ska kunna klampa längre än 24 timmar. Den ska redovisas den 1 maj 2017. Det är ändå rätt passivt, med tanke på att en sådan sak som före valet skulle vara så lätt att göra inte borde behöva ta tre år.

Herr talman! Jag tror också att vi är överens om målet. Frågan är bara hur vägen dit ska se ut. Jag känner att ministern har lagt hela ansvaret på polisen som ska lösa detta. Det finns ingen vilja, vare sig i regleringsbrev eller i budgetar, att tydligt peka på att vi faktiskt behöver satsa på detta, vilket jag tror är fullständigt nödvändigt om vi ska få stopp på detta. Jag tror också att det är en bra affär för Sverige om vi kan få bort brottsligheten på vägarna.

Jag vet att ministern också har tillsatt en utredning för att se över besiktningintervallen för våra bilar. Även där finns ett förslag på att vi ska utöka tiden mellan de olika besiktningarna. Man hänvisar till att kontrollerna i viss mån kan göras på väg i stället.

Min fråga till ministern blir då: Hur ska vi klara av att lägga ut ytterligare kontroller på vägen för att klara av de bilar som rullar med längre besiktningintervall? Klarar man det med nuvarande polisstyrka, eller måste man utöka ytterligare på grund av detta? Man lägger ut ytterligare verksamhet utan att tillföra några nya resurser. Det vore bra att få en kommentar om hur man ser på att man belastar polisen ytterligare.

En annan del i det här, som jag inte tycker att jag fick något tydligt svar på, är om vi kommer att klara av EU:s krav på kontroller på vägarna. Jag förstår situationen nu, men detta är ändå den långsiktiga biten, och då måste vi klara av fler tunga kontroller som verkligen gräver sig ned i bilarna och kommer åt den grova biten. Kan ministern lova att vi kommer att få fler kontroller? Vi såg båda det avsnitt av *Uppdrag granskning* som pekade på att antalet kontroller minskar. Vi är överens om målet, och då måste vi få upp antalet kontroller där ute.

Kommer ministern att vidta några åtgärder för att trycka på så att vi faktiskt får fler kontroller på våra vägar? Vad händer med besiktningintervall om vi behöver fler poliser där ute, kommer vi att klara EU:s krav och kommer vi att vända den dåliga trend som *Uppdrag granskning* pekade på?

Prot. 2015/16:44

11 december

-----

Svar på

interpellationer

Anf. 77 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Jag ska först svara på frågorna. Ja, det klarar man. Vi kommer att leva upp till kraven. Jag tror att det inte kommer att vara någon större tillförd arbetsbelastning på polisen på grund av det utökade besiktningensintervall på personbilar. Bakgrunden till utökningen, som är en anpassning till nästan alla andra länder i den utvecklade världen, är att fordonskvaliteten har ökat dramatiskt. Det är helt enkelt väsentligt mycket färre fel på fordon nu än förut. Då ska man inte lägga en onödig belastning på bilisterna i Sverige.

Herr talman! Jag vill bara få fört till kammarens protokoll att det var 1992 som Francis Fukuyama skrev att historien hade tagit slut. Det var alltså 23 år sedan och ingenting annat.

Jag noterar att Sten Bergheden fortfarande frågar om den socialdemokratiska budgeten. Det är bra att han läser den budgeten, men hade det inte varit bra att lägga den moderata budgeten bredvid och se att det är samma siffror i kolumnerna och att det inte står någonting i det moderata budgetförslaget om trafikpolisen? Det är ändå en produkt som Sten Bergheden själv kommer att ha skrivit under. Det betyder väl att Sten Bergheden inte heller tycker att det ska satsas någon krona till på trafikpoliserna. Det var i alla fall det budgetförslaget han röstade på i kammaren. Han verkar inte tycka att det behövs ytterligare satsningar. Det hade kanske varit klädsamt att börja med den egna budgeten innan man börjar kritisera andra partiers budgetar.

Herr talman! Vi har tagit ett antal andra initiativ. En helt ny rapport presenterades som sagt i dagarna, om hur polisen ska organisera trafikpolisverksamheten. Vi får väl sätta oss och analysera den. Jag är säker på att Sten Bergheden kommer att göra det. Vi får se om det finns möjlighet att föreslå förbättringar och förslag i den.

En annan glädjande sak med att vi har en ny regering är att vi i stället för att åka till EU och gå ihop med Östeuropa om att liberalisera förhållanden, ha mindre lagstiftning, avreglera och ha fri marknad på transporter, vilket var den tidigare regeringens politik i EU, nu har ministrar som åker ned till EU tillsammans med de progressiva krafterna. Vi säger att vi ska ha bra reglering och att vi ska leva upp till höga sociala villkor.

Med lite tur, Sten Bergheden, kan regeringsskiftet leda till att vi får cabotagedirektiv, ett kombidirektiv som det är möjligt att polisiärt kontrollera på våra vägar. Nu är lagstiftningen nämligen så överlappande och komplicerad att det krävs väldigt mycket, även av de högst utbildade trafikpoliserna, för att kunna reda ut om en dragbil och ett släp ska omfattas av cabotagedirektivet, av kombidirektivet eller av den övriga lagstiftningen. Det är inte bra.

En viktig del i att frigöra mer resurser är att vi ska få en bättre lagstiftning på plats i EU. Den föregående regeringen var tyvärr helt oförmögen att driva den åt rätt håll.

Anf. 78 STEN BERGHEDEN (M):

Herr talman! Jag upprepar en fråga om klampningen som jag ställde inledningsvis. Att klampa på riktigt skulle ändå vara möjligt att genomföra omgående. Jag har hört ministern säga i diverse debatter och diskussioner att det skulle vara en lätt sak att göra.



Varför tar det i regeringsställning tre år att komma fram till hur man kan klampa längre än 24 timmar? Det var ju så lätt före valet. Detta ska slutredovisas i maj 2017. Efter det har vi en beredning, innan det läggs fram för beslut. Det betyder att i stort sett hela den här mandatperioden går innan regeringen har fått klampning på längre tid än 24 timmar på plats, trots att det var väldigt lätt före valet. Det vore trevligt med en liten kommentar från ministern om varför det tar sådan tid just nu.

Det är också oerhört viktigt att komma ihåg att vi har varit överens om åtgärderna, om att ge polisen klampningsmöjligheter, om frakthandlingar i bil och om sanktionsavgifter. Vi har helt klart gått i takt i frågorna. Problemet är bara att vi nu har gett polisen verktygen, men på vägarna finns det inga poliser som ska utföra jobbet på vägarna. Det var de som skulle använda det här och få bukt med problemet.

Jag tror att det finns ett blocköverskridande intresse. I trafikutskottet har vi varit överens i de här frågorna, om att lägga ännu större kraft på att försöka förbättra för trafikpolisen, att få bort den olagliga trafiken från våra vägar och få en sund konkurrens. Vi sträcker gärna ut handen i det arbetet.

Anf. 79 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Jag ska snart sluta tjata om Francis Fukuyama och hans bok *Historiens slut och den sista människan*. Men det är tydligt att Sten Bergheden är den moderna, inverterade Fukuyama, dock utan bok.

Sten Bergheden säger att ”vi nu har gett polisen verktygen, men på vägarna finns det inga poliser som ska utföra jobbet på vägarna.” Vad är det för uttalande? Vi har 28 000 polisanställda. En del av dem är bilinspektörer. Med 20 000 poliser är det klart att det finns poliser på vägarna. Vem är det annars som har klampat lastbilarna i och med den nya lagstiftningen? Är det julvättar som har varit ute och klampat bilarna? Det är klart att det finns poliser. Och vi ska säkerställa att det finns tillräckligt många poliser för att vi ska ha ordning och reda på vägarna.

Det stämmer att jag vill ha längre klampning. Det stämmer att regeringen vill ha längre klampning. Det stämmer också att den moderata regeringen inte förmådde leverera det. Därför fanns det ett bristande beredningsunderlag. Därför måste vi tyvärr ha den här långa processen. Och därför kommer vi, i motsats till den moderatledda regeringen, att lägga fram förslag om klampning på riktigt.

Överläggningen var härmed avslutad.

## § 16 Svar på interpellation 2015/16:190 om återinförande av beredskapspolis

Anf. 80 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Mikael Oscarsson har frågat mig om jag har för avsikt att ta initiativ till att återinföra beredskapspolisen. Jag har nyligen besvarat liknande frågor från Roger Haddad och Allan Widman.

Som Mikael Oscarsson har angett infördes beredskapspolisorganisationen 1986. Organisationens uppgifter förändrades under åren. Enligt den reglering som gällde från och med januari 2009 skulle beredskapspoliserna

kallas in under höjd beredskap eller när regeringen beslutat om beredskapstjänstgöring enligt lagen om totalförsvarspåbud. Beredskapspoliser som ingått avtal med Rikspolisstyrelsen fick även kallas in vid allvarliga eller omfattande störningar på samhället från ordnings- eller säkerhetssynpunkt och vid risk för sådana störningar.

Beredskapspolisernas grundläggande uppgift var att delta i polisverksamhet med anknytning till befolkningsskydd eller räddningstjänst. De fick även utföra bevakningsuppgifter, tillträdesskydd och transporter. Beredskapspoliser som deltog i polisverksamhet med anledning av störningar på samhället från ordnings- eller säkerhetssynpunkt fick inte användas i situationer eller för uppgifter där det fanns påtaglig risk för att de kunde komma att använda våld mot enskilda.

Beredskapspolisen avvecklades 2012 efter att Rikspolisstyrelsen framfört att organisationen inte längre behövdes. I budgetpropositionen för samma år anges att avvecklingen inte hindrar att regeringen vid behov återinför organisationen vid höjd beredskap eller efter beslut om beredskapstjänstgöring.

Som jag har angett i mina svar på de skriftliga frågorna från Roger Haddad och Allan Widman behöver en rad frågor besvaras i samband med att man överväger ett eventuellt återinförande av beredskapspolisen. En grundläggande fråga är vilket behov som ska tillgodoses och om detta behov bör tillgodoses genom en resurs av beredskapspolisens slag. Dessutom behöver man ta ställning till saker som organisering, rekrytering, utbildning, övning, utrustning och finansiering.

Mot denna bakgrund är det inte realistiskt att tro att det skulle gå att snabbt återinföra beredskapspolisen.

Polismyndighetens behov är grundläggande för frågan om ett återinförande av beredskapspolisen. Regeringen följer kontinuerligt frågor om samhällets beredskap mot allvarliga eller omfattande störningar.

I nuläget anser jag inte att förhållandena är sådana att det bör initieras ett arbete med ett återinförande av beredskapspolisen för situationer med sådana störningar. Frågan om det finns ett behov av beredskapspolisen vid höjd beredskap eller då regeringen beslutat om beredskapstjänstgöring enligt lagen om totalförsvarspåbud får analyseras utifrån det återupptagna arbetet med totalförsvaret.

Då Mikael Oscarsson, som framställt interpellationen, anmält att han var förhindrad att närvara vid sammanträdet förklarade talmannen överläggningen avslutad.

#### **§ 17 Svar på interpellation 2015/16:194 om fler poliser i utsatta områden**

Anf. 81 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Ellen Juntti har frågat mig på vilket sätt jag kommer att förhindra gängkriminalitet, skjutningar och andra våldsdåd med hjälp av färre poliser. Ellen Juntti har också frågat mig hur vanliga medborgare ska kunna känna sig trygga i utsatta områden om polisen inte har möjlighet att vara på plats där brott begås.

Sverige ska vara ett tryggt land att leva i för alla medborgare. Att minska brottsligheten och öka människors trygghet är målet för regeringens kriminalpolitik, och ett starkt och fungerande rättsväsen är en förutsättning för ett tryggt samhälle. I detta arbete har Polismyndigheten en viktig roll. En av de viktigaste utgångspunkterna i ombildningen av polisen är att genomföra det som Ellen Juntti efterfrågar, nämligen att stärka polisens lokala närvaro och tillgänglighet.

När det gäller polis nära medborgarna har regeringen i regleringsbrevet för 2015 gett Polismyndigheten i uppdrag att löpande redovisa det fortsatta genomförandet av ombildningen. Jag följer noga detta arbete för att förvissa mig om att intentionerna med ombildningen uppfylls.

För tio dagar sedan presenterade jag tillsammans med justitie- och migrationsministern regeringens samlade insats mot organiserad brottslighet. Vi redogjorde då för flera åtgärder som kommer att ge Polismyndigheten ännu bättre förutsättningar att hantera de problem som Ellen Juntti beskriver. Som exempel kan jag nämna regeringens uppdrag till Polismyndigheten och elva andra myndigheter att utveckla den myndighetsgemensamma satsningen mot organiserad brottslighet. Inom ramen för satsningen ska myndigheterna nu utöka organisationen till att även omfatta samverkan på lokal nivå. Särskilt fokus ska läggas på organiserad brottslighet i särskilt utsatta områden.

Ett annat beslut som regeringen nyligen har fattat är ett uppdrag till Polismyndigheten om att skapa förutsättningar för att ytterligare motverka förekomsten av illegala vapen och explosiva varor inom landet. Polismyndigheten ska identifiera, utveckla och sprida effektiva arbetsmetoder för att motverka bland annat skjutningar på offentliga platser. För att minska antalet illegala vapen i landet avser regeringen dessutom att genomföra en ny vapenamnesti under den senare delen av mandatperioden.

Regeringen har alltså vidtagit flera åtgärder för att ge myndigheterna ytterligare möjligheter att motverka illegala vapen, skjutningar och organiserad brottslighet. Regeringen har dessutom poängterat vikten av att arbeta mot organiserad brottslighet i särskilt utsatta områden.

Anf. 82 ELLEN JUNTTI (M):

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Jag har ställt den här interpellationen om fler poliser i utsatta områden därför att utvecklingen i utanförskapsområdena går åt fel håll. Jag är väldigt orolig för den utvecklingen.

Vi i alliansregeringen satsade väldigt mycket på rättsväsendet, och det har också gett resultat. Brottsligheten minskar ju, men tyvärr inte i de utsatta områdena, särskilt inte med tanke på skjutningarna.

Alliansen ville att det skulle finnas minst 20 000 poliser i Sverige. I budgeten för 2016 satsar vi pengar för att det ska utbildas ytterligare 1 000 poliser. Rikspolisstyrelsen kom med en rapport 2014 om att det finns 55 olika områden i Sverige där kriminella styr samhället ganska mycket, och det är helt oacceptabelt. I dessa områden avlöser skjutningarna varandra. Går det en vecka utan en skjutning blir jag nästan förvånad.

Det rör sig om uppgörelser mellan kriminella gäng. Oftast gäller det narkotika, och våldshandlingar sker mitt på ljusa dagen. År 2014 skedde det 365 skjutningar enligt uppgifter från Brå, alltså en skjutning per dag.

Det är helt oacceptabelt. Människor som bor i dessa områden vågar knappt gå ut. Så kan vi inte ha det. Det måste bli en förändring.

Många poliser har sagt att det här inte håller. De har inte tillräckliga resurser. Bland annat har en polischef i Göteborg, Erik Nord, uttalat i en artikel:

Polisen klarar inte av att upprätthålla ordningen för att det helt enkelt är för få poliser. Många gånger är det kriminella som styr och sätter reglerna i dessa områden.

Det har gått så långt att de kriminella gängen i princip tycker att polisen ska fråga om lov för att de ska få komma till vissa områden. Då har det gått alldeles för långt.

När poliser besöker dessa områden och går ur bilen, så är bilen sönderslagen när de kommer tillbaka till den. Dessa områden måste tas tillbaka. Jag välkomnar regeringens förslag som ni presenterade för drygt en vecka sedan.

Detta är många frågor som vi moderater har drivit, bland annat skärpning när det gäller illegala vapen och att det ska bli lättare att byta information mellan myndigheter. Vi vill även utöka möjligheterna till förverkande. Alla dessa förslag är bra, men det finns även andra förslag.

Regeringen har tagit bort minimikravet på 20 000 poliser ur sin budget. Det tycker vi moderater är väldigt dåligt. Som vi bedömer det finns det en stor risk för att antalet poliser kommer att minska. Poliserna är redan för få. Så det behövs inte färre, utan det behövs fler.

I samband med att regeringen presenterade förslagen om skärpningar mot organiserad brottslighet sa också rikspolischefen att det behövs åtminstone 1 000 nya poliser.

Då är min fråga till statsrådet: Varför tar ni bort kravet på 20 000 poliser? Ser ni inte att det finns en risk för att det blir färre poliser? Hur ska man i så fall kunna bekämpa brottsligheten? När det gäller de förslag som ni presenterade, när kommer de skarpa förslagen?

Anf. 83 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Först om målet 20 000 poliser: Det är en dålig styrsignal. Ingen annan myndighet styrs med kvantitativa mål för olika yrkeskategorier. Det finns många bra sätt att styra polisen, men ett kvantitativt mål för en yrkeskategori inom polisen är inte ett bra sätt.

Låt mig bara konstatera att det aldrig har satsats mer ekonomiska resurser på polisen. Det har inte funnits fler poliser på 35 eller 40 år i Sverige. Det har sannolikt aldrig varit fler polisanställda som sysslar med brottsutredande verksamhet.

Som Ellen Juntti sa har Moderaterna tyvärr inte satsat i budgeten på 1 000 nya poliser. Ni har satsat 15 miljoner kronor mer än regeringen. Den uppmärksamma lyssnaren av debatten vet nog att polisbudgeten ligger på helt andra nivåer. Om man ska få 1 000 nya poliser för 15 miljoner kronor kommer det att bli väldigt dåligt avlönade poliser.

Ni bygger ett luftslott. Ni ska öka utbildningen lite. Men ni vet ju inte ens vilken nivå som utbildningen ligger på, hur många det är som ska utbildas. Ni har bara valt något som låter bra och sedan har ni låtsasfinansierat det.

Jag noterar återigen att vi har en polisreform som vi är överens om. Den ska ge fler poliser närmare medborgarna. Reformen börjar nu ge resultat. Som jag berättade i ett tidigare interpellationssvar har vi fattat beslut om en ny polisstation i Rinkeby med över 200 anställda. Vi gör satsningar i Göteborg och Malmö. Polisen kraftsamlar och fokuserar på de 14 socialt mest utsatta områdena. Det är fler poliser anställda i dag, och det satsas mer pengar på polisen än under något år som Moderaterna styrde Sverige.

Låt oss också prata om bakgrunden till brott och inte bara om de repressiva åtgärderna. Jag förstod av Ellen Juntti att hon välkomnar de förslag som vi har lagt fram på det repressiva området. Förslagen är bra, men de räcker inte. Ska vi vända brottsutvecklingen måste vi också slå mot brottens orsaker och grogrunden till brottslighet.

Under den tid som Moderaterna styrde ökade klyftorna, arbetslösheten steg och skolresultaten sjönk. Då kan man inte bli förvånad över att brottsligheten ökar i de mest socialt utsatta områdena. Därför ska vi vidta de repressiva åtgärderna. Vi ska skärpa straffen för vapenbrott. Vi ska minska sekretessen.

Men vi måste också vända den sociala utvecklingen i utsatta områden. Vi måste se till att folk har ett jobb att gå till. Vi måste se till att barnen får en vettig utbildning. Vi måste se till att minska klyftorna. Där driver tyvärr Moderaterna en politik som riskerar att ge det rakt motsatta resultatet. Det är det resultat som blev arvet efter åtta år med en moderatledd regering.

Anf. 84 ELLEN JUNTTI (M):

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Att det skulle vara dålig styrning att ha ett tak på 20 000 poliser tycker inte jag, så där tycker vi olika.

Statsrådet säger att det finns fler poliser nu. Ja, men jag är orolig för att det blir färre när man tar bort detta mål. Men statsrådet glömde säga att det aldrig har funnits så många medborgare i Sverige som nu. När det gäller antalet poliser per medborgare har det till och med blivit färre, har jag för mig att jag läste i en polistidning för länge sedan.

Under hösten har det varit ett stort missnöje bland poliserna. De har varit missnöjda över försämrade arbetsvillkor. Omorganisationen har också ställt till oreda. Sedan är de också missnöjda med lönen. Efter sju års tjänst ligger den på ungefär 25 000 kronor.

Moderaterna här i riksdagen har fått 2 870 brev, och vi har läst allihop. Jag ska läsa ur ett brev. En polis skriver:

Vi som arbetar i yttre tjänst blir bara färre och färre sett till befolkningen. Larmen blir bara fler och fler. Inte nog med att vi blir färre, vi får också fler arbetsuppgifter. Det finns mer och mer vapen. Brotten blir grövre och grövre. De platser som i samhälle är no go-zoner blir fler och fler på grund av för få poliser.

Jag fick Polistidningen i går. Den innehåller också citat från denna brevskörd. En mellanchefer på ordningspolisen skriver:

Jag pressar mina patruller att jobba snabbare, äta på kortare tid, jobba över gång på gång. Varje gång jag lyckas få en patrull till mina ärenden pustar jag ut och hoppas att inte nästa telefonsamtal kommer att innebära att jag måste omprioritera min patrull än en gång. Kollegor blir mer och mer uppgivna, stressade och trötta, och frustrationen hämmar drivet och engagemanget i yrket.

Det här är ganska farligt. Statsrådet vet ju att jag själv har varit polis i 30 år. Det är ett väldigt påfrestande och tungt jobb. Det tar på krafterna när man hela tiden jobbar med samhällets baksida. Det gör att man påverkas som människa. Det är jätteoroväckande när man tappar inspirationen och drivet inom yrket. Man har ju mycket med människor att göra.

Som sagt är det viktigt att se till att det finns tillräckligt många poliser, så att man orkar med jobbet. Som jag sa tidigare välkomnar vi de förslag regeringen presenterade. Men det måste också finnas poliser som utför det som föreslås. Vad hjälper det att komma med en massa fina förslag om det inte finns poliser som gör detta? Att döma av de här breven är det klart och tydligt att det inte finns för många poliser utan för få. Då är min fråga till statsrådet: Hur ska alla de här nya förslagen genomföras om det inte finns tillräckligt med poliser, vilket det inte finns i dag heller?

Anf. 85 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! I år har vi det antal poliser som Moderaterna tyckte att det var lämpligt att ha i år. Det tar två och ett halvt år att utbilda en polis. Vi har exakt det polisantal som Ellen Juntti tyckte var optimalt för 2015. Det är nämligen hon som har bestämt hur stort antalet ska vara. Och det har inte funnits en krona mer till polisen i Moderaternas budget. Vi har fler poliser och fler polisanställda i dag än under något år då Moderaterna styrte Sverige.

Vi måste ändå prata om polisstyrningen. Vi satsar mer pengar på polisen, och vi har fler poliser. Men att sätta ett siffermål för en yrkeskategori inom polisen är inte en bra styrsignal. Ellen Juntti tycker att det visst är en bra styrsignal. Då måste jag fråga Ellen Juntti: Om det är en bra styrsignal till myndigheter att sätta upp siffermål för olika personalkategorier, varför har vi då inte gjort det för någon av de andra myndigheterna? Sverige har 343 myndigheter. Det är ett arv från allianstiden – jag ser att Sten Berghe den skrattar åt antalet. För 342 av de myndigheterna föreslår Ellen Juntti inget mål för någon personalkategori. Men för den 343:e myndigheten ska vi ha ett mål för en kategori. Varför är det som är dålig styrning enligt Moderaterna för 342 myndigheter en bra styrningssignal för den 343:e myndigheten?

Anf. 86 ELLEN JUNTTI (M):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Ja, varför? Nu när vi har haft målet om minst 20 000 poliser har det faktiskt gett effekt. Det utbildas fler poliser. Just därför att vi har haft detta mål har det utbildats fler poliser. Och det har aldrig varit fler poliser tidigare i Sverige än vad det är nu, så det har faktiskt gett effekt. Sedan får man inte glömma att befolkningen har vuxit väldigt mycket, som jag sa tidigare, så det är inte fler poliser jämfört med antalet medborgare.

Statsrådet talar om de sociala klyftorna. Det är ofta väldigt unga personer som ägnar sig åt gängkriminalitet. De har börjat med brott långt innan de fyllt 15 år. År 2010 ändrade alliansregeringen lagen om unga lagöverträdare. Vi ville att fler brott där gärningsmannen var under 15 år skulle utredas, däribland alla grova brott. Vi gjorde det för att vi helt enkelt ville ha tydliga och tidiga insatser för att stoppa kriminaliteten, så att de unga lagöverträdarna inte skulle fastna i den.

Brå har gjort en utvärdering, och det har visat sig att det blivit fler utredningar, men inte så många som man hoppades på. Inte ens alla grova brott utreds. Vi tycker att det är väldigt viktigt att man utreder fler brott för att stoppa kriminaliteten. Stannar man kvar i kriminaliteten blir den bara grövre och grövre, och särskilt i de här områdena kan det bli grov gängkriminalitet.

Min sista fråga till statsrådet är: Tycker statsrådet att man bör utreda fler grova brott utförda av personer under 15 år för att få ett stopp, så att de unga lagöverträdarna inte fastnar i den här kriminaliteten?

Jag vill också passa på att tacka för debatten.

Anf. 87 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Jag ska ärligt erkänna att jag inte förstod den sista frågan. Det är självklart att alla brott ska utredas. Men när den misstänkte gärningsmannen inte är straffmyndig är det inte säkert att en polisutredning är det effektivaste sättet.

Jag noterar att jag inte fick något svar på varför de andra 342 myndigheterna inte skulle må bra av att ha siffersatta personalkategorimål. Vi har en jättestor brist på lärare. Om detta vore en så effektiv åtgärd för att få fler lärare, hade det då inte kunnat vara en idé att tipsa Jan Björklund om att sätta upp ett sådant mål?

Sanningen är ju att målet inte betyder någonting. Det är vilka resurser man är beredd att avsätta och vilka åtgärder man är beredd att vidta som avgör om man kommer att nå framgång. Det är inte det siffersatta målet om 20 000 poliser som gör att det är över 20 000 poliser, utan att alliansregeringen faktiskt var beredd att tillföra resurser för att anställa och utbildade poliser. Trots att vi nu har tagit bort målet är det ändå fler poliser än när vi hade målet – en bit över 20 000.

Men om polischefer skulle säga att det är bättre att vi till exempel höjer lönen för poliser i avtalsrörelsen, anställer bilinspektörer – vilket Sten Bergheden i den föregående debatten sa att han ville – eller anställer kvalificerade bedrägeriutredare i stället för poliser, då ska avgörandet fällas av Polismyndigheten. Vi ska ställa tillräckliga resurser till förfogande, och polisen ska fatta de operativa besluten. Låt poliser vara poliser. Låt professionen ta ansvar för det här. Då kommer vi att få en bättre utveckling i framtiden.

Jag skulle vilja passa på att tacka Ellen Juntti för debatten och önska en god jul.

Överläggningen var härmed avslutad.

## **§ 18 Svar på interpellation 2015/16:152 om full fart för självkörande bilar**

Anf. 88 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Mathias Sundin har frågat mig om jag kommer att initiera en förändring av lagstiftning och regelverk för att möta utvecklingen med självkörande bilar.

Användningen av smart mobilitet är på stark frammarsch över hela världen. Uppkopplade och helt eller delvis automatiska fordon är också enligt min mening viktiga för att nå våra högt ställda mål för miljö, trafik-säkerhet och framkomlighet. Det finns dock en risk för att en hög andel självkörande fordon i fordonsflottan kan leda till ökat bilresande. Detta kan delvis motverkas genom exempelvis användande av C-ITS, men det kan också behövas ekonomiska styrmedel. Den teknik som nu utvecklas kan revolutionera möjligheterna att kombinera transporter och att använda fordon på ett smart sätt. Jag följer därför utvecklingen med stort intresse, både inom och utom landet, när det gäller uppkopplade och självkörande fordon.

Såväl de övergripande reglerna inom FN och EU som svenska bestämmelser utgår från att det finns en fysisk förare som ansvarar för körningen. Ju mer avancerad tekniken blir, desto fler frågor uppstår kring regleringen av fordonsteknik, behörigheter, ansvar och trafik. Sverige arbetar inom FN:s arbetsgrupper och inom EU för att det ska tas fram regelverk som möjliggör autonom körning och avancerad förarstödande teknik. När det gäller regelförändringar och ansvarsfrågor har vi ett nära samarbete med likasinnade länder inom EU. EU-kommissionen skapade också förra året en plattform för C-ITS. Sverige är, i samarbete med svensk industri, mycket aktivt i det arbetet, där kopplingen mellan autonoma fordon och samverkande ITS ingår som en del.

Även om de svenska regelverken är relativt tillåtande vad gäller avancerat förarstöd måste vi ta höjd för den kommande utvecklingen av uppkopplade och förarlösa fordon. Regeringen har nu tillsatt en utredning som snabbt ska analysera möjligheterna till regeländringar för att underlätta för försök samt analysera behoven av att anpassa regelverken för en kommande introduktion av självkörande fordon.

Anf. 89 MATHIAS SUNDIN (L):

Fru talman! Jag har skrivit en interpellation med titeln *Full fart för självkörande bilar*. Det verkar som att man inte kan ha frågetecknen i rubrikerna, men det ska egentligen vara det. Eller så hade den i dessa juletider kanske kunnat heta *Vem är det som kör egentligen?*

Fru talman! Visst vore det väldigt bra med en innovation som skulle kunna rädda över 1 miljon människoliv per år, kraftigt sänka miljöfarliga utsläpp, frigöra stora markytor i städerna, ta bort bilköer och spara många miljarder skatte kronor. Den här innovationen finns redan och håller på att göra entré i våra liv, förmodligen tidigare än vad många tror. Det är naturligtvis självkörande bilar jag talar om.

Volvo har projektet Drive Me tillsammans med Göteborgs kommun och flera svenska myndigheter. Man har redan några bilar ute på vägarna i Göteborg, men målet är att ha 100 självkörande bilar ute hos vanliga kunder i Göteborg redan 2017, bara lite drygt ett år bort.

När dessa självkörande bilar blir vanligare i vårt samhälle tror jag att de kan få stor påverkan på många olika områden. Kanske den största effekten kommer att bli just på trafiksäkerhetsområdet.

Tanken på att sätta sig i en självkörande bil och låta datorn styra är kanske rätt läskig. Många har vittnat om att det var läskigt att åka med i en sådan bil för första gången. Men man vänjer sig snabbt, och de bilar som rullar hittills verkar vara avsevärt skickligare på att köra än vad människor



är. Googles bilar har kört över 200 000 mil de senaste sex åren – det motsvarar ungefär 50 varv runt jorden – och inte orsakat en enda trafikolycka.

I Sverige dör strax under 300 personer per år i trafiken. Det har sjunkit under många år, men det är fortfarande en hög siffra. För hela världen är dock siffran extrem: Det är över 1 miljon människor per år som dör i trafikolyckor och miljontals som skadas. Som en jämförelse kan vi nämna att ungefär 170 000 människor dog i militära konflikter förra året.

I grunden är denna utveckling positiv om den fortsätter som hittills. Då är det himla viktigt att politiken inte sätter krokben för utvecklingen. När det gäller testverksamhet verkar Sverige ha ett väldigt tillåtande och liberalt regelverk. På sikt, när detta ska implementeras i större skala, kan många lagar och regler behöva ändras, men det ligger några år bort och är inget akut. Det som är mer akut är just ansvaret vid en olycka.

I dag utgår vår praxis från att det finns en fysisk person att åtala i en trafikolycka om något inte har gått rätt till. Men vem är ansvarig om en självkörande bil krockar? Om det sitter en förare i bilen och har tryckt på knappen är det orimligt att den personen ska åtalas. Det tycker säkert alla.

Det är ganska bråttom om man ska kunna köra vidare med Drive Me-projektet, och det är väldigt positivt att regeringen är på bollen. Ministern nämnde en utredning här. Hur snabbt kommer den att vara klar?

Anf. 90 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Det är verkligen en spännande utveckling på det här området. Precis som Mathias Sundin säger ger det oanade möjligheter. Jag tror dock att man ska vara lite försiktig med att dra långtgående slutsatser om vad den här tekniken kommer att innebära. De riktigt stora effekterna i form av ökad kapacitetsanvändning, det vill säga att man kan ha kortare avstånd, smalare filer och så vidare, kan komma först då i princip alla bilar är självkörande.

Den stora utmaningen när tekniken så småningom blir tillgänglig för vanliga konsumenter är att hitta hur dessa fordon ska interagera med vanliga förarstyrda fordon på ett tillfredsställande sätt.

Det projekt som nu förbereds i Göteborg, som faktiskt är det första i sitt slag i världen – det är oerhört roligt som svensk att ligga så långt i framkant – kräver också medverkan från myndigheter, vilket också sker. Utredningen i delen kommer att lämna sitt förslag den 1 april nästa år, det vill säga i god tid inför att försöksverksamheten ska starta 2017. I slutet av november 2017 ska sedan utredningen lämna sitt slutbetänkande i de övriga delarna.

Det finns många saker som behöver utredas i samband med att teknikutvecklingen går framåt. Det handlar om standardiseringsfrågor, så att man säkerställer att bilar från olika länder och olika tillverkare kan kommunicera med varandra och med den intelligenta infrastruktur som man kan anta kommer att utvecklas. Det handlar om ansvarsfrågor, som interpellanten redan har varit inne på.

Det handlar också om hur man bygger stadsmiljöer med de nya förutsättningarna och om mycket annat som kommer att kräva regelförändringar och också ställa krav på hur vi betar oss i trafiken.

Sammantaget är detta en spännande utveckling med stora och positiva möjligheter men också en hel del utmaningar på vägen. Den utredning som regeringen nu har tillsatt hoppas jag ska ge åtminstone en början när det

gäller att förbättra regelverket eller att ta de första stegen till ett modernt regelverk. Det är också viktigt att framhålla att man på flera områden nu har ambitionen att de regler som finns ska vara mindre detaljerade i fråga om teknikkraV och mer ta sikte på vad man önskar uppnå med regelverken, det vill säga trafiksäkerhet, tydligare ansvar, fordonskrav eller vad det kan vara för något.

I ett sådant här arbete, där det handlar om en teknikutveckling som går oerhört fort och är svår att överblicka, tror jag att det är viktigt att man inte låser fast regelverken vid befintlig teknik utan att man har ett regelverk som är följsamt gentemot teknikutvecklingen men samtidigt väldigt tydligt inte gör avkall på krav på exempelvis säkra fordon, ansvar för fordonens utformning och trafiksäkerhet.

Anf. 91 MATHIAS SUNDIN (L):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Det var väldigt positiva besked, tycker jag.

Låt mig fråga lite mer om utredningen. Tittar ni bara på ansvarsfrågan kopplat till trafikolyckor, eller finns det mer i den utredning som kommer den 1 april? Jag tycker att det är en bra inriktning att försöka göra det så teknikneutralt som möjligt. Politiken rör sig i sitt tempo, och även när man håller hög fart är det mycket som ska tas med i olika utredningar. Man ska hinna svara på remisser och annat som behöver göras i en demokrati. Då kan det helt enkelt bli svårt att hinna följa med utvecklingen. Att man gör det så teknikneutralt som möjligt tror jag därför är väldigt bra.

Det kommer en hel del knixiga utmaningar framöver, framför allt när det gäller att synka det gamla och det nya systemet. Men det finns många stora fördelar med det. En som jag inte tog upp är att man kan se möjligheter för personer med funktionsnedsättning. En del personer med funktionsnedsättning kan i dag köra bil, men det är dyrt att anpassa bilarna. För dem som inte kan köra bil är det en begränsning i deras liv att inte kunna transportera sig på det sättet. Den här typen av bilar kan dock göra körandet tillgängligt för fler, vilket är en mycket positiv sak och en frihetsutveckling för de personerna.

Sedan har vi naturligtvis miljöaspekterna. Blir de här bilarna säkrare och inte krockar så ofta behöver man kanske inte heller göra så stora och tunga bilar som avger stora mängder miljöfarliga utsläpp. Det finns många positiva effekter som kan uppnås.

Låt mig återkomma till mina frågor. Gäller den kommande utredningen mer än personansvaret? Hur uppfattar ministern att andra länder i EU och FN, där Sverige jobbar, ser på detta – finns det några tydliga motståndsfickor? Det är ju lätt att en sådan här debatt drar i väg åt fel håll, så att man får det att kännas som om de här bilarna är farliga, men så har debatten i Sverige hittills inte varit. Det är positivt. Men den kan ju ha blossat upp i andra länder. Hur ser debatten och arbetet ut i de andra EU-länderna?

Anf. 92 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag tror att man just ska framhålla möjligheterna med ny teknik. All ny teknik innebär både risker och möjligheter. Ett oklokt förhållningssätt är att försöka stoppa ny teknik medan ett klokt förhållningssätt är att se till att den nya tekniken just utvecklar de möjligheter som är

förknippade med den och att man med regler, utformning och annat minimerar riskerna med den. Så förhåller vi oss även till den här teknikutvecklingen.

Man kan också tänka sig andra miljövinster. Det handlar om eco-driving, som en del av oss kanske är duktiga på men som ganska många har en viss utvecklingspotential inom. Det handlar om att välja tidpunkt för när en resa ska påbörjas, ruttoptimering, att välja bort väldigt hårt trafikerade avsnitt och så vidare. Det finns alltså stora möjligheter till effektivare transportsystem när man tänker sig att bilen inte bara kör sig själv utan också interagerar med sin omgivning. Det ger ytterligare möjligheter.

Vad gäller trafiksäkerhet i världen kan man nog inte vänta på att den här väldigt nykläckta – det får man ändå säga – och naturligtvis under överskådlig tid ganska dyra tekniken kommer att vara tillgänglig. Den största negativa utvecklingen i fråga om trafikolyckor och trafikosäkerhet sker ju i utvecklingsländerna, där inte minst ganska lätta fordon, som mopeder, är inblandade i en ganska stor andel av olyckorna med personskador. Där behöver man vidta andra typer av åtgärder parallellt. Det kommer att dröja lång tid innan den här tekniken löser de problemen för oss.

I utredningsuppdraget ingår ett antal olika frågeområden. Det handlar om fordon och fordonsteknik. Det handlar om infrastruktur. Det handlar om trafikbestämmelser. Det handlar om framförande av fordon och förarbehörighet. Det handlar om ansvar vid framförande av sådana fordon. Det handlar om frågor om integritet och datasäkerhet. Och på slutet kommer övriga frågor som utredningen identifierar som relevanta. Jag tror nämligen att det är ett sådant område där man faktiskt kan komma på saker under resans gång som man behöver belysa ytterligare.

Utredningsuppdraget vad gäller försöksverksamheten är inte specificerat i den delen, utan alla de här delarna ingår. Men uppdraget ska redovisas så tidigt att det där handlar om att avgränsa uppdraget till att identifiera de eventuella förändringar som krävs för att försöksverksamheten ska kunna bedrivas på ett bra och lagenligt sätt.

I det här läget finns det nog å ena sidan en risk att man har väldigt stora förhoppningar på att det här ska vara revolutionerande på väldigt kort sikt och å andra sidan en risk för att vi fördröjer de positiva effekter som utvecklingen kan ha. Jag tror att vi behöver ha en så snabb hantering att vi öppnar för att de här möjligheterna tas till vara så fort som möjligt och samtidigt en förståelse för att de förarstyrda fordonen kommer att vara dominerande i trafikbilden under överskådlig tid. Det behöver man i den här utvecklingen ta hänsyn till.

Anf. 93 MATHIAS SUNDIN (L):

Fru talman! Jag tackar infrastrukturministern så mycket för svaren, inte minst för innehållet i svaren. Jag tycker att det låter väldigt positivt. Vi har en samsyn om att det här är en bra utveckling, och regeringen är på bollen.

Då vill jag bara önska god jul och säga: Kör försiktigt hem!

Anf. 94 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag tackar för interpellationen och möjligheten att diskutera det här väldigt spännande, intressanta och verkligen framtidsinriktade ämnet.

Jag önskar ledamoten en god jul och ett gott nytt år. Jag tänker inte köra hem. Däremot tänker jag åka tåg väldigt säkert.

Överläggningen var härmed avslutad.

### **§ 19 Svar på interpellation 2015/16:159 om utarmning av det regionala flyget i Sverige**

Anf. 95 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Penilla Gunther har frågat mig på vems uppdrag Trafikverket har agerat för att inte betala ut driftsbidraget eller för att kräva tillbaka bidraget av dem som fått det samt av vilken orsak.

Låt mig först understryka att jag delar Penilla Gunthers uppfattning att regionala flygplatser fyller en viktig funktion för både näringslivets och privatpersoners möjligheter till transporter. Det gäller särskilt i de delar av landet som är glest befolkade, har långa transportavstånd och där de alternativa transportmöjligheterna är begränsade.

Statlig ersättning för driften av icke-statliga flygplatser betalas ut i enlighet med förordningen om driftbidrag till icke-statliga flygplatser och förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Sedan den 1 februari 2015 kan statlig ersättning enligt dessa två förordningar endast beviljas och utbetalas till de icke-statliga flygplatser där det utförs en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse i enlighet med EU:s bestämmelser om stöd i form av ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Inom Regeringskansliet pågår ett arbete för att se över om det behövs ytterligare förändringar i ovan nämnda förordningar.

Det är Trafikverket som har uppdraget att hantera utbetalningarna av de statliga ersättningarna till icke-statliga flygplatser enligt de förordningar jag nämnde tidigare. I uppdraget ligger också att kontrollera att statens stöd till icke-statliga flygplatser betalas ut i enlighet med EU:s bestämmelser om statligt stöd i form av ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

Anf. 96 PENILLA GUNTHER (KD):

Fru talman! Jag får tacka för svaret, som dock inte var så tydligt som jag hade önskat. Jag fick betydligt mer information under den dag som anordnades i går av organisationen Svenska Regionala Flygplatser. Där fick vi information både från Bryssel och från SKL om hanteringen av inte minst detta med SGEI-kriterier, precis som statsrådet har nämnt. Det handlar om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och så vidare.

Dessvärre kvarstår frågan till statsrådet. Det här är en märklig hantering, måste man konstatera, på många olika sätt. Förra året vid den här tiden hade Trafikverket kommit med en ganska utförlig utredning om detta. Man kunde tro att det nu skulle bli lugn och ro för de regionala flygplatserna, som redan tidigare hade utsatts för oro av EU-kommissionen när det gällde de här sakerna – men icke.

Det är snart jul. Det är snart ett nytt år. Varje bolag, oavsett storlek, vill ha ordning i finanserna vid årets slut för att kunna göra ett vettigt bokslut. Låt oss säga att man har en likviditetsbrist, vilket många har i slutet av året

innan de har fått in alla pengar från fakturor och så vidare. Det är klart att det blir ännu mer kännbart om man dessutom har verksamheter som består av ganska mycket personal. Och det handlar om driftskostnader i stort.

De regionala flygplatserna har inte fått ut sina pengar. Då kan man undra: Hur är det möjligt att de i december månad 2015 inte har fått ut sitt bidrag, trots att man har haft så lång tid på sig att fundera över om det stämmer med kriterierna eller inte? Dessutom borde man rimligtvis ha signalerat i kontakterna med Bryssel, med EU-kommissionen eller med SKL, vars ägare är regioner och kommuner i det här fallet.

Hur hade det varit om man hade haft det statligt, som Swedavia? Med Swedavias överskott på över 1 miljard kronor hade man redan kunnat finansiera det här för de regionala flygplatserna. Nu har vi inte den ordningen i Sverige, men det är det som är bristen. De lönsamma flygplatserna ligger i ett enda bolag, det statliga, medan de regionala flygplatserna ska kämpa med de här kriterierna, med en osedvanligt krånglig myndighet, Trafikverket, och dessutom ett departement som inte verkar vara särskilt handlingskraftigt.

Frågan kvarstår: Hur kan det vara möjligt att det är så här för de här bolagen, som i många fall är ganska små? Statsrådet har själv varit kommunpolitiker. Hon vet väl att man som kommunfullmäktigeledamot kanske inte alltid är jätteinsatt i varje bolags, inte heller ett flygplatsbolags, hantering. Hur är det då att få en propå om att flygplatsbolaget måste få pengar från kommunen eller regionen för att staten inte betalar ut bidrag i rätt tid?

Frågan kvarstår. Jag ser fram emot ett nytt svar.

Anf. 97 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Både Trafikverket och andra bedömer att de problem som har varit under 2015 är av övergående natur. Skälet till att de har uppstått är att man har gått från en typ av regelverk till ett annat. EU har förändrat sitt regelverk för stöd till icke-statliga flygplatser, och det nya regelverket implementeras nu i Sverige.

Det innebär bland annat att ägaren till de här regionala flygplatserna behöver ge ett SGEI-uppdrag, det vill säga att man tydliggör att det här är en flygplats som bedriver tjänster av allmän karaktär och därmed kan vara berättigade till stöd från staten.

Då ska man också komma ihåg att oavsett om det är staten, kommunen eller regionen som stöder ett bolag följer man samma EU-lagstiftning och regelverk vad gäller offentligt stöd. Det har egentligen ingen betydelse om pengarna kommer från den kommunala, statliga eller regionala kassan. Detta innebär att det inte finns någon lösning som säger man får gå in och täcka upp från region eller kommun, och så löser det sig.

Det som är problemet här är att om en flygplats skulle få ett felaktigt utbetalat stöd, det vill säga att om man får ett felaktigt statsstöd eftersom man inte uppfyller kriterierna för att få ta emot statsstöd, då är det inte staten, det vill säga Trafikverket i det här fallet, som drabbas utan den som har tagit emot stödet och då blir återbetalningsskyldig.

Därför har det varit väldigt viktigt att säkerställa att de regionala flygplatserna har ett tydligt uttalat SGEI-uppdrag som möjliggör för en utbetalning av det statliga stödet. Detta är en myndighetsutövning som helt och

hållet ligger under Trafikverket, och hur man har agerat i olika fall kan jag därför inte svara på.

Däremot har jag fått väldigt tydliga signaler både från Trafikverket och från enskilda flygplatser om att det samarbete som nu är etablerat mellan SKL, Trafikverket och enskilda flygplatsägare eller flygplatser fungerar väl. Allting tyder på att det regelverk som nu är i en omstöpningsfas, får man nog säga, kommer att fungera bättre från nästa år.

Det finns ingen ambition från statens sida att dra sig undan det här svaret eller att minska stödet, utan vad det handlar om är en regelförändring där flygplatserna och flygplatsägarna har haft olika lätt eller svårt att visa att man har anpassat sig till dessa regelverk.

Anf. 98 PENILLA GUNTHER (KD):

Fru talman! Det råder ingen tvekan om att det är jätteviktigt att våra regionala flygplatser vet hur de ska formulera sig så att de kan uppfylla de här kriterierna. Detta är det ingen som har motsatt sig – tvärtom.

Det kunde dock vara klädsamt om ansvarig myndighet och ansvarigt departement kunde ge någon riktlinje redan i början av året. Nu är det ett antal flygplatser som har haft, och fortfarande har, det väldigt kämpigt. Jag träffade representanter för flera av dem i går. Nu är vi som sagt snart i slutet av december månad. Vi vet att Sverige i princip avstannar kvällen före julafton. Hur ska vi göra med detta nu då? Kommer Trafikverket verkligen att betala ut de stöd som de tror går att betala ut?

Vi har ett par flygplatser som har drabbats av att de fick pengar. Sedan skulle de betala tillbaka pengar, och så ska de nu få pengarna igen. Eftersom statsrådet är ansvarig för myndigheten undrar jag ändå över statsrådets inställning till detta. Det kan inte vara helt acceptabelt att en myndighet behandlar dem man har ansvar för, i det här fallet regionala flygplatser, på det sättet när det handlar om offentliga medel. Vi vet båda två att kommunerna egentligen inte har något intresse av att lägga ned pengar på infrastruktur om man samtidigt kämpar med andra uppgifter just nu där behoven är akuta och man dessutom vet att det borde komma pengar från staten. Där har vi ett pedagogiskt dilemma, helt enkelt.

Vi kan också konstatera att det här ju ger en signal till många att de regionala flygplatserna inte fyller den viktiga funktion som statsrådet ändå antyder i sitt svar på min interpellation. Socialdemokraternas samarbetsparti Miljöpartiets representant gav ett väldigt tydligt svar här i förra veckan i debatten om regional tillväxt och uttalade att det inte behövs något flyg inom Sverige. Man kan tydligen ta sig på helt andra sätt upp till Luleå, Kiruna och Haparanda eller vart man nu vill. Men man ska åtminstone inte kunna komma fram och tillbaka till Stockholm över samma dag.

Detta är en viktig signal till Sverige och dess befolkning i hela landet, inte minst i de små kommunerna. Hur ska man kunna ha ett fungerande näringsliv om man inte har tryggheten i att vi faktiskt har en infrastruktur där flyget räknas in? Ofta gör man inte det. Jag har hört talas om att det kanske skulle komma en luftfartsstrategi. Då vore det kanske bra om ansvariga myndigheter även där har folk som jobbar med det.

Jag kan berätta att innan jag skrev interpellationen testade jag att ringa till Trafikverket i Borlänge och fråga vem som är ansvarig för luftfartsfrågor. Växeln visste inte det. Så otydligt är det. Det går nästan inte att hitta

något på deras hemsida. Så dolt är ansvaret för luftfartsfrågor i Sverige i dag, 2015.

Ska vi ha det på det sättet? Ska man vara så otydlig i frågan om det regionala flyget är viktigt för Sverige, för tillväxt och för utveckling och dessutom få det svaret i den här kammaren att vi inte behöver något flyg inom landets gränser?

Anf. 99 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Som Penilla Gunther säkert vet var det ungefär ett år sedan som den här regeringen tillträdde. Mig veterligt har vi inte avvecklat några tidigare statliga flygplatser och gjort dem regionala under detta år, och vi har inte gjort några större omorganisationer vad gäller luftfart på Trafikverket.

Vi har heller inte uttalat någonting som går i den riktning som Penilla Gunther antyder. Att enstaka ledamöter uttrycker sig på ett sätt får de stå för, men regeringen har väldigt tydligt uttryckt att de transportpolitiska målen om god tillgänglighet i hela landet gäller. I stora delar av landet innebär det att flyget är en oerhört viktig resurs för att kunna transportera sig med rimliga restider inte bara till Stockholm. Man måste ha den tillgängligheten inte minst för norra Sverige.

Jag vill återigen framhålla att det inte är så att statsstöd i EU:s mening bara rör stöd från staten till exempel till en regional flygplats, utan det är offentligt stöd, och där räknar vi allt stöd lika. Det som Penilla Gunther antyder i även sitt senaste inlägg, att kommunen nu skulle gå in och täcka upp för att man inte får det statliga stödet, stämmer helt enkelt inte. Antingen har de här flygplatserna kvalificerat sig för att räknas som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, det vill säga en SGEI-flygplats, och då har man möjlighet att få det statliga stödet. Eller så har man inte kvalificerat sig för det stödet, och då har man inte möjlighet att få ett kommunalt stöd utan att riskera att bli återbetalningsskyldig.

Det som har hänt i år är inte någon politisk omsvängning i synen på de regionala flygplatserna, och det vet Penilla Gunther väldigt väl. Det som har hänt är att EU 2014 ändrade sitt regelverk och att Sverige 2015 gör en följdändring i hur och på vilka grunder det statliga stödet ska utbetalas och vad flygplatsägarna behöver göra för att säkerställa att man kan ta emot det stödet utan risk för återbetalning.

Nästa år räknar man med att det här ska fungera igen, att det nya regelverket har kommit på plats på ett sådant sätt att det går att hantera och att den här typen av problem inte uppstår igen.

Det här är inte en fråga om huruvida staten ska fortsätta att betala stöd till flygplatser som har möjlighet att ta emot det stödet, utan det är en fråga om en regelförändring som har gett upphov till en del förseningar i utbetalningarna och en viss osäkerhet kring om alla aktuella flygplatser har varit stödberättigade enligt alla de regelverk som finns. Det har också i något fall varit fråga om flygplatser som har behövt notifiera statsstödet, eftersom man har kommit över vissa gränsvärden och så.

I Regeringskansliet bereds just nu ärendet om det krävs ytterligare regelförändringar i de nya förordningarna. Detta kommer att hanteras under de första månaderna nästa år. I övrigt är det självklart så att det är Trafikverket som ska säkerställa att den myndighetsutövning man genomför sker

på ett sätt som överensstämmer både med svensk lagstiftning och med EU:s regelverk.

Anf. 100 PENILLA GUNTHER (KD):

Fru talman! Jag har inte uttalat att kommunerna ska ge ekonomiskt stöd i den meningen att de faktiskt ger det, men de kanske måste låna ut pengar. Som ansvarig ägare till ett bolag måste kanske en kommun eller region kunna lösa en likviditetsbrist.

Om statsrådet inte har pengar i plånboken och går och handlar går det knappast att handla, såvida hon inte har ett kort med obegränsade tillgångar på. Men låt oss fortfarande hålla oss till kontanterna. Om det inte finns kontanter råder en likviditetsbrist. Många av bolagen har råkat ut för att hamna i närheten av eller rätt i en kontantbrist. Då måste ägaren lösa den bristen på något sätt.

Det är ingen som har motsatt sig att kriterierna ska uppfyllas på allra bästa sätt efter alla lagar och regler. Det är inte där frågan ligger. Frågan handlar om hur inte minst Trafikverket, departementet och ansvarigt statsråd har hanterat detta.

Utredningen från Trafikverket kom redan i oktober november förra året. Då har det funnits god tid att samla representanter för de regionala flygplatserna och framföra hur lösningen kan skrivas för att uppfylla kraven på allra bästa sätt, inte minst i samråd med SKL.

Där ligger fortfarande min fråga. Varför har man inte agerat tidigare och tydligare?

Anf. 101 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag håller helt med Penilla Gunther om att det är olyckligt att flera flygplatser har hamnat i en situation där det är svårigheter med både likviditeten och att få svar när de kan få de förutsättningar de behöver.

Det sker en samordning nu där SKL, Trafikverket och andra berörda samverkar för att klargöra vilka krav som ställs på flygplatsägarna och på flygplatserna och vad som behövs för att uppfylla kraven i det nya regelverket. Det hade varit bra om det arbetet hade kommit igång tidigare så att man inte hade behövt hamna i tidsnöd. Jag håller definitivt med Penilla Gunther om den analysen.

Grundproblemet kvarstår. Det har handlat om en hanteringsfråga under det här året. Jag förstår att det är lockande att få detta att framstå som flygfientlig regeringspolitik i största allmänhet. Jag kan försäkra Penilla Gunther om att någon sådan omsvängning i politiken inte föreligger. Exakt samma summa som tidigare var avsatt för stöd till regionala flygplatser har avsatts det här året och kommande budgetår. Det handlar inte om ett tillbakadragande av statens intresse att hålla igång regionala flygplatser.

Den flygstrategi som det hänvisades till har påbörjat sitt arbete. Där ingår även betydelsen av regionala flygplatser och vilken roll flyget ska ha i de framtida transportsystemen. Vi anser att flyget har en viktig och naturlig roll, men den utvecklas i takt med att andra transportslag också blir effektivare. Det kommer inte att ta bort behovet av regionala välfungerande flygplatser.

Överläggningen var härmed avslutad.



Anf. 102 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Penilla Gunther har frågat finansministern hur en eventuell flygskatt ska bidra till ökad lönsamhet för regionala flygplatser och flygtrafiken inom landet.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Låt mig först understryka att jag delar Penilla Gunthers uppfattning att de regionala flygplatserna fyller en viktig funktion för både näringslivets och privatpersoners möjligheter till transporter. Det gäller särskilt i de delar av landet som är glest befolkade, har långa transportavstånd och där de alternativa transportmöjligheterna är begränsade.

Regeringen har tillsatt en särskild utredare som ska analysera och lämna förslag på hur en skatt på flygresor kan utformas. Syftet med att tillsätta en utredning är att se över möjligheterna för hur en flygskatt kan bidra till att nå miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Skattens utformning ska samverka med de närings-, transport- och regionalpolitiska målen om bland annat jobb, tillgänglighet och konkurrenskraft i alla delar av landet. Utredningen ska även redovisa en konsekvensanalys för Sveriges icke statliga regionala flygplatser respektive statliga flygplatser. Jag har ingen möjlighet att på förhand redovisa effekterna för regionala flygplatser och flygtrafiken inom landet, då uppdraget redovisas till regeringen först den 30 november 2016.

Anf. 103 PENILLA GUNTHER (KD):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Jag förstår att vi inte kan föregå en utredning som nyss tillsatts. Men jag tycker att frågan är intressant. Varför tillsätts en utredning om flygskatt i stället för att se till att det utvecklas mer miljövänliga bränslen och miljövänlig hantering över huvud taget?

Nu är det desto roligare att man vet att initiativ har tagits. Vi vet att Karlstad flygplats, en regional flygplats, har den första stationära anläggningen för biodrivmedel. Swedavia annonserade ut i ett pressmeddelande i förra veckan att man tittar över alla marktransporter på sina flygplatser i fråga om biobränsle.

Låt mig ge ett exempel från stortinget i Norge. Jag är aktiv även på nordisk nivå. När stortinget antog den norska statsbudgeten den 23 november var man tydlig med att en flygskatt inte är så viktig utan snarare att gynna övergången till biobaserat flygbränsle.

Då har man valt följande lösning. Landningsavgifterna på de norska flygplatserna kommer att reduceras med 25 procent för flygplan som flyger på minst 25 procent förnybart bränsle. Avsikten är att styra systemet från 2018. Avgiften ska ersätta en kvotplikt på 25 procent för biobränsleandelen i flygbränslet. Detta handlar om inrikes flyg. Sedan tidigare finns en koldioxidavgift för flyg inom Norge.

Detta måste ändå på något sätt stimulera tanken hur vi kan göra i Sverige. I den förra interpellationsdebatten konstaterade vi att de regionala flygplatserna är viktiga. Vi behöver ett fungerande inrikesflyg. Statsrådets

Svar på  
interpellationer

kollega Damberg sa på näringsutskottets möte i går att i fråga om exportstrategin hade han gärna sett fler utländska destinationer med direktlinjer till Sverige, inte bara till de stora flygplatserna utan till fler flygplatser ute i vårt avlånga land. Jag frågade Damberg hur detta ska stimuleras.

Denna fråga har stor betydelse för strategin som regeringen ska lägga fram om hållbart företagande. Ett företag med självaktning vill jobba hållbart på alla sätt, socialt, ekonomiskt, miljömässigt och så vidare. Frågan om att resa kommer framöver att vara oerhört viktig.

Om vi ska ta oss snabbt fram och tillbaka, inte minst till Stockholm över dagen, och vi bor ute på landet, ska vi inte angripa ett transportslag med en skatt i stället för att angripa det som vi vill komma åt med skatten. Om vi vill att det ska bli en bättre miljöpåverkan måste en utveckling av biobränsle vara modellen.

Hur ser statsrådet på detta?

Anf. 104 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag tror att man kan konstatera att det här inte handlar om antingen eller. Som inte minst de förhandlingar som pågått i Paris i veckan har visat står jorden inför en kollaps, och det är klart att vi som modernt, rikt föregångsland har att ta stort ansvar för att ställa om jorden till en mer hållbar utveckling.

Transportsektorn i Sverige står för en orimligt stor, får man nog säga, andel av både energianvändningen och inte minst användningen av fossila bränslen. Det är klart att en del i att ställa om handlar om att utveckla alternativ och att stimulera framväxt av biobränslen, eldrift och andra typer av alternativa drivmedel. Men det handlar nog också om att ställa om till transportslag som är mer energieffektiva och att totalt sett minska transportsektorns klimatpåverkan. Det är ju så att även alternativa drivmedel som förbränns ger upphov till CO<sub>2</sub>-utsläpp i atmosfären.

Vi har satt ett mål att ha en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Där är biobränslen och annat av väldigt stor betydelse. Jag tror att man behöver titta på platser där flyget är kanske det enda men åtminstone det bästa alternativet. Där ska flyget självklart vara så lite klimatpåverkande som möjligt. Men ibland finns det också tillfällen då man behöver stimulera konsumenter att välja ett mer hållbart sätt att resa. Det är ju inte så att alla flygresor som sker i dag sker mellan platser där det inte finns några mer hållbara alternativ.

På flygområdet men också på alla andra områden i samhället behöver vi med andra ord arbeta med både morot och piska, med ny teknik, med begränsande lagstiftning och med pålagor för att med alla medel som vi har till vårt förfogande göra allt vi kan för att den omställning som måste ske ska ske så fort som möjligt men fortfarande utan att hota utvecklingen av de andra två hållbarhetsmålen.

Det är det som flygskatteutredningen ska göra – den ska titta på hur man kan utforma en flygskatt som får påverkan på att minska flygets klimatpåverkan men inte medverkar till att jobb- eller tillgänglighetsmål påverkas negativt. Det är de utredningsdirektiv som finns. Jag har svårt att se varför man är så rädd för en utveckling som innebär att man kanske ibland behöver använda andra färdmedel än flyg när de ur hållbarhetssynpunkt är bättre alternativ.

Anf. 105 PENILLA GUNTHER (KD):

Fru talman! Jag delar statsrådets uppfattning. Jag tycker att vi ska ha en strävan att använda alla miljövänliga transportmedel som går, absolut.

Man kan ta ett sådant enkelt exempel som att många föräldrar skjutsar sina barn till skolan i stället för att barnen får cykla, som vissa gjorde när de var mindre – mina egna barn, till exempel.

Det är klart att man i stort och smått måste tänka på hur man agerar. Det är därför jag ifrågasätter en skatt i stället för att angripa grundproblemet och det som vi alla vill förbättra. Miljövänliga transporter är ju viktiga för Sverige och för hela världen.

Skulle vi följa det norska exemplet och reducera landningsavgifterna, som man har fattat beslut om i stortinget, skulle vi också kunna hjälpa flygindustrin att ta fram ytterligare miljöförbättrande lösningar.

Vi kan ju konstatera att statens intäkter från transportpolitiskt motiverade tvingande avgifter för luftfarten var nästan 5 ½ miljard kronor förra året. Om man i stället för dessa avgifter, varav landningsavgifter och så vidare är merparten, lite grann kan ställa om till att se till att det finns mer biobränsle och klimatsmarta alternativ även inom flygindustrin är det klart – tror i alla fall jag – att det är viktigt för Sverige.

Vi lägger miljoner på utvecklingen av besöks- och destinationsnäringen, men det spelar ingen roll om besökare inte kan ta sig hit eller härifrån. Särskilt för besökare utomlands ifrån, inte minst till företag uppe i Norrland eller någon annanstans i landet där man har flyg, betyder det här oerhört mycket. Om man dessutom har utländska ägare eller utländska chefer och medarbetare som ska besöka företaget emellanåt, ska de sätta sig på tåget från Stockholm, Göteborg eller någon annanstans? Det tar ytterligare fyra, sex, åtta, tio timmar. I så fall tror inte jag att vi kommer att ha så många företag med utländska ägare kvar eftersom de tycker att det är en erbarmligt dålig idé att sitta så många timmar extra för ett kort besök i Sverige.

Vi måste också se till sammanhanget. Visst kan man göra en utredning av en flygskatt. Men i direktivet, som jag citerar i min interpellation, står det så här: ”Genom en skatt på flygresor kan flyget i högre utsträckning bära sina egna klimatkostnader. Skatten bör uppmuntra konsumenter att välja mer miljövänliga alternativ, vilket i sin tur leder till minskade utsläpp och mindre klimatpåverkan.”

Genom att skriva på det sättet har man i princip redan tagit ställning, menar jag. Då är meningen att det ska tas fram en skatt. Man ska inte hitta de andra alternativen. Då blir jag bekymrad, och då kvarstår min fråga även där: Vill man så gärna ha en flygskatt i stället för att utveckla andra metoder?

Anf. 106 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Nej, som jag redan har sagt två eller tre gånger handlar det här inte om att ta fram ett förslag på hur en flygskatt skulle kunna utformas *i stället för* andra åtgärder.

Det här är en av många åtgärder som sammantaget bidrar till att minska transportsektorns – i det här fallet flygets – negativa miljö- och klimatpåverkan och samtidigt bidra till de transportpolitiska och näringspolitiska målen om fler arbeten, minskad arbetslöshet, god tillgänglighet i hela landet, bättre hälsa och så vidare. Alla de målen ligger kvar.

Det skräckscenario som målas upp i talarstolen – att man inte längre skulle kunna flyga till delar av Sverige efter att flygskatten är utredd och att man plötsligt skulle behöva sitta på tåget i tio timmar i stället – är naturligtvis inte avsikten. Då har vi ju inte tillgodosett behoven av möjligheter till jobb och utveckling i hela landet och goda transportmöjligheter, utan då är det någonting annat. Eftersom de kriterierna är tydligt uttryckta i utredningsdirektiven skulle man naturligtvis inte lägga fram ett sådant förslag.

Det finns mycket annat man kan göra inom flygbranschen än enbart att gå över till bibränslen. Biobränslena är en viktig del, men i dagsläget är de så mycket dyrare att det nog inte är realistiskt att tro på ett stort genombrott på det området, åtminstone inte i närtid. Men det har ju skett väldigt stora effektiviseringar när det gäller bränsle inom flyget de senaste åren, inte minst när det gäller gröna inflygningar. Hur man planerar rutter, större områden som är gemensamma luftrum där man kan välja kortaste resvägen och så vidare kommer att bidra ytterligare till det.

Jag menar att vi behöver vidta åtgärder på många olika områden, vilket totalt sett ska bidra till att flyget minskar sin negativa klimatpåverkan med bibehållen möjlighet till utveckling och jobb i hela landet och god tillgänglighet i hela landet. Det är svaret. Det är de direktiv som utredningen har fått, och det är på de direktiven som betänkandet som kommer så småningom kommer att baseras.

Anf. 107 PENILLA GUNTHER (KD):

Fru talman! Statsrådet får ursäkta, men jag tillåter mig att tvivla, inte minst på grund av det samarbetsparti som Socialdemokraterna har. Det är ledsamt med tanke på att vi behöver en miljövänlig utveckling av alla transportslag. I dag när tunnelbana, pendeltåg och fjärrtåg inte har fungerat i Stockholmsområdet väljer folk att transportera sig på annat sätt. Förhoppningsvis finns det många bilar som kör på miljövänligt bränsle.

Vi skulle nog inte komma på tanken att använda styrmedel såsom högre skatt på olika delar av bilkörningen, alltså på samma sätt som man gör med flyget. Flyget har fortfarande en dålig klang för många; de har kanske inte hängt med i att det i dag finns mer miljövänliga bränslen. I den meningen delar jag statsrådets uppfattning att det fortfarande i många fall är för dyrt. Men ju mer det används, desto lägre blir så småningom priset. Det är något som vi måste sträva efter.

Jag vidhåller min fråga som gäller det som norska stortinget har tagit ställning till. Man kan se på saken från olika håll. Det som bekymrar mig är det jag tidigare citerade ur direktivet och som gäller den eventuella flygskatten, om man vill styra det så tydligt eller inte.

Anf. 108 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Det står i direktivet att vi vill stimulera konsumenter. Jag har också sagt att när det är möjligt bör man välja mer miljö- och klimat-effektiva transportsätt.

Men det är fortfarande så att en flygskatt ska utformas på ett sätt som inte äventyrar målen om jobb och utveckling samt god tillgänglighet i hela landet. De behöver balanseras, och det är därför båda delarna finns med i utredningsuppdraget.

Det är nog inte så att flyget nödvändigtvis har dålig klang, men flyget har ganska dåliga värden när det gäller klimat- och miljöanpassning jämfört med många andra transportslag. Det innebär att på sträckor där flyget kanske inte är det mest hållbara valet av transportslag är det bra om människor väljer ett annat mer hållbart transportsätt.

Samtidigt ska flyget utvecklas på det positiva sätt som är nödvändigt när det gäller alternativa drivmedel, mer bränslesparande framförande och så vidare. Det är naturligtvis jätteviktigt. Men det finns också tillfällen när flyget med lätthet och med positiva resultat skulle kunna ersättas av till exempel snabbtåg.

Vi behöver inte styra bara med det ena, utan vi behöver styra med alla tillgängliga medel vi har. Det ska ske på ett sätt som tillgodoser behovet av god tillgänglighet i hela landet. Vi ska ha såväl jobb och tillväxt som möjlighet att leva i hela landet. Vi ska också nå våra klimat- och miljömål, och där behöver flyget ta sin andel.

Överläggningen var härmed avslutad.

## § 21 Svar på interpellation 2015/16:221 om ökad konkurrens på järnvägen

Anf. 109 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jessica Rosencrantz har frågat mig om jag anser att det är positivt med ökad konkurrens på det svenska järnvägsnätet samt vilka åtgärder jag vidtagit för att främja konkurrens på järnvägsnätet och slutligen vilka initiativ jag är beredd att ta för att ytterligare stimulera till en ökad konkurrens på likvärdiga villkor på järnvägsnätet.

Inledningsvis vill jag klargöra att ett väl fungerande järnvägsnät är en högt prioriterad fråga för regeringen.

Sedan oktober 2010 råder fritt tillträde för persontrafik på järnväg under förutsättning att operatören innehar erforderliga tillstånd för att driva trafiken. Etablerade aktörer på marknaden har av lätt insedda skäl en fördel genom sina sedan tidigare inarbetade relationer med exempelvis innehavare av depåer eller tillgång till ett väl etablerat biljettsystem. Konkurrensneutral tillgång till dessa tjänster skulle bidra till konkurrens på mer lika villkor.

Utredningen om järnvägens organisation lämnar inom kort sitt slutbetänkande. Den har bland annat som uppgift att ta ställning till om en mer samlad förvaltning av spår och terminalanläggningar bör etableras för att förbättra tillgången till sådana tjänster.

I fråga om ett konkurrensneutralt biljettsystem finns sedan en tid en etablerad oberoende försäljningskanal av tågbiljetter via [www.resrobot.se](http://www.resrobot.se) där samtliga tågaktörer säljer sina biljetter. En intern utredning på Näringsdepartementet presenterade i februari 2015 ett antal förslag i syfte att utifrån ett resenärsperspektiv förbättra möjligheterna till information kring resealternativ och prisinformation vid kollektivtrafikresor. Förslagen remitterades under våren 2015 och bereds nu vidare inom Regeringskansliet.

Järnvägens signalsystem är naturligtvis konkurrensneutralt i det att det inte gör skillnad på vilket järnvägsföretag som trafikerar linjen. Däremot

finns det tekniska skillnader mellan olika tågtyper som medför begränsningar i vilken hastighet tåget kan köras.

En ökad konkurrens kan vara positiv om det leder till nya valmöjligheter för resenärerna. Den nya konkurrenssituationen ställer dock ökade krav på järnvägssystemet för att nyttan av konkurrensen ska komma resenärerna till del. I slutbetänkandet från Utredningen om järnvägens organisation, som lämnas senast den 23 december, behandlas många av frågorna kring hur järnvägens funktionssätt kan förbättras. Jag ser fram emot att få ta del av utredningens resultat.

Anf. 110 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Det är trevligt att stå här igen och debattera. Vi stod ju här så sent som i går.

Frågan handlar om konkurrens på järnvägen. Den enskilda resenären har haft möjlighet, åtminstone i teorin, att välja mellan flera olika tågbolag när hon eller han gjort sin resa. Möjligheten att välja flygbolag har funnits länge, vilket lett till pressade priser, fler flygbolag och attraktiva upplägg för resenären. Förhoppningsvis kan vi, tack vare en avreglering, se samma utveckling på tågsidan, alltså fler aktörer, fler avgångar, lägre priser. Det skulle vara helt i linje med den ambition som vi alla har, att få ett ökat tågresande i vårt land.

Vi kan nog konstatera att konkurrensen inte riktigt har tagit fart. Vi ser ganska få aktörer som faktiskt har vågat satsa på den svenska marknaden. Ett exempel som ofta nämns är MTR, som numera trafikerar sträckan Stockholm–Göteborg. När man diskuterar med de aktörer som både har vågat satsa och som kanske funderar på att satsa nämner de ett antal utmaningar som fortfarande finns i systemet, och det är om dem min interpellation handlar.

Aktörerna beskriver att det fortfarande finns kvar en del förturer för den tidigare monopolisten i systemet. Flera av dem nämner jag i min interpellation och statsrådet i sitt svar. Det handlar om att, i det här fallet, SJ får förtur vad gäller tåglägen och att de har bättre tillgång till depåer. Men det finns också en diskussion om att signalsystemet är bättre anpassat för SJ:s tåg än för de andras.

Sammantaget innebär det problem vad gäller konkurrensen, inte minst när vi bokar biljetter. Den hemsida som vi alla förmodligen går in på när vi bokar våra tågbiljetter är [www.sj.se](http://www.sj.se), och där finns inte alla aktörer med, till exempel inte MTR.

Därför är min fråga – här söker jag inte någon politisk konflikt utan mer en diskussion – hur vi kan åstadkomma en fungerande konkurrens, som jag tror att vi alla inser kan vara till gagn för resenärerna. Förs det några resonemang med Trafikverket och Transportstyrelsen, som är de huvudsakliga myndigheter som har att hantera frågan från politikens sida? Ser statsrådet att det finns mer att göra?

Jag är fullt medveten om utredningen av Gunnar Alexandersson, och vi väntar alla med stort intresse på huvudbetänkandet. Finns det något som statsrådet menar att vi kan göra för att främja en fungerande konkurrens som inte bara blir i teorin utan också i praktiken?

Anf. 111 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag skulle möjligen vilja invända på en punkt. Det är inte så att signalsystemet är anpassat efter en viss operatörs tåg, utan snarare har vissa operatörer köpt in tåg som är anpassade efter signalsystemet eftersom signalsystemet ju är äldre än, vågar jag påstå, samtliga tåg som i dag trafikerar järnvägsnätet.

Det innebär att signalsystemet i sig naturligtvis inte är en konkurrensnackdel i den meningen att det skulle ha anpassats efter den tidigare statliga monopolisten. Det handlar om att alla tåg som inte har korglutning, som det i det här fallet handlar om, med det befintliga signalsystemet tvingas köra med lägre hastighet. Det gäller oavsett vilken operatör som äger tågen.

Samtidigt har konkurrensen på spåret ökat dramatiskt under de här åren, framför allt till följd av att den regionala trafiken och kollektivtrafiken har ökat mycket.

En möjlig förklaring till att fjärrtågen inte har fått samma utveckling på konkurrenssidan är att det är stora investeringsåtaganden för att komma in på en sådan marknad. Kollektivtrafikmyndigheterna äger i allmänhet det rullande materialet, det vill säga – på svenska – lok och vagnar. Det gör att den som vill gå in och lägga bud på att driva trafiken inte behöver köpa in tåg och vagnar själv utan kan ta över det som myndigheten redan äger och sedan köra trafiken tills nästa upphandling sker.

Något sådant förfarande finns inte inom fjärrtrafiken, utan där kan vem som helst som har erforderliga tillstånd gå in och ansöka om ett tågläge och sedan köra trafik. Men det bygger på att man har gjort antagandet att de tunga investeringar som krävs betalar sig.

Det finns mycket att titta på. Det har kanske inte något egenvärde i sig att det kör många olika bolag på banan. Jag tror att få resenärer håller med om att det är önskvärt. Det som är önskvärt är att man får en tillförlitlig järnväg som har en god tillgänglighet, det vill säga en turtäthet och bekvämlighet som är attraktiv, och – inte minst – att vi får ökad punktlighet. Allt detta samverkar på olika sätt.

Det blir ett lite snävt perspektiv att bara ha som målsättning att ha fler aktörer på spåret. Här handlar det om att förbättra järnvägens attraktivitet som helhet.

Nyttjandet av den befintliga infrastrukturen kan till och med bli mer ineffektivt med en omfattande konkurrens på spåret. Om det är två eller tre bolag som kör halvtomma eller tredjedelstomma tåg i stället för att ett bolag kör ett fullt tåg har vi inte uppnått så mycket. Det riskerar också att göra det både dyrare och sämre för resenärerna.

Om konkurrens är bra eller dåligt beror lite grann på vad det leder till. Målet för oss är att tågtrafiken ska fungera för resenärerna och att de samhällsfunktioner som tåget ska svara mot fungerar på ett bra sätt.

Anf. 112 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Jag tycker faktiskt att det är synd att statsrådet nästan är tydligare i sitt muntliga svar än i sitt skriftliga med att konkurrens inte är så våldsamt viktigt.

På de flesta, för att inte säga alla, andra marknader kan vi konstatera att när det finns flera alternativ bidrar det till en större press på dem som

agerar på marknaden att pressa sina kostnader, bli effektivare och erbjuda ett bättre utbud till kunden.

Som vi var inne på gäller detta inte minst på flygsidan. Jag tror att väldigt få önskar sig en tillvaro där till exempel SAS är det enda verkamma flygbolaget, utan de flesta tycker att det är rätt bra att kunna gå in på flygstolen.se eller vad det nu kan vara och söka sig fram till det flygbolag som erbjuder den mest attraktiva rutten.

Jag är medveten om att det finns skillnader mellan hur flyget fungerar och hur järnvägen fungerar, men nog finns det stor potential att få en bättre prispress som gynnar resenärerna även på järnvägen.

Det är ganska intressant att även SJ, som verkligen hade kunnat tjäna på att vara monopolist, i alla sammanhang där jag har träffat dem säger att de välkomnar konkurrens, för den gör att de också måste effektivisera och se över sina fasta kostnader och sitt utbud till resenärerna.

För min del skulle jag nog säga att det finns ett egenvärde i konkurrens. Sedan måste man naturligtvis följa utvecklingen och se att den blir precis som vi önskar. Just nu är konkurrensen delvis en pappersprodukt som inte finns i praktiken alla gånger, men om vi kan få verklig konkurrens tror jag att vi kan se till att både priserna sänks och avgångarna för resenärerna blir fler.

Jag har en följdfråga. Transportstyrelsen har till uppgift att bevaka marknaden, också på järnvägen. När vi hade ett seminarium här i huset för ett antal veckor sedan och bjöd in Transportstyrelsen menade de att de förvisso har det uppdraget men att det delvis bara är ett pappersuppdrag. De uppfattar inte att de politiska signalerna är sådana att de ska prioritera uppgiften och faktiskt bevaka konkurrensen på järnvägen.

Min fråga till statsrådet är: Tycker man att Transportstyrelsens uppgift är viktig, och kan man tänka sig att förtydliga uppdraget och bli tydligare i sitt utkrävande av det uppdrag som redan finns?

Det är bekymmersamt om Transportstyrelsen kommer fram till att den är den aktör som ska bevaka att det finns en fungerande konkurrens och hur denna utvecklas men att det inte verkar vara en viktig fråga för politiken. Hur ser statsrådet på det? Kan man tänka sig att bli tydligare i uppdraget till Transportstyrelsen?

Anf. 113 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Om det är otydligt vilket uppdrag olika myndigheter har är vi alltid beredda att se över och vid behov göra förtydliganden. Det är klart att de uppgifter man har ska fungera på ett bra sätt. Det finns inte något motstånd mot det.

Men jag tror att man behöver se att järnvägen är en helt annan verksamhet. Det är ett system på ett sätt som väldigt få andra trafikslag är. Kapacitetsutnyttjandet är ganska stort, inte överallt men på väldigt många ställen, det vill säga: Det finns inte plats.

Det är inte bara konkurrens mellan olika bolag, utan framför allt är det konkurrens om spårutrymme. Hur konkurrensen bidrar till positiva effekter skiljer sig åt lite grann i järnvägssystemet jämfört med andra marknader eller områden där det är mer fritt och det inte finns ett kapacitetstak på samma sätt som på järnvägen.



Man behöver ta hänsyn till järnvägens väldigt specifika förutsättningar vid utformningen. Det räcker inte att bara säga: Ju fler aktörer vi har på spåret, desto bättre kommer det att bli. Så enkla samband finns det inte när det gäller järnvägen.

Kvaliteten i infrastrukturen är helt avgörande för om järnvägen som sådan blir konkurrenskraftig. Som vi pratade om här i går avsätter vi medel, 1,2 miljarder, i nästa års budget för att vårda och förbättra kvaliteten på befintlig infrastruktur. Det är som sagt helt avgörande.

Vi behöver också tillföra ny kapacitet. Det blir inte bättre av att fler konkurrerar på befintliga spår, utan vi behöver se till att vi kan utöka trafiken så att de som vill åka eller transportera gods kan göra det på ett bra sätt.

Med det vill jag peka på att det finns ytterligare en aspekt i detta som inte berörs av konkurrensutsättningen på resenärssidan, nämligen att pendeltrafiken, som har sin logik, konkurrerar med fjärrtrafiken, som har en helt annan logik, och med godstrafiken, som har ytterligare en helt annan logik.

Att bara titta på konkurrensen på ett av dessa logikområden blir lite snävt. Av alla dessa skäl välkomnar jag Alexanderssons utredning och förhoppningen att kunna bena ut om järnvägens förutsättningar är annorlunda än många andra sektorer. Därför krävs lite andra åtgärder än att bara säga att många aktörer leder till förbättrad verksamhet.

Jag är ganska säker på att sambanden inte är riktigt så enkla.

Anf. 114 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Det finns mycket i dessa frågor vi behöver fördjupa oss i.

Som statsrådet säger är det A och O att se till att vi har en järnväg som har en adekvat standard. Vi är helt överens om att satsa på drift och underhåll så att vi får en järnväg som är att lita på. Då blir säkert fler aktörer villiga och beredda att köra också.

Man ska dock inte beskriva det som att det blir vilda västern bara för att det är fler aktörer, utan som statsrådet vet finns det ett system där man söker tåglägen och får tillstånd att trafikera.

I detta sammanhang tror jag att det är alldeles utmärkt att det finns flera aktörer som är med och villiga att köra våra tåg. Därmed kan vi som sagt effektivisera våra transporter och ge resenärerna fler avgångar och lägre priser.

Sedan är det inte det enda svaret. Det ska jag verkligen säga. Det behövs en översyn av både det ena och det andra. Drift och underhåll är en sak som vi var inne på.

Jag tror att vi generellt i den här branschen behöver en diskussion om produktivitet utveckling när det gäller allt från upphandling till hur vi gör våra underhållsinsatser. Det finns en mängd olika diskussioner som är värda att föra här.

Det som har varit synd på sistone, framför allt när det gäller underhålls sidan, är att vi delvis har fastnat i en diskussion om ett återförstatligande eller ej. Den utredning av Gunnar Alexandersson, som det refereras mycket till, är väldigt tydlig med att återförstatligande är fel väg att gå när det gäller underhåll.

Min förhoppning inför de kommande debatterna om konkurrens beträffande underhåll och på trafiksidan är att vi försöker bevaka vad forskningen och de experter som vi har satt att bevaka detta säger.

Vi kan konstatera att hela EU egentligen blickar åt det svenska hållet och följer efter oss vad gäller konkurrens på järnvägen. Vi har inte minst det fjärde järnvägspaket som förhandlas för tillfället.

Jag hoppas att vi båda följer Gunnar Alexanderssons utredning men också tar till oss av slutsatserna. Han har varit tydlig med att konkurrens har varit bra när det gäller underhåll av järnvägen.

Anf. 115 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Hur man tolkar slutsatserna i det tidigare lämnade delbetänkandet lär vi återkomma till mer än en gång här i kammaren.

Men just när det gäller den här frågan: De delar som berörs handlar till exempel om det Jessica Rosencrantz var inne på, tåglägestilldelning och hur man prioriterar. Om det uppstår en bristsituation och en konkurrens handlar det om hur man fördelar tåglägen mellan olika typer av trafik och mellan olika operatörer.

Det är oerhört komplicerad och komplex materia. Man kan tänka sig att arbeta med hur man sätter banavgifter, som blir styrande för hur attraktivt det blir att ansöka om tåglägen vid vissa tidpunkter och på vissa spår. Men det är naturligtvis ett ganska trubbigt instrument. Man kan ju tänka sig att det finns trafik som är oerhört viktig att den kommer fram men som inte har samma betalningsförmåga som annan typ av trafik, som har högre intjänandeförmåga.

Det är verkligen inte enkelt. Jag ser fram emot Alexanderssons utredning, framför allt för att få ett bättre kunskapsunderlag för en fortsatt diskussion. Det uppdrag som Alexandersson har fått är enormt. Det är vitt och brett, djupt och högt. Jag har inga förhoppningar om att få serverat svart på vitt lösningen på alla problem. Men jag tror att det kommer att ge oss förutsättningar för att föra en mer nyanserad och möjligen initierad diskussion om vad som behövs för att åtgärda de här problemen på järnvägen.

Överläggningen var härmed avslutad.

## § 22 Svar på interpellation 2015/16:222 om alkobommar i hamnar

Anf. 116 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Sten Bergheden har frågat mig om jag avser att följa riksdagens beslut att sätta upp alkobommar i svenska hamnar.

Regeringen vill intensifiera arbetet för en trygg och säker vägtrafik. En viktig del i detta är att förebygga och förhindra rattfylleri. För att fortsätta ligga i framkant behöver vi, med nollvisionen som målbild, titta på nya, smarta lösningar. En sådan lösning är alkobommar i våra stora färjehamnar. Regeringen hade därför redan före riksdagens tillkännagivande förberett ett uppdrag till Trafikverket om att undersöka möjligheterna att införa alkobommar i vissa hamnar. Trafikverket har nu lämnat sin rapport.

Det är viktigt att ständigt utvärdera och pröva metoder och arbetssätt för effektiva kontroller och för att öka trafiksäkerheten. Trafikverket har i arbetet samarbetat med en rad aktörer på området, bland andra Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Tullverket och Kustbevakningen, för att få en så bred bild som möjligt av hur resurserna för kontroll i hamnarna kan användas på ett smart sätt.

Min utgångspunkt är att alkobommar är en intressant möjlighet för att förhindra rattfylleri från färjetrafiken. Vi måste nu gå igenom rapporten och dess slutsatser för att se hur vi kan gå vidare för att få till stånd effektiva åtgärder mot rattfylleri.

Anf. 117 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Tack för svaret, ministern!

Anledningen till att vi står här och diskuterar frågan är framför allt att försöksverksamheten med alkobommarna har pågått sedan Alliansen tog initiativ till det 2012. Man har provat dem i både Göteborg och Stockholm, med mycket gott resultat. Man har avlämnat fyra rapporter under resans gång, för att påtala de fördelar och brister som finns med systemet.

I trafikutskottet är vi överens om att vi tycker att detta är en bra lösning att gå vidare med, och trafikutskottet och sedan också riksdagen har fattat beslut om att i princip säga ja till att implementera alkobommar vid våra gränser, i hamnområdena.

Det är bra att vi är överens så långt. Men sedan kommer vi till det arbete som regeringen ska göra för att förverkliga detta, och då börjar det bli lite knackigt, tycker jag.

Det känns tydligt att vi är överens om tagen och vill ha alkobommar för att få bort onyktra chaufförer. På de vanliga vägnäten kan det vara 1 av 500, men i hamnarna kan det vara ända upp till 3–4 av 500 som är påverkade. Alkobommar är ett bra och effektivt sätt att gallra både vanliga bilister och yrkeschaufförer. Om det inte är något problem rullar man rätt igenom, och det tar ingen tid utan flyter på. Men om det är problem är det klart att det slår ifrån, och då blir det större provtagning och eventuella straffåtgärder för vederbörande.

Vi har hållit på med detta sedan 2012 och hade nog förväntat oss något nu, när försöket är klart. Inga försök är på gång, och det är tillfälligt stängt i Stockholm. I valrörelsen 2014 – och även före det – vet jag vilken diskussion det var när vi flyttade alkobommarna från Göteborg till Stockholm och de inte skulle vara kvar i Göteborg längre utan plockas bort. Då testade man ett tag i Stockholm.

När vi nu kommer till läget att det är klart för att sätta upp alkobommarna börjar regeringen tillsätta nya utredningar för att påtala alla eventuella problem som kan finnas. Men detta är redan utrett och klart, och det finns problembeskrivningar i rapporterna. Vi måste självklart ha en ansvarsfördelning mellan polis, tull, kustbevakning och eventuella väktare eller annan kontrollpersonal som kan behövas – det förstår jag mycket väl. Men vi måste samtidigt kunna säga till våra hamnområden och våra gränsstationer ”Avsätt plats, för vi har tänkt införa detta så snabbt som möjligt!” så att de börjar planera. Annars är risken att de plockar ned de gränsstationer som fortfarande kan finnas kvar i vissa delar av landet.

Fru talman! Mina frågor till ministern blir: När har ni gått igenom rapporten färdigt? När kan vi förvänta oss någon form av besked och beslut?

När har vi alkobommar i våra hamnar? När får vi stopp på de rattonyktra förare som tar sig ut den vägen? Det är fyra mycket enkla frågor.

Anf. 118 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag kan börja med att ställa en kontrollfråga till Sten Berg-heden: Hur mycket pengar hade den förra regeringen avsatt för att inte bara försöksverksamheten skulle kunna avslutas i god ordning utan också verksamheten skulle kunna permanentas? Det hade varit intressant att höra hur stort engagemanget i frågan var när man faktiskt hade möjlighet att fatta de besluten.

Regeringen tog i våras, den 9 april, beslut om att uppdra åt Trafikverket att utreda hur automatiska nykterhetskontroller skulle kunna införas i vissa hamnar. I uppdraget ingick att analysera vilka hamnar som kan vara aktuella utifrån parametrar som trafikvolym, kostnader, nytta och effekter. Redovisningen skulle, förutom förslag till den lagstiftning om finansiering som krävs, innehålla förslag till i vilka hamnar alkobommar borde införas den närmaste tiden och på vilken längre sikt samt en tidsplan för det. Vid utförandet av uppdrag skulle Trafikverket samråda med Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Kustbevakningen, Tullverket och brandförsvaret samt övriga berörda aktörer. Det är vad regeringen faktiskt har gjort på det här området.

Jag har lite svårt att se på vilket sätt vi från regeringens sida hade kunnat hantera detta annorlunda än genom att se på vilket sätt ett genomförande skulle kunna ske, vilka kostnader som skulle uppstå, vilka organisatoriska konsekvenser som skulle kunna uppstå och hur man kan hantera dem.

Nu har vi fått tillbaka den utredning som vi gav Trafikverket i uppdrag att göra. Det visar sig då att Trafikverket inte är övertygat om att alkobommar är den mest effektiva metoden för att stävja rattonykterhet i trafiken. Det är baserat på den samverkan som man enligt utredningsuppdraget har haft med andra myndigheter.

Därför behöver vi nu fundera över hur vi går vidare med detta. Vi anser fortfarande att den försöksverksamhet som har varit igång har visat på mycket positiva effekter. Det handlar bland annat om det som är mycket uppenbart, det vill säga att de som kör av färjan med för hög promillehalt helt enkelt blir stoppade. Det är ganska uppenbart för alla att den delen är positiv. Men även en positiv preventiv effekt har visat sig.

Syftet med denna verksamhet är egentligen inte att haffa rattfyllerister. Syftet är att minska rattonykterheten på vägen. Det betyder att ju fler som kör av färjan nyktra, desto bättre är det. Den effekten har man haft med dessa automatiska nykterhetskontroller, även när de inte har varit igång. Jag tror att det förtjänar att sägas i debatten att det faktum att de står där och att man riskerar att de faktiskt är igång när man kör av har haft en stor preventiv påverkan. Detta har utvärderingen av försöksverksamheten visat.

Regeringen har därför för avsikt att gå vidare med frågan. Däremot behöver vi naturligtvis ta ställning till hur detta ska finansieras. Men vi måste också se till att de resurser som ändå krävs från tull, polis och andra myndigheter finns på plats, så att detta inte bara blir en pappersprodukt utan att man faktiskt också är överens om att detta är det mest effektiva sättet att arbeta.

Anf. 119 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Jag tackar för detta svar. I rapporterna står det bland annat att det är mycket effektivt med tanke på personal att kunna göra så pass många kontroller. Det går åt så få personer för att testa en hel båt. Därför är detta mycket resurseffektivt.

Precis som ministern säger handlar det om att dessa stationer finns uppställda där och att man verkligen bemannar dem fullt ut, så att man verkligen tar dessa chaufförer när de kommer in med båtarna. För att ställa upp detta i hamnarna behövs det ingen fördelning i fråga om ansvarsområden och så vidare.

Jag förväntade mig att ministern skulle gå fram lite tydligare och peka med hela handen och tala om att vi ska ha upp dessa alkobommar i dessa hamnar. Men jag har inte uppfattat att några signaler har gått ut. I stället går man nu vidare med att läsa rapporter.

Man säger också när det gäller denna utredning att man kan tänka sig en ny försöksperiod. Är det någonting som vi har haft så är det en försöksperiod sedan 2012 och som bara pekar på positiva saker. En ny försöksperiod kan därför verkligen inte behövas. Nu handlar det mer om att gå från en försöksverksamhet till en permanent verksamhet i våra hamnområden.

Jag tror att det är viktigt att vi håller lite tempo här för att faktiskt verkställa det som riksdagen ändå har beslutat. Jag är helt övertygad om att det finns i stort sett en total enighet i riksdagen om att vi vill få upp dessa alkobommar i våra hamnar. Det handlar nog mest om viljan, kraften och orken från ministern och regeringen att få dessa förslag så snabbt som möjligt på bordet, så att vi kan ta beslut om dem. Det var den handlingskraften som jag eftersträvade och önskade och att detta skulle ske lite snabbare när ni tog över regeringsmakten, med tanke på den tid som ändå har gått sedan det har blivit känt hur positivt detta är.

Självklart är det så, precis som ministern säger, att vi är ute efter att detta ska ha en avskräckande effekt. Men det handlar också om att ta dessa personer. Varje person som är onykter och tar sig ut från dessa hamnar är en samhällsfara av stora mått. Framför allt gäller det den tunga trafiken. Det kan vara många människoliv som går till spillo på grund av berusade chaufförer. Det finns därför mycket att tjäna på att stoppa dessa personer, både i form av pengar och i form av undvikande av mänskligt lidande.

Jag vill också bemöta ministern när hon säger att det inte fanns några pengar. Men vi har finansierat denna försöksverksamhet hela vägen fram tills den var färdig. Detta är genomfört. Men nu måste ministern ta vid och lägga in mer pengar om man vill gå vidare med detta.

Såvitt jag förstår finns det nu ingen vilja att fortsätta försöksverksamheten. Nu ska man utreda ansvarsfördelningen.

Återigen är mina enkla frågor: När har vi dem på plats? Det är det vi vill från Sveriges riksdag. Vi har gett regeringen i uppdrag att verkställa detta, och vi förväntar oss en snabb återkoppling. Jag vill inte att vi till slut ska landa så hårt här i riksdagen att vi tycker att detta har gått för långsamt så att vi i riksdagen själva börjar driva denna viktiga fråga. Vi hoppas och tror att ministern och regeringen förstår allvaret i att vi vill ha dessa alkobommar på plats. Vi har hela åkerinringen, chaufförer och andra här i landet med oss. Det finns alltså ett brett stöd i samhället för att få dem på plats.

Prot. 2015/16:44

11 december

-----

Svar på  
interpellationer

Kan ministern ange någon form av tidsplan? När kommer vi att ha dessa alkobommar på plats? Har ministern och regeringen mer konkret någon idé om hur de ska vidare?

Anf. 120 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Låt mig börja med att rätta Sten Bergheden på en punkt. Försöksverksamheten var inte fullt finansierad ända fram till utvärderingen. Vi fick ganska panikartat, får jag nog säga, skjuta till ytterligare medel för att försöksverksamheten skulle kunna fortsätta fram till att utvärderingen var klar. Det gjorde regeringen förra året.

Regeringen har vidtagit åtgärden att vi har gett Trafikverket ett ganska tydligt uppdrag att ta fram ett svar på följande frågor: Vilka hamnar? Hur fort kan det gå? Vad kostar det? Hur kan man säkerställa att dessa resurser finns på plats?

Jag har läst rapporten. Det är inte så att vi läser så vansinnigt långsamt. Däremot behöver vi mer tid på oss. I och med det svar som Trafikverket har gett med anledning av detta uppdrag behöver vi naturligtvis fundera på hur vi tar denna fråga vidare för att säkerställa att vi får en bättre nykterhetskontroll i våra hamnar.

Sedan vidhåller jag att målsättningen inte är att sätta fast folk. Målsättningen är att alla som kör är nyktra och inte drogpåverkade utan kan framföra fordonen på ett säkert sätt. Det gäller både tung och lätt trafik, men självklart gäller det i synnerhet den tunga trafiken. Där menar jag att just den preventiva funktionen med dessa automatiska nykterhetskontroller har varit väl så viktig som själva funktionen att stoppa dem som har alkohol i blodet när de kör av färjan. Det är naturligtvis oerhört viktigt att de blir stoppade. Men det allra bästa är om ingen någonsin kör av ett fordon från en färja med alkohol i kroppen. Om vi kan få en sådan effekt är mycket vunnet med det.

Vi återkommer när vi har funderat över hur vi ska gå vidare med de svar som vi har fått från Trafikverket. Det är rätt meningslöst att bara sätta upp den tekniska utrustningen i ett antal hamnar lite hipp som happ. Om detta ska få en verklig effekt måste det också finnas resurser, och tull, polis och andra måste göra bedömningen att detta är ett effektivt och bra sätt att upprätthålla nykterheten i trafiken och därmed också tillskjuta de resurser som är nödvändiga. Det är ju inte bommarna i sig som är problemet här, utan det handlar också om att de behöver bemannas och att man behöver säkerställa att det finns resurser för att ta hand om resultatet om någon faktiskt fastnar i kontrollen.

Vi fortsätter alltså att jobba på. Sten Bergheden och andra behöver inte fundera över vad regeringens vilja är, eftersom den är tydligt uttryckt i det uppdrag som Trafikverket fick. Men det är klart att när vår expertmyndighet som har fått detta uppdrag svarar att det kan finnas andra mer effektiva sätt måste vi naturligtvis ta till oss den informationen och värdera den. Något annat vore mycket märkligt.

Anf. 121 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Först ska jag kommentera det som sas om expertmyndigheten. Delar av denna expertmyndighet har faktiskt varit med i det försöksprojekt som MHF har bedrivit. Dessa saker är därför inga nyheter. Man har lämnat fyra rapporter totalt sett, och detta har pågått hela tiden.

Därför borde man vara väl införstådd med vad som kan komma fram och bli problem.

Läser man detta tydligt har MHF också lagt fram olika tänkbara förslag på hur man kan lösa personalproblem och annat för att komma närmare detta. Det har gjorts ett utförligt arbete där det tydligt pekas på att man kan lösa detta.

Detta är en svensk produkt. När jag var och tittade på detta i Frihamnen här i Stockholm var det danskar som var där och tittade och som var intresserade av att ha detta i Danmark.

Låt oss nu inte hamna i det läget att vi tar fram en bra idé i Sverige, alltså att vi tar fram ett försök, gör en bra utvärdering och rapport och lägger fram alla förslag, och sedan lyckas inte den nya regeringen verkställa detta och se till att det kommer på plats! Låt oss inte hamna i läget att det händer något, och så hinner några andra länder före i processen och lyckas snabbare! Då är det ett rätt lågt betyg till vår handlingskraft här i landet.

Ta nu chansen! Vi har gjort grovjobbet med försöksarbetet, och vi har lagt fram förslaget. Det ligger färdigt på ert bord; där ligger en massa förslag på hur man kan lösa detta. Ert jobb i regeringen är nu att sammanställa detta och återkomma till riksdagen med ett tydligt förslag på hur vi kan verkställa det och sätta upp alla alkobommar enligt riksdagens tillkännagivande och önskemål.

Jag tackar för debatten, ministern och fru talman, och jag önskar infrastrukturministern en god jul.

Anf. 122 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag glömde säga en sak i mitt förra inlägg. Sten Bergheden uttryckte sig som att riksdagen har gett regeringen ett uppdrag, och ifall någon som sitter och lyssnar kanske tror att riksdagen kan ge regeringen uppdrag vill jag säga att det naturligtvis inte är så. Riksdagen kan tillkänna sin mening för regeringen, men sedan är det regeringen som har ansvaret att återkomma till riksdagen med en beskrivning av hur man har hanterat denna mening. Det är dock inte så att riksdagen styr regeringen i den meningen att man ger den uppdrag.

Däremot styr regeringen sina myndigheter, och det ska vi göra på ett sådant sätt att det inger förtroende både hos myndigheterna och – självklart – hos medborgarna. Det är precis ett sådant uppdrag vi just nu förbereder i Regeringskansliet, så jag ber att få återkomma.

Jag tackar för interpellationen och ber att få önska ledamoten och talmannen en god jul.

Överläggningen var härmed avslutad.

### **§ 23 Svar på interpellation 2015/16:227 om kollektivtrafikens framtid**

Anf. 123 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Erik Ottoson har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att säkerställa att effekterna av den nya kollektivtrafiklagen faller

ut väl och i enlighet med intentionerna samt vad jag avser att vidta för åtgärder för att bota eventuella barnsjukdomar.

En väl fungerande kollektivtrafik är en mycket viktig del av transport-systemet. Den ser bland annat till att hundratusentals människor varje dag kan ta sig till och från arbete och skola på ett miljömässigt bra sätt. Med stor sannolikhet kommer betydelsen att bli ännu större framöver, i takt med att svenska städer växer i storlek. Jag tycker att det är viktigt att kollektivtrafiken blir attraktivare för att fler ska välja att resa med sådana färdmedel.

Kollektivtrafiklagen är ett verktyg för att skapa goda förutsättningar för att tillhandahålla kollektivtrafik av tillfredsställande kvalitet och omfattning. Lagen delegerar ansvaret för regional kollektivtrafik till kommuner och landsting och anger att uppgiften ska utföras av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i varje län. Vidare innehåller lagen regler som träffar kollektivtrafikföretagen.

Kollektivtrafiklagen trädde i kraft den 1 januari 2012. Regeringen gav redan 2011 i uppdrag till Trafikanalys att till och med 2014 utvärdera utvecklingen på marknaden efter att den nya kollektivtrafiklagen trätt i kraft. En av Trafikanalys slutsatser är att avskaffandet av den sista formella restriktionen för ett öppet marknadstillträde för kommersiell kollektivtrafik inte har inneburit försämrade möjligheter för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Ett annat medel som staten förfogar över för att förbättra kollektivtrafiken är att utveckla den övergripande transportinfrastrukturen, främst i form av vägar och järnvägar. För utvecklingen av infrastrukturen pågår en planeringsprocess som kommer att leda fram till att regeringen under innevarande mandatperiod fattar beslut om en ny nationell plan.

Sveriges kollektivtrafik står inför flera utmaningar, varav en av de största är att kostnaden för trafiken ökar mer än vad resandet gör. En sådan utveckling är naturligtvis oroande om man likt mig anser att en utvecklad kollektivtrafik bidrar till en positiv utveckling av tillgänglighet och stadsmiljöer.

Vad gäller lokal och regional kollektivtrafik anser jag att den även i fortsättningen till stor del kommer att vara en uppgift för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Det är mycket viktigt att samspelet mellan planering av kollektivtrafik och fysisk samhällsplanering utvecklas positivt. Det gäller därför att ge de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bra förutsättningar att utveckla sin verksamhet.

Mitt svar på Erik Ottosons fråga är att jag nog kommer att följa utvecklingen på kollektivtrafikmarknaden. Jag kommer att vid behov prova ytterligare åtgärder för att förbättra förutsättningarna för att människor ska välja att resa med kollektivtrafik.

Anf. 124 ERIK OTTOSON (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Jag och statsrådet håller med varandra om vikten av kollektivtrafiken och dess oerhört viktiga del i att vi på ett mer effektivt och klimatsmart sätt ska kunna resa, egentligen oavsett var någonstans man befinner sig.



Alliansregeringen tog sin utgångspunkt i den nya kollektivtrafiklag som fanns och som innebar ganska stora förändringar just i hur man organiserar det här med kollektivtrafik och vad man får och inte får göra. Tidigare var det mycket svårare att som extern aktör – alltså inte ett landsting, ett kommunförbund eller i vissa fall en kommun – komma in på kollektivtrafikmarknaden. Det fanns väldigt höga barriärer, och det var bitvis förbjudet. Detta är viktiga steg i rätt riktning för att öka mångfalden men också öka prispressen på kollektivtrafikresor i hela landet, både lokalt och regionalt.

Det anknyter också lite grann till det statsrådet nämner i sitt svar om kostnadsutvecklingen på kollektivtrafikmarknaden. Den kostnadsutvecklingen finns ju främst inom den så kallade upphandlade trafiken som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna upphandlar hos olika bolag för att få sin trafik utförd, men jag tror att man på sikt kommer att behöva se en än större mångfald av kollektivtrafik för att fortsätta pressa priserna.

Det finns dock en rad olika frågetecken som uppstår när man genomför så här stora reformer. Det finns ingen reform som är utan barnsjukdomar, utan man måste hela tiden vara vaksam på det som kan uppkomma. En sådan sak har statsrådet redan diskuterat med kollegan Jessica Rosencrantz tidigare i dag, nämligen biljettföråran. Det är egentligen inte bara en fråga för järnvägen utan i lika stor utsträckning en fråga för den lokala kollektivtrafiken i våra städer och regioner.

Om det är så att jag bestämmer mig för att starta ett bussbolag, har alla tillstånd som krävs och anmäler detta kan jag med två veckors varsel börja köra busstrafik i linjeformat eller något annat format i den avsedda regionen. Det blir dock svårt eller ibland omöjligt att få sälja mina biljetter i samma kanaler som den regionala kollektivtrafikmyndigheten gör.

Jag var själv delaktig när Stockholms läns landsting skulle ta fram sin första regionala kollektivtrafikstrategi, kollektivtrafikplan eller vad alla dessa papper vi sysslar med nu heter. Där var man tvungen att göra avvägningen till exempel hur vi hanterar ett läge där det kommer en extern aktör som vill vara en del av det biljettsystem som finns i Stockholmsregionen, alltså Accessystemet som Storstockholms Lokaltrafik har administrerat så här långt.

Man inser ju att intentionen i lagen är att det ska gå att få tillgång till det biljettsystemet för att det ska vara så få barriärer som möjligt, för poängen med lagen är att det ska vara så få barriärer som möjligt. Det finns dock ingenting i lagen som reglerar detta, och det är en sådan sak man måste hålla ögonen på. Statsrådet nämnde reserobot.

Jag kommer i mitt nästa inlägg att komma in lite grann på det här med gränsdragning mellan vad som ska vara trafikplikt och inte trafikplikt. Trafikplikt är alltså det man kan besluta om ska bedrivas under den regionala kollektivtrafikmyndighetens paraply, och det kan också skattesubventioneras. All annan trafik ska föras på helt marknadsmässiga villkor. Det gör ju också att det är skadligt om man lägger för stor trafikplikt på ett område och slår ut andra alternativ som skulle kunna vara bärkraftiga.

Vi börjar med den första frågan om biljetter. Hur ser statsrådet på detta?

Anf. 125 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Det här med biljettsystem är en intressant fråga. Det handlar bland annat om det Erik Ottoson frågar om, men det finns egentligen betydligt fler frågor. Det handlar till exempel om att kunna koppla ihop olika typer av resande inom ramen för en och samma resa. Jag kanske reser en del av vägen med hyrcykel, och sedan tar jag mig fram en bit med kollektivtrafik i form av buss, tunnelbana, spårvagn eller någonting annat. Sedan kanske jag avslutar med taxi när jag ska hem på kvällen – eller någon annan kombination.

Att kunna ha alla de funktionerna i en och samma applikation hade naturligtvis underlättat olika typer av intermodalt resande, och jag tror att det är en utveckling som vi kommer att se mer och mer av. Det handlar inte enbart om konkurrens inom en viss kollektivtrafikmyndighets område, utan det handlar också om att man ibland korsar länsgränser. Människor kan bo på en sida av en länsgräns och arbeta på en annan, vilket innebär att man behöver åka med två länstrafikbolag och då behöver ha två biljetter.

Det här är egentligen en betydligt större fråga än den som interpellationen gällde.

Jag tror att det är svårt att statligt styra fram ett biljettsystem som alla ska anpassa sig till. Däremot tror jag att det finns goda skäl att understödja en utveckling där aktörerna själva samordnar sig eller på olika sätt underlättar för resenärerna att köpa biljetter på ett mer modernt sätt. Tekniken har på ganska kort tid utvecklats till att ge helt andra möjligheter till de olika kombinationerna, till exempel genom molntjänster, än vad som var fallet för bara några år sedan. Då är det naturligtvis viktigt att informationen om tidtabeller, priser och så vidare finns tillgänglig i ett dataformat som gör att man kan bygga ett system kring den.

Frågan om tillgänglighet i form av att enkelt kunna få tag i biljetter eller på annat sätt få ta del av en viss typ av trafik tycker jag verkligen är oerhört viktig fråga att arbeta vidare med. Det pågår ganska mycket arbete, bland annat inom Samtrafikens ram där Resrobot är det konkreta resultatet, och där det fortsätter att utvecklas olika typer av modeller för hur det här skulle kunna se ut i framtiden.

Anf. 126 ERIK OTTOSON (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för det utvecklade svaret.

Jag delar uppfattningen att det är en långt mycket större fråga än den jag ställde i interpellationen. Tiden är begränsad och man får isolera frågorna ibland. Det här var ett försök att komma vidare.

Jag håller med statsrådet om att det är ett viktigt arbete som görs inom Samtrafiken kring Resrobot. Det var något som branschen själv till stora delar plockade fram, men också efter tydliga besked från Näringsdepartementet. Den dåvarande infrastrukturministern Catharina Elmsäter-Svärd sa: Om marknaden inte klarar av det här själv och branschen inte tar det här ansvaret kommer vi att behöva gå fram på politisk väg och tvinga fram detta på det ena eller andra sättet.

Nu har man ju kommit en bit på vägen. En av mina följdfrågor till statsrådet blir då: Är statsrådet redo att ha en lika tydlig kommunikation som hennes företrädare vad gäller de fortsatta stegen i detta? Det finns ju möjligheter att till exempel börja betrakta den formen av system som

grundläggande infrastruktur för att kunna bedriva trafik på likvärdiga villkor, till exempel att en busshållplats eller ett stationsspår måste beredas tillträde till den formen av digital infrastruktur på likvärdiga villkor – om det är Resrobot eller någonting annat.

Resrobots stora problem är att den inte är en särskilt väletablerad och välkänd kanal för försäljning av biljetter. Vi är väldigt få som har den applikationen i våra mobiltelefoner, även om den är väldigt välkonstruerad.

Jag återkommer i alla fall till detta med gränsdragningen mellan trafikplikt och icke trafikplikt. Jag tror att det är en av de absolut viktigaste delarna i den här lagen att följa upp, för det ger ju väldigt stora friheter för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att själva fatta beslut om vad som är och inte är trafikplikt. Det är ganska väl tilltaget.

Som regional kollektivtrafikmyndighet finns det en risk att man lägger lite för mycket trafikplikt och börjar köra subventionerad trafik på sträckor som egentligen är bärkraftiga utifrån sitt eget resandeunderlag, då betalningen för att åka på den sträckan täcker hela kostnaden. Ändå blir det en skattesubvention på detta. Jag tror att man ska försöka akta sig för att låta den situationen uppstå i framför allt regioner där det bor lite fler och där många pendlar på ungefär samma stråk där man kan uppnå denna kritiska massa och nå bärkraftiga linjer.

Jag är jätteintresserad av att lyssna på hur statsrådet resonerar om vilka undersökningar man kan göra. Har man gått för långt eller inte gått tillräckligt långt? Man kanske borde förlägga ännu fler linjer i områden med trafikplikt.

Det intermodala resandet och mobiliteten är en väldigt spännande verksamhet. Den återkopplar till stor del till det vi lite snabbt talade om tidigare, nämligen kostnadsökningen inom kollektivtrafiken men också sättet man väljer att upphandla kollektivtrafiken. Det finns ju exempel på områden som tidigare har varit belagda med kollektivtrafik med statiska busslinjer har planer på att gå över till helt anropsstyrd kollektivtrafik som inte kommer att gå i linjetrafik alls utan vara helt on demand. På det sättet räknar man med att kunna pressa priserna avsevärt.

Det finns ju möjlighet för statsrådet att i samverkan mellan Näringsdepartementet och SKL arbeta fram underlag, hjälp och stöd för fler regionala kollektivtrafikmyndigheter att agera och upphandla på det viset. Kan det vara av intresse? Är det någonting som statsrådet kan vara intresserad av att göra?

Anf. 127 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag tror att man ska börja med att fundera över vad det är som är målsättningen med att vi har kollektivtrafik. Det är naturligtvis att så många som möjligt, till en så skälig kostnad som möjligt, med så hög tillgänglighet som möjligt och med så hög effektivitet som möjligt ska kunna röra sig. Det gäller inte minst de som arbetspendlar och exempelvis de som pendlar mellan bostad och skola. Det är samhällets syfte med att tillhandahålla kollektivtrafik.

Det finns säkert linjer som skulle vara ekonomiskt bärkraftiga. Men det är inte riktigt så enkelt att det bara är efterfrågan i marknadsekonomins renaste och mest förenklade form som ligger vid handen här, utan det är också resenärernas behov. Att inte ha en betalningsförmåga som är nivå

med vad det skulle kosta att betala resans faktiska kostnad är ju inte det samma som att man inte har behov av att resa på sträckan. Här handlar det inte enbart om att kommersiellt tillgodose en marknadsefterfrågan, utan det handlar också om att tillgodose samhällets totala behov av rörlighet, framkomlighet och tillgänglighet.

Det finns egentligen inget enkelt svar på frågan om vad som är lagom, tillräckligt, för mycket eller för lite upphandlad trafik där man använder trafikplikten, utan det är en bedömning som måste göras. Det är nog svårt att se att det är någon annan än de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som kan göra bedömningen av vilka behov av trafik som befolkningen i den egna regionen har, som är det som trafikplikten ytterst ska utgå från. Det är svårt att ge ett bättre svar än så på den frågan.

När det gäller den andra frågan är det SKL som har ansvaret för att samordna att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna förbättrar sin upphandlingskapacitet och kompetens men också hur man kan lära av varandras smarta kollektivtrafikupplägg. Ett upplägg som fungerar i innerstan här i Stockholm är förmodligen ett ganska dåligt upplägg i glesbygd i Norrlands inland. Därför behöver man både kunna lära av likartade kommuner och ha ett lärande överlag om hur man kan samverka mellan olika trafikslag.

Jag tror också att den tekniska utvecklingen ger helt nya möjligheter att samordna vanlig kommersiell taxi med särskild kollektivtrafik, exempelvis färdtjänst, skolskjuts och sjukresor, och med anropsstyrd kollektivtrafik. I vissa typer av glesbygd tror jag att det skulle kunna vara en framkomlig väg. Och det finns säkert liknande upplägg som också skulle kunna vara positiva. Men jag tror att det vore olyckligt om detta styrdes från Näringsdepartementet. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna, både Svensk kollektivtrafik och SKL, har en betydligt viktigare roll att spela i ett sådant arbete.

Anf. 128 ERIK OTTOSON (M):

Fru talman! Jag delar uppfattningen att det inte ska styras från Näringsdepartementet. Men Näringsdepartementet och framför allt infrastrukturministern kan ju ha en betydande och ledande roll i att påmana, stimulera och verka för att ett sådant arbete kommer till stånd.

Man kan använda sitt, i brist på ett bättre begrepp, politiska ledarskap för att försöka få detta till stånd. I kontakter med till exempel SKL eller genom tydliga signaler till marknaden kan man föra fram att om dessa problem på kollektivtrafikmarknaden inte löses av er verksamhet kommer vi att mot vår vilja vara tvungna att från statligt håll gå in och styra upp detta.

Oavsett utförare har regeringen som leder landet och vi som lagstiftar i detta hus ett ansvar för att se till att det funkar.

Det jag är ute efter är att vi inte ska behöva låta det stå i träda för att sedan återkomma till det och inte finna någon annan utväg än att börja lagstifta om sådant vi egentligen inte vill lagstifta om.

Vad gäller det intermodala resandet och upphandling håller nog statsrådet och jag helt och hållet med varandra. Vi kommer att kunna hitta nya intressanta sätt att göra detta på.

Så till gränsdragningsfrågan när det gäller trafikplikt. Jag hävdar inte att man ska ta bort trafikplikten, och jag delar uppfattningen att en stor del av kollektivtrafiken kommer att behöva vara subventionerad utifrån behov

av kollektivtrafik som kanske inte på marknadsmässiga villkor bär sig helt och hållet.

Det vore dock synd om man höll tillbaka sådant som inte behöver kosta skattepengar och frivilligt utan att det är nödvändigt betalar skattepengar för sådant som kunde vara gratis för skattekollektivet givet att det fick rätt förutsättningar och att man inte subventionerade sönder den marknaden.

Har statsrådet någon tanke om det?

Anf. 129 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag svarade nog på den frågan i mitt tidigare inlägg. Jag tror att denna bedömning måste göras utifrån de lokala och regionala förutsättningarna i varje regional kollektivtrafikmyndighet. Det är där man vet hur de kommersiella förutsättningarna ser ut och framför allt hur befolkningens behov ser ut. Jag tror att det är svårt att styra hur dessa bedömningar ska göras, utan det måste avgöras från fall till fall.

Om syftet med den nya kollektivtrafiklagen var att man skulle få en lång rad andra aktörer som skulle köra linjetrafik i kollektivtrafiken på kommersiella villkor så har det inte uppfyllts. Det är så ovanligt att man kan säga att det nästan inte förekommer andra aktörer i den typen av trafik.

Det har gjorts att behovet av att öppna befintliga biljettsystem för andra aktörer har varit mycket litet. Det förekommer, men det är en mycket liten del. Det här är ju en marknad som egentligen inte är en marknad utan både en samhällsnyttighet och en tjänst man betalar för.

Diskussionen handlar ganska ofta om i vilken utsträckning man ska gå in och styra och i vilken utsträckning man ska ha en fri marknad. Den frågan kommer inte heller fortsättningsvis gå att ge ett enkelt svar på, för det finns för- och nackdelar med olika system.

Jag tycker att man kan säga att som helhet fungerar dagens system väl. Vi behöver dock se till att kostnadsökningarna hålls på en rimlig nivå och att vi får en positiv utveckling av antalet och framför allt andelen som väljer kollektivtrafik framför andra färdmedel.

Överläggningen var härmed avslutad.

## § 24 Bordläggning och beslut om förlängd motionstid

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Skrivelse

2015/16:52 Riksrevisionens rapport om regeringens jämställdhetsåtgärder

Kammaren biföll talmannens förslag att motionstiden för ovanstående skrivelse skulle förlängas till och med *fredagen den 15 januari 2016*.

Motion

med anledning av skr. 2015/16:50 Riksrevisionens rapport om regeringens styrning av SOS Alarm

2015/16:3285 av Mikael Jansson m.fl. (SD)

Prot. 2015/16:44

11 december

-----

Svar på

interpellationer

## § 25 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

*den 10 december*

### **2015/16:264 Dämpat söktryck**

av *Johan Forssell* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

### **2015/16:265 Karensvillkor för företagare som fyllt 55 år**

av *Hans Rothenberg* (M)

till socialförsäkringsminister Annika Strandhäll (S)

### **2015/16:266 Kvinnors företagande**

av *Hans Rothenberg* (M)

till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

### **2015/16:267 Den fortsatta processen om piratkopiering**

av *Jörgen Warborn* (M)

till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)

### **2015/16:268 Beslutsrationalitet**

av *Stig Henriksson* (V)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

## § 26 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

*den 10 december*

### **2015/16:474 Arbetsmiljöarbetet på svenska arbetsplatser**

av *Katarina Brännström* (M)

till arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S)

### **2015/16:475 Behov av mer åtgärder för socialtjänsten**

av *Cecilia Widegren* (M)

till statsrådet Åsa Regnér (S)

## § 27 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

*den 10 december*

### **2015/16:396 FN:s Syriensändebud Staffan de Mistura**

av *Karin Enström* (M)

till statsminister Stefan Löfven (S)

### **2015/16:409 Situationen i Irak**

av *Lotta Johnsson Fornarve* (V)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

§ 28 Kammaren åtskildes kl. 14.54.

Prot. 2015/16:44  
11 december  
-----

Förhandlingarna leddes  
av förste vice talmannen från sammanträdets början till och med § 10  
anf. 39 (delvis),  
av talmannen därefter till och med § 18 anf. 88 (delvis) och  
av tredje vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

ANN LARSSON

*/Eva-Lena Ekman*

# Innehållsförteckning

<b>§ 1 Avsägelse .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 2 Anmälan om kompletteringsval .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott .....</b>	<b>2</b>
<b>§ 5 Ärenden för bordläggning .....</b>	<b>2</b>
<b>§ 6 Svar på interpellation 2015/16:234 om läget i Palestina.....</b>	<b>2</b>
Anf. 1 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S).....	2
Anf. 2 TORBJÖRN BJÖRLUND (V).....	4
Anf. 3 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S).....	5
Anf. 4 TORBJÖRN BJÖRLUND (V).....	6
Anf. 5 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S).....	7
Anf. 6 TORBJÖRN BJÖRLUND (V).....	8
Anf. 7 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S).....	8
<b>§ 7 Svar på interpellation 2015/16:241 om tillfällig paus i flyktingmottagandet .....</b>	<b>9</b>
Anf. 8 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	9
Anf. 9 JOHAN FORSSELL (M).....	10
Anf. 10 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	11
Anf. 11 JOHAN FORSSELL (M).....	12
Anf. 12 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	13
Anf. 13 JOHAN FORSSELL (M).....	14
Anf. 14 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	14
<b>§ 8 Svar på interpellationerna 2015/16:136 och 145 om skydds- och licensjakt.....</b>	<b>15</b>
Anf. 15 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	15
Anf. 16 ULF BERG (M).....	17
Anf. 17 EMMA NOHRÉN (MP).....	18
Anf. 18 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	18
Anf. 19 ULF BERG (M).....	19
Anf. 20 EMMA NOHRÉN (MP).....	20
Anf. 21 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	20
Anf. 22 ULF BERG (M).....	21
Anf. 23 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	21
<b>§ 9 Svar på interpellation 2015/16:197 om åtgärder mot vargattacker .....</b>	<b>22</b>
Anf. 24 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	22
Anf. 25 ULF BERG (M).....	22
Anf. 26 EMMA NOHRÉN (MP).....	23
Anf. 27 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	24
Anf. 28 ULF BERG (M).....	24
Anf. 29 EMMA NOHRÉN (MP).....	25
Anf. 30 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	26
Anf. 31 ULF BERG (M).....	26



Anf. 32 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	27	Prot. 2015/16:44
<b>§ 10 Svar på interpellation 2015/16:203 om livet på landsbygden.....</b>	<b>27</b>	11 december
		-----
Anf. 33 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	27	
Anf. 34 ANETTE ÅKESSON (M).....	28	
Anf. 35 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	29	
Anf. 36 ANETTE ÅKESSON (M).....	29	
Anf. 37 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	31	
Anf. 38 ANETTE ÅKESSON (M).....	31	
Anf. 39 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	32	
<b>§ 11 Svar på interpellation 2015/16:214 om drivkrafter och marginalskatter .....</b>	<b>33</b>	
Anf. 40 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	33	
Anf. 41 ERIK ANDERSSON (M) .....	33	
Anf. 42 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S) .....	34	
Anf. 43 ERIK ANDERSSON (M) .....	35	
Anf. 44 FREDRIK SCHULTE (M).....	35	
Anf. 45 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S) .....	36	
Anf. 46 ERIK ANDERSSON (M) .....	37	
Anf. 47 FREDRIK SCHULTE (M).....	37	
Anf. 48 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S) .....	38	
<b>§ 12 Svar på interpellation 2015/16:216 om halveringen av RUT-avdraget.....</b>	<b>38</b>	
Anf. 49 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S) .....	38	
Anf. 50 HELENA BOUVENG (M) .....	38	
Anf. 51 ERIK ANDERSSON (M) .....	39	
Anf. 52 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S) .....	40	
Anf. 53 HELENA BOUVENG (M) .....	41	
Anf. 54 ERIK ANDERSSON (M) .....	41	
Anf. 55 FREDRIK SCHULTE (M).....	42	
Anf. 56 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S) .....	43	
Anf. 57 HELENA BOUVENG (M) .....	43	
Anf. 58 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S) .....	44	
<b>§ 13 Svar på interpellation 2015/16:218 om bankskatt.....</b>	<b>44</b>	
Anf. 59 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S) .....	44	
Anf. 60 MARIA PLASS (M) .....	45	
Anf. 61 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S) .....	45	
Anf. 62 MARIA PLASS (M) .....	45	
Anf. 63 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S) .....	46	

Anf. 64 MARIA PLASS (M) .....	46
Anf. 65 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S) .....	46
<b>§ 14 Svar på interpellation 2015/16:134 om skjutningar i storstadsområden.....</b>	<b>47</b>
Anf. 66 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	47
Anf. 67 JOHAN HEDIN (C).....	48
Anf. 68 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	49
Anf. 69 JOHAN HEDIN (C).....	49
Anf. 70 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	50
Anf. 71 JOHAN HEDIN (C).....	51
Anf. 72 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	51
<b>§ 15 Svar på interpellation 2015/16:165 om den olagliga konkurrensen på våra vägar.....</b>	<b>52</b>
Anf. 73 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	52
Anf. 74 STEN BERGHEDEN (M) .....	53
Anf. 75 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	54
Anf. 76 STEN BERGHEDEN (M) .....	55
Anf. 77 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	56
Anf. 78 STEN BERGHEDEN (M) .....	56
Anf. 79 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	57
<b>§ 16 Svar på interpellation 2015/16:190 om återinförande av beredskapspolis.....</b>	<b>57</b>
Anf. 80 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	57
<b>§ 17 Svar på interpellation 2015/16:194 om fler poliser i utsatta områden .....</b>	<b>58</b>
Anf. 81 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	58
Anf. 82 ELLEN JUNTTI (M) .....	59
Anf. 83 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	60
Anf. 84 ELLEN JUNTTI (M) .....	61
Anf. 85 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	62
Anf. 86 ELLEN JUNTTI (M) .....	62
Anf. 87 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	63
<b>§ 18 Svar på interpellation 2015/16:152 om full fart för självkörande bilar.....</b>	<b>63</b>
Anf. 88 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	63
Anf. 89 MATHIAS SUNDIN (L) .....	64
Anf. 90 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	65
Anf. 91 MATHIAS SUNDIN (L) .....	66
Anf. 92 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	66
Anf. 93 MATHIAS SUNDIN (L) .....	67
Anf. 94 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	67
<b>§ 19 Svar på interpellation 2015/16:159 om utarmning av det regionala flyget i Sverige.....</b>	<b>68</b>
Anf. 95 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	68
Anf. 96 PENILLA GUNTHER (KD).....	68
Anf. 97 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	69
Anf. 98 PENILLA GUNTHER (KD).....	70
Anf. 99 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	71
Anf. 100 PENILLA GUNTHER (KD).....	72

Anf. 101 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	72	Prot. 2015/16:44
<b>§ 20 Svar på interpellation 2015/16:167 om flygskatt i stället</b>		11 december
<b>för utveckling av biobränsle.....</b>	<b>73</b>	-----
Anf. 102 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	73	
Anf. 103 PENILLA GUNTHER (KD).....	73	
Anf. 104 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	74	
Anf. 105 PENILLA GUNTHER (KD).....	75	
Anf. 106 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	75	
Anf. 107 PENILLA GUNTHER (KD).....	76	
Anf. 108 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	76	
<b>§ 21 Svar på interpellation 2015/16:221 om ökad konkurrens</b>		
<b>på järnvägen.....</b>	<b>77</b>	
Anf. 109 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	77	
Anf. 110 JESSICA ROSENCRANTZ (M) .....	78	
Anf. 111 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	79	
Anf. 112 JESSICA ROSENCRANTZ (M) .....	79	
Anf. 113 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	80	
Anf. 114 JESSICA ROSENCRANTZ (M) .....	81	
Anf. 115 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	82	
<b>§ 22 Svar på interpellation 2015/16:222 om alkobommar i</b>		
<b>hamnar.....</b>	<b>82</b>	
Anf. 116 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	82	
Anf. 117 STEN BERGHEDEN (M).....	83	
Anf. 118 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	84	
Anf. 119 STEN BERGHEDEN (M).....	85	
Anf. 120 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	86	
Anf. 121 STEN BERGHEDEN (M).....	86	
Anf. 122 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	87	
<b>§ 23 Svar på interpellation 2015/16:227 om kollektivtrafikens</b>		
<b>framtid.....</b>	<b>87</b>	
Anf. 123 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	87	
Anf. 124 ERIK OTTOSON (M).....	88	
Anf. 125 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	90	
Anf. 126 ERIK OTTOSON (M).....	90	
Anf. 127 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	91	
Anf. 128 ERIK OTTOSON (M).....	92	
Anf. 129 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	93	
<b>§ 24 Bordläggning och beslut om förlängd motionstid.....</b>	<b>93</b>	
<b>§ 25 Anmälan om interpellationer.....</b>	<b>94</b>	
<b>§ 26 Anmälan om frågor för skriftliga svar.....</b>	<b>94</b>	
<b>§ 27 Anmälan om skriftliga svar på frågor.....</b>	<b>94</b>	
<b>§ 28 Kammaren åtskildes kl. 14.54.....</b>	<b>95</b>	