

Tisdagen den 1 mars

Kl. 13.00–15.57
18.00–23.11

§ 1 Anmälan om subsidiaritetsprövningar

Tredje vice talmannen anmälde att utdrag ur följande protokoll i ärenden om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in:
prot. 2015/16:22 för torsdagen den 25 februari från socialförsäkringsutskottet och
prot. 2015/16:23 för torsdagen den 25 februari från trafikutskottet.

§ 2 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2015/16:420

Till riksdagen

Interpellation 2015/16:420 De statligt ägda företagens förluster
av Niklas Wykman (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 15 mars 2016.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 26 februari 2016

Finansdepartementet

Magdalena Andersson (S)

Enligt uppdrag

Rikard Jermsten

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2015/16:425

Till riksdagen

Interpellation 2015/16:425 Strandskyddet
av Edward Riedl (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 15 mars 2016.

Klimat- och miljöministern har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 26 februari 2016

Miljö- och energidepartementet

Åsa Romson (MP)

Enligt uppdrag

Egon Abresparr

Rättschef

Interpellation 2015/16:429

Till riksdagen

Interpellation 2015/16:429 Effekterna av att ta bort kömiljarden
av Lotta Olsson (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 11 mars 2016.

Skälet till dröjsmålet är inrikes resa.

Stockholm den 25 februari 2016

Socialdepartementet

Gabriel Wikström (S)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2015/16:431

Till riksdagen

Interpellation 2015/16:431 Barnäktenskap
av Boriana Åberg (M)

Interpellationen kommer att besvaras den 22 mars 2016.

Skälet till dröjsmålet är redan inbokade engagemang.

Stockholm den 26 februari 2016

Socialdepartementet

Åsa Regnér (S)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditionschef

§ 3 Anmälan om granskningsrapport

Tredje vice talmannen anmälde att följande granskningsrapport hade kommit in från Riksrevisionen och överlämnats till finansutskottet:

RiR 2016:1 Transparensen i budgetpropositionen för 2016 – Tillämpningen av det finanspolitiska ramverket

Följande dokument hänvisades till utskott:

Redogörelser

2015/16:PN1 till konstitutionsutskottet

2015/16:RJ1 till utbildningsutskottet

§ 5 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Arbetsmarknadsutskottets betänkande

2015/16:AU5 Skärpta åtgärder mot missbruk av tidsbegränsade anställningar

Civilutskottets betänkande

2015/16:CU22 Rättelse i utskökningsbalken

Justitieutskottets betänkanden

2015/16:JuU25 Åtgärder mot missbruk av svenska pass

2015/16:JuU10 Patent- och marknadsdomstol

2015/16:JuU13 2015 års redogörelse för tillämpningen av lagen om särskild utlänningskontroll

Skatteutskottets betänkanden

2015/16:SkU16 Inkomstskatt

2015/16:SkU21 En ny tulllag

Utbildningsutskottets betänkanden

2015/16:UbU10 Studiestöd

2015/16:UbU11 Förskolan

Miljö- och jordbruksutskottets betänkanden

2015/16:MJU7 Riksrevisionens rapport om tillsyn över transporter av farligt avfall m.m.

2015/16:MJU9 Landsbygdspolitik

§ 6 Svar på interpellation 2015/16:383 om nationellt förbud mot mikroplast

Svar på

interpellationer

Anf. 1 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Fru talman! Jesper Skalberg Karlsson har frågat mig hur jag och regeringen går vidare med förslaget om ett nationellt förbud mot mikrokorn av plast i kosmetiska produkter som sköljs av.

Föreningen av mikroplaster utgör ett allvarligt hot mot de organismer som lever i havet och även mot människors hälsa. De kan tränga in i djurens vävnader och orsaka skador eller störningar i ämnesomsättning och fortplantning.

Många plaster kan också binda fettlösliga molekyler. Det finns en risk att de därmed skulle kunna transportera långlivade miljögifter upp i näringsväven. Att minska föroreningarna av mikroplaster i havet bör därför ses som en försiktighetsåtgärd i arbetet med att minska gifterna i vardagen.

Regeringen gav i januari 2015 Kemikalieinspektionen i uppdrag att vidareutveckla handlingsplanen för en giftfri vardag i syfte att intensifiera arbetet för att uppnå miljö kvalitetsmålet Giftfri miljö. I uppdraget ingår att Kemikalieinspektionen ska föreslå nationella begränsningar om det bedöms nödvändigt. Bland de exempel på områden som myndigheten ska studera anges mikroplaster.

Regeringen har bedömt att den avsiktliga användningen av mikroplaster i kosmetiska produkter och andra produkter är ett lämpligt område för överväganden om nationella begränsningar. Det finns i dag inte någon EU-reglering av mikroplaster. EU-kommissionen har dessutom inte lagt fram något förslag till reglering, trots upprepade uppmaningar från Sverige och andra medlemsstater, senast vid miljørådet i december 2014.

Kemikalieinspektionen bedömer i sin redovisning av uppdraget att EU:s kemikaliEFörordning Reach inte utgör något hinder för ett nationellt förbud mot mikroplaster i kosmetiska produkter. Myndighetens studie av marknaden i Sverige visade att 40 procent av de undersökta produkterna innehöll mikrokorn av plast.

Kemikalieinspektionens redovisning bekräftar även att användningen av mikroplaster i kosmetiska produkter är helt onödig eftersom det finns fungerande och mer miljövänliga alternativ. Tillverkare och handel borde därför för länge sedan ha plockat bort sådana produkter ur sitt sortiment.

Fru talman! Frivilliga åtgärder från näringslivet är viktiga. Därför välkomnar jag det ansvar som flera producenter har tagit. De har minskat miljöbelastningen och samtidigt visat att det går att hitta fullgoda alternativ. För att resultaten av frivilliga insatser ska bli bestående behöver de backas upp av regleringar. Regeringens hållning är att när EU:s regelverk inte räcker till ska Sverige gå före. Detta är ett sådant fall.

Att förbjuda mikroplaster i kosmetiska produkter som sköljs av skulle vara ett enkelt steg att säkerställa minskade utsläpp av mikroplaster i havet. Kemikalieinspektionens redovisning är nu föremål för remiss. Därefter kommer regeringen att ta ställning till förslaget.

Fru talman! Regeringen har parallellt uppdragit åt Naturvårdsverket att identifiera viktiga källor i Sverige till utsläpp av mikropartiklar av plast i havet och verka för att minska utsläppen från dessa källor. Naturvårdsverket ska slutredovisa uppdraget senast den 15 juni 2017. Andra berörda myndigheter ska bidra till ett systematiskt och samordnat genomförande av uppdraget. Avfallspolitiken kan också bidra till att hejda ökningen av mikroplaster. Där har flera initiativ tagits både på EU-nivå och på nationell nivå. Ett sådant exempel är EU-kraven om minskad förbrukning av plastbärkassar, där regeringen har gett Naturvårdsverket i uppdrag att föreslå hur detta ska genomföras i Sverige.

Jag kan konstatera att Naturvårdsverkets genomförande av uppdraget är i full gång. I november förra året hölls en workshop med representanter från kommuner, branschorganisationer inom näringslivet, avfallsorganisationer, miljöorganisationer och akademien. Naturvårdsverket har gett

IVL Svenska Miljöinstitutet i uppdrag att redovisa en kartläggning av källor till spridningsvägar av mikroplaster i havet. IVL redovisar sin kartläggning nästa vecka.

Min målsättning med uppdragen till Kemikalieinspektionen och Naturvårdsverket är att Sverige ska bli ett föregångsland i att utveckla och genomföra åtgärder som minskar spridningen av mikroplaster i miljön. Jag har goda förhoppningar om att vi ska kunna nå dit.

Anf. 2 JESPER SKALBERG KARLSSON (M):

Fru talman! Deputy prime minister dr Åsa Romson. Så presenterades klimat- och miljöministern på det stora klimattoppmötet i Paris förra året. Det är en titel som förpliktar mycket, kanske inte främst på grund av doktorstiteln utan för att det är vice statsministern i Sverige. Sverige har nämligen under lång tid legat före vad gäller miljöpolicy och forskning. Tack vare tillväxt, forskning och till viss del även en modig politik ligger vi före inom många politikområden som rör just miljö och klimat. Ett tydligt exempel på detta var när miljö- och jordbruksutskottet häromdagen behandlade en subsidiaritetsprövning när det gäller begränsningen av kvicksilver, som är en självklarhet för oss sedan flera decennier tillbaka. Det visar att vi ligger långt före.

Men när vi talar om mikroplaster kan det kännas lite fjärran om man tittar ut i världen. Många länder dras med det tydligaste miljöproblemet att de får luftföroreningar efter tillagning av mat över öppen eld inomhus. Det är tydligt att de har en annan problematik och därför andra lösningar. Men i takt med att fria ekonomier utvecklas kommer de antagligen att rusa igenom industrialisering och digitalisering snabbare än vad vi har gjort. Då kommer även de att behöva ställa dessa frågor, det vill säga att den forskning som vi tar fram och den miljöpolicy som vi skriver kommer andra att läsa och ta till sig.

Därför är det viktigt att vi gör rätt från början när det gäller mikroplaster. Vi vet i dag att mikroplaster finns i nästan alla vattendrag. Men vi har svårt att rena dem, och vi har inte någon egentlig möjlighet att göra det storskaligt i dag. Därför är det viktigt hur vi gör när vi går framåt. Det är också därför som jag har valt att ställa denna interpellation.

När det gäller mikroplaster nämner statsrådet att EU i dag inte har någon reglering. Men till exempel kemikalielagstiftningen, som också gäller ämnen som vi har svårt att se med blotta ögat, är harmoniserad inom EU. Det är därför som det är intressant att fundera på hur en EU-reglering ska se ut i framtiden och att man kommer med förslag på det, vilket regeringen också har lyft fram för kommissionen.

Jag tror att det är bra att vi har en harmoniserad lagstiftning i EU vad gäller kemikalier. Jag tror att det skulle vara en fördel också när det gäller mikroplaster, eftersom utsläppen inte bryr sig om nationella landgränser och eftersom handelshinder är ett hot mot utveckling och frihandel som skapar tillväxt. Tillväxt är nämligen viktig när vi vill vidta miljöåtgärder. Därtill kan man lägga globala värdekedjor som inte är helt oviktiga.

Därför skulle jag i mitt första inlägg vilja be statsrådet att förtydliga vad regeringen egentligen anser om nationella åtgärder, lite grann kontra vad EU i dag håller på med. EU undersöker om den frivilliga utfasningen av branschen går tillräckligt snabbt eller om EU-regler krävs. Finns det

Prot. 2015/16:72
1 mars

Svar på
interpellationer

mer att rapportera om denna process, eller gör regeringen en egen bedömning? Är det korrekt uppfattat av mig att regeringen hellre skulle se krav på EU-nivå än dessa nationella särregler?

Anf. 3 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Fru talman! Tack, Jesper! Jag var ganska tydlig och ingående i mitt inledande svar och redogjorde för alla de initiativ regeringen jobbar med just nu som har bäring på mikroplaster. Det är både ett kemikalieproblem och ett avfallsproblem, ska vi väl säga. Det är kombinerat.

Vi i Sverige vill gå före och visa vägen, och det gör vi på flera miljöområden. När det gäller att värna medborgarnas hälsa och skydd mot farliga kemikalier tror jag att det är oerhört viktigt att vi säkerställer att vi håller en hög skyddsnivå i Sverige. Det är viktigt av hälsoskäl, helt enkelt, men vi har precis som ledamoten pekade på även ett ansvar att visa vägen för andra länder som just nu inte ser detta som sitt största problem men som kommer att komma i ett sådant läge.

I det läget är det också viktigt att se hur vi jobbar tillsammans med branschen i utvecklingen av produkter. Jag är nämligen övertygad om att framtiden för hållbara produkter som är säkra för medborgare och konsumenterna är produkter där man har tänkt till i giftighetsfrågor och när det gäller hur produkterna spelar i ett hållbart samhälle. De kanske bygger på kretslopp och på hur annan produktion i samhället redan har sett ut. Framför allt tänker man längre: Vad händer när produkten inte längre används till det den är såld för att användas till? Vad händer med mobiltelefonen när konsumenten vill byta ut den? Det handlar om att hela tiden tänka på kretsloppen.

Det är ju väldigt spännande, för i Sverige har vi flera bolag som vill ligga i framkant i sin bransch. Bland annat när det gäller mikroplaster ser vi att majoriteten av de kosmetiska, avsköljbara preparaten – tandkräm, duschgeler och så vidare – är utan mikroplaster. Det är oerhört välkommet. Vi har dessutom en branschorganisation som aktivt jobbar med att dess medlemsorganisationer och företag ska ha ett program för att fasa ut detta.

Det är någonting vi måste jobba tillsammans med, och ett sätt att stödja en sådan utveckling är att vara tydlig med att till medborgarna kunna leverera produkter som inte är farliga för vare sig hälsan eller miljön. Därför är Kemikalieinspektionens förslag att man inför ett sådant förbud i Sverige, i samma tidsanda som den branschen själv har jobbat i, det vill säga efter 2018.

Parallellt med detta är det jätteviktigt – det är absolut intentionen från regeringen, och det är så vi bedriver arbetet – att jobba med EU-spåret. Vi har nämligen en gemensam marknad. Självklart får det ännu bättre resultat för miljön om fler produkter i hela Europa är säkra både ur miljö- och hälsosynvinkel. Därför jobbar vi alltid med en väldigt tydlig och prioriterad EU-hantering i kemikaliefrågorna. Jag kommer att ta upp ett antal kemikaliefrågor när jag deltar i miljöministermötet som hålls nu på fredag.

Anf. 4 JESPER SKALBERG KARLSSON (M):

Fru talman! Jag tackar för svaret. Jag tycker att det är väldigt bra att regeringen fortsätter att driva på i EU vad gäller kemikalielagstiftningen. Det är ju en ambition man delar med både den tidigare alliansregeringen och regeringar under ganska lång tid tillbaka.

Färre särregler, och färre nationella särregler, skapar bättre förutsättningar för internationell handel. Den tillväxten är avgörande för spridningen av idéer och tillväxt som gynnar miljön genom minskade utsläpp, bättre resursanvändning och så vidare. Vad gäller utsläppen i Östersjön är det tydligt att samarbete är vägen framåt. Ju fler länder som slutar skölja mikroplaster i havet, desto bättre. Havet är ju någonting vi delar på. Jag vill också understryka att det *kan* vara rätt att införa nationella särregler. Ett exempel på det har varit bisfenol A i vissa livsmedelsförpackningar som barn kommer i kontakt med.

Jag får väl också instämma i besvikelsen över att branschens substituering av mikroplaster i kosmetiska produkter som sköljs av inte går fortare, men man kan ändå konstatera att branschen gör mycket. En pågående EU-utredning tittar på om den frivilliga utfasningen går så pass fort att EU-regler kanske inte ens är nödvändiga, och siffror man talar om i Sverige visar att det handlar om att till år 2017 bli fri från mikrokorn i kosmetiska produkter som sköljs av.

Jag tycker att det är tydligt att substitueringen är av stor betydelse. Det är någonting vi borde diskutera mer i andra sammanhang och inte bara när det gäller mikroplast. En följdfråga som är ganska naturlig är dock om det är rätt att år 2018 stifta en lag som riskerar att bli ganska symbolpolitisk och kanske inte verkar så mycket, i det fall branschen är klar redan till 2017. Frågan är alltså om detta är det som gör stor skillnad just nu eller om branschen egentligen kommer att föregå detta. Det kanske vi skulle vara glada för alldeles oavsett, men är det rätt tid och läge att lägga resurser på just detta? Problemet med mikroplaster finns nämligen inte bara i kosmetiska produkter man sköljer av utan i många andra källor.

Anf. 5 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Fru talman! Jag är av uppfattningen att vi inte kan jobba nog med att säkra både människors och miljöns hälsa från produkter som innehåller onödigt farliga material. Mikroplaster har, som jag har redogjort för, en potential att sprida miljögifter. Inte minst ser vi det i den marina miljön. Därför är det befogat att titta på alla förslag på hur man kan gå vidare för att säkra miljön i det sammanhanget.

Kemikalieinspektionens underlag till regeringen är som jag sa på remiss, och vi kommer att behandla och ta ställning till det konkreta förslaget. Men man redovisar i underlaget att så mycket som 40 procent av den här produkttypen på marknaden i Sverige – tandkrämer, duschgeler och liknande – fortfarande innehåller mikroplaster, trots att det finns en uppsjö fungerande alternativ som används av majoriteten på marknaden. Jag är ganska övertygad om att det är svårt att få bort de där 40 procenten enbart genom branschorganisationens frivilliga arbete, och det beror på att de redan i dag säger att i stort sett hela deras bransch har ställt om.

Problemet är att det på marknaden inte bara är branschorganisationens aktiva medlemsföretag och organisationer som verkar. Jag kan snarare se att de kommer att få problem. Om de har gått före och varit duktiga och fasat ut mikroplasterna från sina produkter vill ju jag att de ska fortsätta känna att de har gjort ett bra jobb. Det tycker inte jag att vi ger dem förutsättningar för om vi som politiker säger: Nej, det här är inte ett så stort problem. Det finns ju andra stora miljöproblem, så vi låter de företag som har produkter som inte är miljöbra fortsätta konkurrera med de miljöbra

produkter som har tagits fram – trots att det finns fullgoda alternativ och trots att vi har oerhört stora belägg framför allt för att mikroplaster är ett bekymmer i den marina miljön men också för att de kan sprida andra tungmetaller.

Jag tycker alltså inte att det är ett bortkastat arbete. Det är ett viktigt arbete, och jag tror dessutom att det stöder de företag som ligger i framkant. Min uppfattning är inte heller att EU i dag gör tillräckligt för att de egentligen också är framme vid att införa en sådan här reglering – långt ifrån. De signaler jag får från Bryssel är att man inte gör någonting alls när det gäller mikroplastfrågan. Det är snarare USA som har klivit fram, där man har antagit ett liknande förslag för sin marknad.

Jag tycker att fler länder i EU borde göra det, och jag är övertygad om att fler länder i EU får upp ögonen för det om vi i Sverige är tydliga och tillsammans med vår bransch och vår marknad säger att detta är på väg ut – och sätter ett slutdatum.

Anf. 6 JESPER SKALBERG KARLSSON (M):

Fru talman! USA är ett väldigt stort land med en ganska stor marknad och kan därför påverka globala värdekedjor på ett sätt Sverige inte har riktigt samma möjlighet att göra. Därför är EU vår allra bästa miljöorganisation, vilket jag tror att statsrådet instämmer i.

I mitt avslutande inlägg vill jag väl mest tacka för en bra debatt. Även om detta är ganska små ämnen som är svåra att se med blotta ögat är de viktiga – för Sverige i dag, men kanske framför allt för EU i framtiden och för de länder som är på väg att göra vår resa. Därför ser jag också fram emot att Naturvårdsverket redovisar sitt uppdrag i juni 2017, för det vi har diskuterat i dag är en dellösning. Det är en ganska liten bit i ett större problem när det gäller marint skräp och så vidare. Då kan vi tala om hela avfallshierarkin också. Lejonparten, alltså de verkligt stora utsläppen av mikrokorn, kommer nämligen egentligen från större plastbitar som har brutits ned i naturen. Det har forskning i andra nordiska länder också visat.

Jag tror alltså att vi får anledning att debattera detta på nytt, antagligen sommaren 2017, och jag är övertygad om att det kommer att vara ett angeläget ämne även då.

Anf. 7 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Fru talman! Även jag tackar för en god debatt. Det är viktigt att diskutera vad som är ett hot mot vår marina miljö och vår miljö i övrigt. Vi ser att kemikalier och olika gifter ansamlas från våra mänskliga aktiviteter och våra produkter, i det här fallet från plaster eller just produktgruppen mikroplaster i avsköljbara dusch- och tandkrämsprodukter, vilket skapar problem i miljön.

Vi som politiker har ett ansvar att se till att vi gör, om jag får citera ledamoten, rätt från början. Och det tror jag att vi har möjlighet att göra om vi går vidare och är aktiva med att säkerställa att vår reglering på området stöder de företag och organisationer som hittar alternativen, för det finns alternativ i dag till just de här produkterna. Det vidare perspektivet på hur avfallshanteringen av inte minst plaster säkerställs och förbättras är också ett viktigt uppdrag. Vi ser att det här hänger väldigt mycket ihop.

Jag är övertygad om att vi kommer att återkomma till den här viktiga debatten. Jag hoppas att min oro för att Moderaterna kommer att säga nej

till alla typer av nationella förbud är obefogad. Även när EU:s dörr är stängd för de här frågorna är det enda sättet att påverka EU att medlemsländerna är tydliga med att de faktiskt prioriterar kemikalielagstiftningen, precis som alliansregeringen var när det gällde bisfenol A i livsmedelsförpackningar som vänder sig till barn.

Jag hoppas att vi kan stå starka och tydliga från Sverige i att det är den utveckling som vi vill se i Europa, ett Europa som också tar hänsyn till miljön och till människors hälsa.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2015/16:72
1 mars

Svar på
interpellationer

§ 7 Svar på interpellation 2015/16:356 om höjda marginalskatter och effekter på arbetsmarknaden

Anf. 8 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Fru talman! Erik Andersson har frågat mig om jag ser några risker för att de höjda marginalskatterna påverkar i vilken utsträckning människor väljer att söka sig till avancerade utbildningar och om jag ser några risker för att de höjda marginalskatterna påverkar arbetstagares vilja att göra karriär och förlägga sitt arbetsliv i Sverige.

Efter den förra regeringens mandatperioder såg vi stora underskott i statens finanser. Angelägna satsningar och framtidsinvesteringar har därför behövt finansieras med bland annat höjda skatter. Högre skatter för personer med relativt hög inkomst har både en god fördelningsprofil och ger nödvändiga skatteintäkter.

Det är möjligt att skatter kan påverka valet att fortsätta studera eller att arbeta på den svenska arbetsmarknaden, men det är min uppfattning att det är långt ifrån den enda faktorn som påverkar dessa val. Det finns en mängd andra faktorer som avgör huruvida man ska satsa på universitetsstudier. Därför är det också missvisande att bedöma politiken utifrån enskilda finansieringsåtgärder. Politiken måste ses i sin helhet.

Att utbildningsväsendet håller hög kvalitet och att utbildningsplatser finns är viktigt för att personer ska kunna delta i högre studier. I vårandringsbudgeten 2015 föreslog regeringen ökade medel för fler utbildningsplatser på universitet och högskolor. Jag vill också framhålla att regeringen satsar på att förbättra kvaliteten i universitets- och högskoleutbildningarna i form av större fokus på arbetsmarknadsanknytning, internationalisering och nära samband mellan utbildning och forskning. Vad gäller sysselsättning och arbetslöshet görs i budgetpropositionen för 2016 en samlad bedömning av effekterna av regeringens politik. Politiken bedöms sammantaget leda till högre varaktig sysselsättning och till lägre arbetslöshet framöver.

Anf. 9 ERIK ANDERSSON (M):

Fru talman! Jag vill givetvis tacka arbetsmarknadsministern för svaret.

Jag har även hört att arbetsmarknadsministern nu kallas för superminister. Det vore då intressant om jag hade kunnat få ett superbra svar. Men arbetsmarknadsministern svarar att marginalskattehöjningarna möjligen kan påverka arbetsmarknaden och hänvisar sedan till underskott i statens

finanser. Men frågan var om ministern ser några risker med de höjda marginalskatterna och i vilken utsträckning de påverkar människor att söka sig till avancerade utbildningar. Det finns ju forskning på området, så svaret är tveklöst: Ja. Men det är möjligt att det kommer in en massa ideologi i frågan, och då hjälper det ju inte vad forskningen säger.

En annan fråga är om statsministern frågade arbetsmarknadsministern: Om vi höjer skatten på arbete till den högsta i världen, kommer det då att leda till fler jobb? Svaret är givetvis nej, fru talman. Det är klart att det inte kommer att leda till fler jobb. Och statsministern lovade att fråga alla sina ministrar om olika förslag leder till fler jobb eller inte. Möjligtvis glömde han att ställa den frågan till arbetsmarknadsministern. Om han hade frågat skulle jag gärna vilja veta vad arbetsmarknadsministern hade svarat på frågan om de högsta skatterna i världen leder till fler jobb.

Det första ministern hänvisar till är att den nya regeringen såg stora underskott i statens finanser. Är det då rätt att öka marginalskatterna ytterligare, eller är det bättre att se över utgifterna?

När Alliansen tog över 2006 var statsskulden 40 procent av bnp. När vi lämnade över till den nya rödgröna regeringen låg den på 35 procent av bnp. Nu kommer skulden att öka igen lavinartat. Det finns ju inga begränsningar på utgifterna.

När det gäller just marginalskatterna riskerar man ju att inte få in de pengarna, eftersom människor logiskt sett tenderar att göra någonting annat än att arbeta om man inte får tillräckligt bra betalt för den extra timme man arbetar.

Kontentan av detta är att Alliansen lämnade över ett väl rustat Sverige.

Det finns andra rapporter som visar att utbildning lönar sig väldigt dåligt i Sverige jämfört med andra länder. Det kan ge allvarliga problem när det gäller matchningen på arbetsmarknaden. Människor i Sverige utbildar sig givetvis, men utbildar de sig till de yrken som efterfrågas av marknaden?

Frågan är förstås hur det blir framöver när våra marginalskatter blir 60 procent.

Vi kan jämföra med Tyskland, där utbildningspremier fungerar väldigt bra. Där fungerar även matchningen mycket bättre. Sverige har den sämsta avkastningen per utbildningsår i hela OECD, och det är inte bra.

Fråga nummer två var om arbetsmarknadsministern ser en risk för att de höjda marginalskatterna påverkar arbetstagarnas vilja att göra karriär i Sverige och vilja att stanna kvar i landet. Eftersom utbildningspremierna i Sverige är låga finns det betydande risker att förmågor flyttar till andra länder. Jag anser att vi borde arbeta i en riktning där utbildning lönar sig mycket, mycket mer.

Sedan årsskiftet har vi världens högsta marginalskatter. Vi är världsmästare i skatter. Tidigare var det Aruba som var världsmästare, men nu är det faktiskt vi som är världsmästare.

Var tredje barnmorska omfattas av höjd marginalskatt. Var tredje barnmorska och hälften av alla poliser får betala mer än 50 procent skatt på marginalen. Ska vi ha det så?

Anf. 10 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Fru talman! Det finns en olycklig fixering hos Moderaterna vid skatter. Det är som om skattesänkningar är det enda politiska instrumentet för att

lösa alla problem. Vi såg hur det gick under förra mandatperioden. Man sänkte skatter och försämrade statens finanser utan att det ledde till att man löste de problem som man sa att man skulle lösa med sänkta skatter, till exempel arbetslösheten.

Självklart är en av de absolut viktigaste förutsättningarna för en stark jobbpolitik och för tillväxt att det är ordning i de offentliga finanserna. Därför var det bra att regeringen under förra året kunde halvera underskotten i statens finanser inför de stora utmaningar vi nu står inför.

Trots att Erik Andersson är väldigt orolig för utvecklingen kan vi konstatera att sysselsättningen ökar kraftigt, att nyföretagandet ökar kraftigt, att arbetslösheten sjunker, att utbildningssystemet byggs ut och att vi satsar på höjd kvalitet i utbildningssystemet. Vi ser inga tecken på en minskad vilja att utbilda sig.

Det är självklart viktigt att människor har en vilja att utbilda sig. Och det är också viktigt att det finns en utbildningspremie, att det lönar sig att utbilda sig. Men vi ser inga tecken på att vi skulle vara illa ute i det avseendet.

Erik Andersson tar upp Tyskland som ett exempel, och det tycker jag var intressant, därför att det finns en del, tror jag, som vi kan lära av Tyskland. De vågar göra saker som vi inte har vågat och som faktiskt har gett goda resultat. Till exempel har Tyskland ett system med studie- och yrkesvägledning tillgängligt för alla tyskar, oavsett om man är arbetslös eller inte, och som såvitt jag förstår håller hög kvalitet och betyder mycket för att människor ska söka sig till de branscher där det finns en god efterfrågan på arbetskraft. I Sverige har vi ett svagt utbyggt system när det gäller studie- och yrkesvägledning för den som inte är elev eller arbetslös. Här tycker jag att vi kan fundera över om vi har något att lära av Tyskland.

Jag diskuterade nyligen med tyskarna, som skriver in alla unga på arbetsförmedlingen innan de har slutat skolan och utbildningen. Man kan fråga sig om det är lönt att göra så stora ansträngningar för många personer som kommer att få jobb ändå, men så gör de i Tyskland. Det har en väldigt god effekt i form av låg ungdomsarbetslöshet, men det beror också på flera andra saker.

Det finns anledning att titta på länder som är bättre än Sverige på att styra och se till att människor söker sig till de utbildningar och branscher där arbetsmarknadsutsikterna är goda.

Anf. 11 ERIK ANDERSSON (M):

Fru talman! Arbetsmarknadsministern säger att Moderaterna är fixerade vid skatter. Jag skulle vilja säga att det Socialdemokraterna som är fixerade vid skatter, för skulle inte skatterna vara så höga skulle vi inte stå här i dag. Vi har högst skatter i hela världen.

Jag tycker att arbetsmarknadsministern är mer fixerad vid bidrag än vid arbete. Det är ett stort bekymmer.

Det alliansregeringen gjorde var att vi sänkte skatten för alla. Alla med jobb fick en helt ny månadslön med jobbskatteavdragen.

Nu berömmar den rödgröna regeringen de fina tillväxtsiffrorna i Sverige. Men låt oss komma ihåg att er budget bara har gällt i två månader. Ni styrde ju på alliansbudgeten förra året.

När det gäller marginalskatter talar vi inte om den traditionella gruppen, de rika och förmögna. Ni brukar ju ofta säga att det är de rika som ska

betala marginalskatt, men här talar vi om barnmorskor, poliser och andra samhällsbärare. Varje gång en socialdemokrat eller en vänsterpartist för-svarar dessa höga skatter vill jag att man ska ha barnmorskan och polisen i åtanke, för det är dem vi talar om. Socialdemokrater brukar säga att det handlar om dem med miljoninkomster, men så är det inte.

I den stora skattereformen från 1990 var ett av huvudsyftena att minska de höga marginalskatterna. År 1980 var marginalskatten uppe i 85 procent. Astrid Lindgren fick till och med betala 102 procent i skatt.

Det är klart att människor svarar på ekonomiska incitament. Därför ska det löna sig mer att arbeta än att gå på bidrag.

Varför lönar det sig inte för alla akademiker att utbilda sig? Det finns akademiska utbildningar som inte lönar sig alls jämfört med en gymnasie-utbildning. En akademisk utbildning ger i genomsnitt endast 16 procent i högre lön än en gymnasieutbildning. För många grupper lönar det sig inte alls att utbilda sig. Det gäller viktiga grupper såsom högstadielärare, gym-nasielärare, bibliotekarier, biologer och arbetsterapeuter.

Tråkigt nog är det värst för kvinnor. En kvinna med akademisk utbild-ning får endast 7 procent högre lön än den med gymnasieutbildning.

Detta går att läsa om i Sacos studie om akademiska studiers påverkan på livslöner.

Fru talman! Det är ingen bra utveckling i ett land som tidigare har haft lysande entreprenörer och uppfinnare som Ericsson, Asea och Laval.

En stor risk med de höga marginalskatterna är att man inte vill arbeta extra. Man tar inte den extra timmen. Det blir helt enkelt inte lönsamt att arbeta.

Jag menar att den beräknade inkomsten av marginalskattehöjningen från 57 till 60 procent är ett slag i luften. Regeringen tror att man kommer att få in 2,7 miljarder på detta, men i beräkningarna ser man bara hur det har varit och inte hur människor faktiskt agerar. Det är en stor brist. Jag tror inte att ni kommer att få in de där 2,7 miljarderna på ökad marginal-skatt.

Anf. 12 HANIF BALI (M):

Fru talman! Diskussionen om utbildningspremie är intressant. Vi har länge haft en diskussion med arbetsmarknadsministern om det som Soci-aldemokraterna kallar mismatchningen på arbetsmarknaden, det vill säga att människor väljer akademiska ämnen och program som kanske inte är de mest rationella när det handlar om att kunna försörja sig efter utbild-ningen.

I diskussionen om utbildningspremie läggs stor vikt vid detta, och här finns en förklaringsfaktor till varför människor inte har ett starkt incita-ment att välja utbildningar som också ger jobb. Det handlar om att skillna-den mellan ett jobb med helt okej lön men med hög skatt och stora margi-naleffekter och ett jobb som bara kräver gymnasiekompetens inte är till-räckligt stor.

Vi vet också att lönetrappan för högutbildade tjänstemän är mycket brantare, vilket betyder att margineffekterna klickar in mycket hårdare.

Detta ger självklart effekt och är den rimliga förklaringsmodellen. Men det vore intressant att höra från arbetsmarknadsministern om det finns nå-gon annan rimlig förklaringsmodell till varför en stor andel av de svenska

studenterna väljer utbildningar som inte efterfrågas på svensk arbetsmarknad. Vi ser detta i mycket större utsträckning i Sverige än i många andra länder, till exempel Tyskland.

Vi har ju ett skolsystem som är helt gratis oavsett vad man väljer att plugga. En ingenjörsutbildning kostar inte mer än en annan utbildning. Trots det ser vi en mycket liten vilja att gå dessa utbildningar. Det är dessutom en stark arbetsmarknadssituation. Det är nästan arbetstagarnas marknad, och man får goda villkor, bra arbetsmiljö etcetera med dessa utbildningar. Trots detta väljer svenska ungdomar i stor utsträckning att inte gå dessa utbildningar.

Då måste vi ställa oss frågan varför. Vilka ekonomiska effekter och drivkrafter är det som hämmar ett rationellt val? Jag tror att människor i grund och botten är rationella, smarta och vill sitt eget bästa. Men det kan finnas politiska system som genom skatter eller bidrag hämmar ett rationellt val. Frågan är vad detta är.

Det vore intressant att höra vad arbetsmarknadsministern anser är orsaken. Är det enbart att de inte får studie- och yrkesvägledning? Det verkar orimligt att så många ungdomar måste få studie- och yrkesvägledning för att göra sitt högskoleval. Människor måste ju själva kunna tillgodogöra sig information för att kunna välja en bra framtid.

Om marginaleffekterna inte ger utfall på utbildningsval, vad ger i så fall utfall på utbildningsval? Vad är det som gör att människor som har tillräckliga betyg och grundkriterier väljer utbildningar som inte leder till arbete?

Anf. 13 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Fru talman! Låt mig ta den sista frågan först. Det finns ingen enkel förklaring till att människor inte väljer de utbildningar som leder till de högsta framtida inkomsterna. Det handlar alltså inte bara om ekonomiska incitament, Hanif Bali, utan människor gör sina yrkesval också utifrån andra kriterier.

Jag tror dock att vi bör påverka människors val av yrke i större utsträckning för att få en bättre matchning. Men alldeles uppenbart är att ekonomiska incitament inte ensamt svarar för denna styrning.

När den gamla regeringen styrde ökade arbetslösheten. Nu har vi en stark tillväxt och sjunkande arbetslöshet. Det är svårt att ta det till intäkt för att den förda politiken skulle vara skadlig för jobben.

Det är fler som söker sig till högskolan och som kommer in på högskolan. Det är svårt att ta det till intäkt för att regeringens förda politik skulle göra att färre människor vill studera vidare.

Erik Andersson pratar ganska tyst om en stor skatteförändring som regeringen genomförde i augusti. Då tog vi bort den skattesubvention som tidigare gällt för arbetsgivaravgiften för ungdomar. Vi fick då höra här i riksdagens talarstol att ungdomsarbetslösheten skulle öka kraftigt om avgiften återställdes, men resultatet har blivit det motsatta. Ungdomsarbetslösheten faller nu snabbare än vad de flesta hade väntat sig.

Med detta, fru talman, vill jag säga att skattepolitiken självklart spelar roll för incitament, men det är inte det enda som spelar roll. Andra saker tenderar att betyda ännu mer. Skatteintäkter är till för att finansiera skola,

sjukvård, välfärd, investeringar i jobb, klimatsmart omställning, infrastruktur och bostäder. Vad man använder skatteintäkterna till påverkar helheten i jobbpolitiken.

Erik Andersson är orolig för att regeringen inte ska få in de skatteintäkter som har prognostiserats, men jag vill säga till honom att där kommer vi så småningom att ha facit. Vi kommer att veta vilka skatteintäkter det kommer att leda till, och då kan vi jämföra.

Hittills ser det ut att gå väldigt bra på arbetsmarknaden. Det är fler som jobbar, och fler jobbar mycket. Jag tror att det är goda förutsättningar för att regeringen inte bara får in intäkterna utan att dessa kanske till och med blir högre än prognostiserat. Men det kommer vi som sagt att få facit på.

Anf. 14 ERIK ANDERSSON (M):

Fru talman! Sverige är en exportberoende nation, fru arbetsmarknadsminister. Vi ska vara glada för att exporten går bra just nu, men du kan inte ta det till intäkt för att det är den socialdemokratiska politiken som har gjort att ungdomsarbetslösheten har minskat. Ni har ju bara regerat med er budget i två månader, och vi får se hur många månader till det blir.

Om vi tittar på problematiken ser vi att Sverige har de högsta skatterna i världen. Socialdemokraterna är fixerade vid att klämma åt de rika, säger de, men vilka är de rika? Jo, det är dem jag nämnde tidigare, nämligen barnmorskan och polisen. De får betala mer än 50 procent skatt på marginalen, i alla fall en del av dem. Hälften av alla poliser får göra det.

Man kan jämföra med exempelvis punktskatterna, där man vill styra konsumtionen på så sätt att man har höga punktskatter på produkter som man tror är skadliga för hälsan eller miljön. Socialdemokraterna tror att det fungerar på ett bra sätt. Detta gäller givetvis även skatt på arbete. Om man har hög skatt på arbete kommer såklart mindre arbete att utföras.

Jag undrar fortfarande om statsministern någonsin frågade arbetsmarknadsministern, numera superministern, om höjd skatt på arbete leder till fler jobb och vad arbetsmarknadsministern i så fall svarade.

Anf. 15 HANIF BALI (M):

Fru talman! Det är lite märkligt resonerat av arbetsmarknadsministern. Jag poängterade att det finns ekonomiska orsaker. Det finns en skillnad i att gå en förmodligen längre eller tuffare utbildning för att få ekonomisk avkastning senare för den tid man lägger in i utbildningen.

När jag säger att skillnaden är för liten tar arbetsmarknadsministern det till intäkt för att ekonomiska incitament inte fungerar. Men det är ju hela min poäng: Det finns inga ekonomiska incitament. De är inte tillräckliga för att man ska göra den insats som krävs på högskolan.

Det är inte någon hemlighet att de utbildningar där vi utbildar ett massivt antal och som leder till jobb endast med gymnasiekompetens är mycket lättare utbildningar. De är inte lika intensiva vare sig tidsmässigt eller när det gäller svårighetsgrad jämfört med utbildningar som till exempel ger en mycket fastare situation på arbetsmarknaden och något högre inkomster. Men skillnaderna däremellan är för små – det är ju det som är min poäng.

Det är hur som helst märkligt att ministern tar åt sig kredden för den ökade bnp-tillväxten och så vidare. Ministerns budget har bara varit aktiv

i 60 dagar. Om ministern har kommit på ett sätt att höja bnp och sysselsättningen så kraftigt med endast lite regleringsbrev måste hon avslöja det här och nu. Jag tror att vi har ett ekonomipris på gång här. Någon annan rimlig förklaring till ministrernas självgodhet i den här frågan finns inte.

Anf. 16 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Fru talman! Den ekonomiska tillväxten beror självfallet på många olika saker, men att ta en så stark utveckling som vi nu har på arbetsmarknaden till intäkt för att det går dåligt där tycker jag faktiskt är lite långsökt.

Ungdomsarbetslösheten har regeringen jobbat med från första dagen. Från augusti i år gäller alla de stora ekonomiska förändringar som rör ungdomsarbetslösheten, både de satsningar och den finansiering vi gör genom att vi har tagit bort skattesubventionen i form av sänkt arbetsgivaravgift för ungdomar.

Jag vill påminna Moderaterna om att man förutspådde att sänkningen skulle leda till katastrof när det gäller ungdomsarbetslösheten. Nu har resultatet alltså blivit det motsatta. Om detta enbart beror på regeringens politik eller inte låter jag vara osagt, men sänkningen har inte lett till den katastrof när det gäller ungdomsarbetslösheten som Moderaterna utmålade när vår budget började gälla.

Till Erik Andersson: Utifrån min roll är jag självfallet inblandad i de flesta diskussioner i regeringen som gäller jobben. Den samlade bedömning och politik som vi genomför för jobben är stark.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2015/16:357 om särskild löneskatt för äldre

Anf. 17 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Fru talman! Christian Holm Barenfeld har frågat mig om jag inte anser att erfaren arbetskraft behövs för att klara av den demografiska utmaningen och hur jag anser att den särskilda löneskatten för äldre ska hjälpa senior och mer erfaren arbetskraft som vill arbeta längre.

Självklart behövs senior och erfaren arbetskraft. OECD-statistiken visar också att Sverige är bland de länder som har högst sysselsättningsgrad i åldersgruppen 55–64 år. Sverige har ett bra utgångsläge, men samtidigt anser regeringen att den demografiska utvecklingen innebär stora utmaningar för framtidens arbetsliv.

Christian Holm Barenfeld hänvisar i sin interpellation till Elisabeth Svantessons skriftliga fråga som jag besvarade den 19 januari i år. Jag vill därför upprepa delar av mitt svar.

När regeringen tillträdde 2014 ärvde vi ett bekymmersamt läge med en arbetslöshet som bitit sig fast på en hög nivå. För att öka sysselsättningen och varaktigt minska arbetslösheten har regeringen därför i budgetpropositionen för 2016 föreslagit stora framtidsinvesteringar i bostäder, klimatomställning och infrastruktur, en aktiv näringspolitik för fler och växande företag och investeringar i kompetens och matchning för att rusta människor att ta de jobb som växer fram.

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

Vårpropositionen för 2015 och budgetpropositionen för 2016 innehåller sammantaget investeringar för jobb som uppgår till drygt 14 miljarder kronor för 2016. Sammantaget bedöms de åtgärder som föreslås i budgetpropositionen bidra till en lägre arbetslöshet och en högre sysselsättning de kommande åren.

Äldre i arbetslivet är en viktig resurs som bör tas till vara. Vi ser dessutom att sysselsättningsgraden för personer över 55 år ökar stadigt. Jag kan trots det konstatera att den faktiska utträdesåldern i många yrken är lägre än 65 år. Detta beror inte på att det saknas ekonomiska incitament att arbeta längre, utan det handlar bland annat om att arbetstagare slits ut i förtid. Om människor ska orka jobba ett helt arbetsliv krävs bättre arbetsmiljöförhållanden i psykiskt och fysiskt slitsamma arbeten.

Arbetsmiljö är därför ett fokusområde för regeringen. Den 1 februari överlämnade regeringen sin nya arbetsmiljöstrategi till riksdagen. Strategin utgår från det moderna arbetslivets utmaningar och möjligheter och pekar ut en riktning för arbetet under de närmaste fem åren. Regeringen har dessutom ökat resurserna inom arbetsmiljöområdet med 100 miljoner kronor per år under mandatperioden.

Inom ramen för de ökade resurserna höjer regeringen ambitionsnivån i arbetsmiljöpolitiken genom denna arbetsmiljöstrategi, som utformats kring tre prioriterade områden: nollvision mot dödsolyckor och förebyggande av arbetsolyckor, ett hållbart arbetsliv samt psykosocial arbetsmiljö.

Dessutom pågår sedan några år en bred översyn av pensionssystemet inom ramen för Pensionsgruppens arbete. Den långsiktigt stora frågan är den om ett längre arbetsliv för att trygga tillräckliga pensioner, pensionssystemets finanser och ytterst välfärden. Det arbetet kommer att fortgå under lång tid med det övergripande syftet att uppnå fler arbetade timmar under livet.

Anf. 18 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka arbetsmarknadsminister Ylva Johansson för svaret på min interpellation. Jag vill också hälsa ministern välkommen i hennes nya kompletterande superministeruppdragsroll med initiativrätt på alla politikområden. Det är nog bra att någon ges initiativrätt i regeringen. Vi behöver fler initiativ för fler jobb. Det råder det inga tvivel om. Jobben måste bli fler, arbetslösheten måste bli lägre och sysselsättningen högre.

Sysselsättningsgraden i arbetsmarknadsutskottet i riksdagen är tyvärr alldeles för låg. Mötena är få, och många av de möten som är inplanerade får senare ställas in. Det grundar sig givetvis på att det är få propositioner och andra förslag som presenteras som kommer från regeringen. Regeringen levererar helt enkelt inte på bland annat arbetsmarknadsområdet.

Fru talman! Vi behöver bli fler som arbetar i Sverige, och fler behöver jobba längre upp i åldrarna. Det är därför viktigt att vi skapar förutsättningar och incitament för att fler ska vilja stanna kvar på arbetsmarknaden under längre tid. Det blir inte minst viktigt längre fram när pensionsavgångarna förväntas öka. Jag ställde min interpellation för att jag oroas över att regeringens politik kommer att ha motsatt verkan.

Regeringen har ju infört en särskild löneskatt för personer över 65 år, som blir en straffskatt på de äldre som väljer att arbeta. Ylva Johansson gav ju nyligen i ett svar till min kollega Elisabeth Svantesson besked om

att regeringen själv gör bedömningen att den särskilda löneskatten för äldre kommer att ge en faktisk effekt på äldres sysselsättning och antalet arbetade timmar, och då en negativ sådan.

Det blir lite obegripligt när arbetsmarknadsministern i ena meningen menar att det är viktigt att säkerställa att fler äldre väljer att stanna kvar på arbetsmarknaden och i nästa mening försvarar att man gör det mindre attraktivt att arbeta. Människor får helt enkelt behålla mindre av det de tjänar. Det gör inte att de blir mer motiverade att stanna kvar på arbetsmarknaden och slita och jobba längre. Det innebär heller inte att de får mer i plånboken och kan konsumera mer.

Fru talman! Jag vill vända lite på det ministern sa i ett tidigare inlägg här i dag. Det finns en fixering hos Socialdemokraterna vid skatter. Oavsett vad man ska göra ska skatterna uppåt. Ju högre skatt, desto bättre socialdemokrat. Resultatet blir dock att den som arbetar får mindre i plånboken.

I Ylva Johanssons svar talar hon mer om mer om bostäder, klimatomställningar, infrastruktur och pensioner än om själva den fråga jag ställde. Det kan jag förstå. Det kan inte vara lätt att försvara och förklara varför man sjösätter ett förslag som man själv är medveten om kommer att ha en negativ påverkan på äldres arbetsutbud.

Jag vill därför igen fråga arbetsmarknadsministern och ge henne en chans att ge ett tydligt svar: På vilket sätt leder den särskilda löneskatten för äldre till att fler äldre kommer att fortsätta att arbeta?

Anf. 19 KATARINA BRÄNNSTRÖM (M):

Fru talman! Jag blev lite förvånad över det svar som arbetsmarknadsministern har gett till Christian Holm Barenfeld på frågan om den särskilda löneskatten för äldre. Det finns inget svar på varför skatten var viktig och varför regeringen införde den.

Det finns en enda mening som säger: Självklart behövs senior och erfaren arbetskraft. Det är någonting man säger med läpparnas bekänneelse, men det är ingenting man visar i riktig politik. Varför ska människor betala 6,15 procent extra skatt när de har fyllt 65 år? Det är mycket märkligt. Det går inte att få ihop den politiken.

Varför ska man över huvud taget dela upp skattesatser när det kommer till ålder? Det har i Socialdemokraternas värld alltid varit så att man har beskattat storleken på inkomster olika. Men nu går man till och med in och börjar titta på människors ålder för varför de ska betala olika skatt.

Om man hade sänkt skatten hade jag förstått det. Man vill verkligen ha seniorer och erfaren arbetskraft. Hela näringslivet ropar efter att människor ska stanna kvar på viktiga poster. Vi har svårt med sjuksköterskor, ingenjörer och andra välutbildade och erfarna människor som det inte finns någon ersättning för. Det finns ingen arbetskraft som står och väntar på att få de jobben. Man skulle vilja stimulera så att det var fler som stannade kvar längre. Men det gör inte regeringen.

Det är därför en intressant fråga: Varför vill man ha en skatt på äldre? Samtidigt gick man ut och slog på stora trumman i valrörelsen och sa att de orättvisa skatterna nu äntligen skulle rättas till för alla pensionärer. Är inte det att tala med kluven tunga? De som arbetar ska betala mer i skatt. Den som inte arbetar skulle få någon femtiolapp mer i plånboken. Jag tycker

att det är väldigt falskt. Det ger heller inte särskilt stora pengar. Man beräknar att det skulle ge 1,77 miljarder, det vill säga under 2 miljarder. Vi får väl se vad det ger. Vi vet inte hur många det är som väljer att gå hem i stället för att jobba.

I svaret sägs det väldigt mycket om vad regeringen gör för goda saker och naturligtvis om vad den gamla regeringen inte gjorde. Men om man säger att det behövs senior och erfaren arbetskraft borde man säga: Det var bra att alliansregeringen sänkte skatten för dem som jobbade efter ingången pensionsålder. Men det läser jag ingenstans. Det var därför jag reagerade.

Man höjer skatten på det mesta. Det är skatt på sparande. Det är skatt på arbete. Det är höjda arbetsgivaravgifter. Det är skatt på ungdomar. Denna regering har ett mål, och det är en total fixering vid höjda skatter. Likväl säger alltid ministern i denna kammare att Moderaterna är fixerade vid höjda skatter. Det är precis tvärtom. Det enda regeringen verkligen håller när det gäller sina vallöften är att höja skatter på olika sätt.

Anf. 20 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag undrar lite varför Christian Holm Barenfeld och Katarina Brännström är så upprörda. När jag lyssnar på inläggen tror jag mig förstå att det beror på att de har missförstått hela frågan.

Det är inte så att regeringen har infört någon särskild löneskatt. Den infördes 1991 i den stora skattereformen som gjordes. Det var då man införde någonting som hette särskild löneskatt. Det regeringen har gjort är att vi har skapat likformighet i systemet, precis som har gällt tidigare. Men den särskilda löneskatten infördes 1991.

Både Christian Holm Barenfeld och Katarina Brännström talar om att regeringens politik skulle leda till att personer över 65 år får behålla mindre av det de tjänar, eller att äldre skulle betala högre skatt än andra grupper. Det är fullkomligt felaktigt. Äldre har en lägre skatt än de som är yngre. Det är ett förhöjt jobbskatteavdrag för dem som är över 65 år. Det betyder att de behåller mer och betalar lägre skatt efter 65 år än vad de gör innan. Där har interpellanten och debattörerna fullkomligt fel om politiken.

Det vi ser just nu är att många av dem som snart ska gå i pension eller som redan har gått i pension lockas tillbaka till arbetslivet eftersom efterfrågan på arbetskraft är mycket stor och vi har brist inom väldigt många yrken. Vi ser nu till exempel i skolan att pensionerade lärare kommer tillbaka och jobbar, och det är välkommet. De betalar också lägre skatt än de som är yngre och till exempel jobbar i skolan eller i andra yrken. Det är så skattesystemet i dag är utformat.

Fru talman! När man hör Katarina Brännström säga att 1 ½ miljard i skatteintäkter inte är så mycket förstår man kanske hur det kunde bli så illa med de stora underskotten i statens finanser. Skatteintäkter behövs för att finansiera investeringar och välfärd. De behöver vägas av på ett rimligt sätt så att vi också har en stark utveckling på arbetsmarknaden. Det har vi just nu.

Anf. 21 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M):

Fru talman! Jag tror att det är 1,77 miljarder som regeringen räknar med att få in på åtgärden med den särskilda löneskatten för äldre. Tar man

från en grupp personer ut ytterligare nästan 2 miljarder – i stort sett 1,8 miljarder – är det klart att det gör att det blir mindre attraktivt. Gör vi det dyrare att anställa blir det mindre attraktivt att arbeta. Oavsett om det ligger på arbetsgivarliv eller på den enskilde är det självklart inte bra.

Det har varit mycket diskussion om jobbskatteavdraget och mycket kritik mot det från regeringens sida, men med det såg vi till att den som arbetade fick behålla mer pengar i plånboken samtidigt som vi gjorde det billigare att anställa. Det är det här som man nu återställer från regeringens sida. Man ser till att det blir mindre attraktivt att anställa den som har fyllt 65 år.

Det här gör regeringen på en rad områden, och det spelar egentligen ingen roll om man är ung eller gammal. Om man är ung blir det dyrare och man får försämrade villkor, är man medelålders och har utbildat sig och lyckats få lite högre inkomst får man mindre pengar kvar i plånboken och ska brandskattas och har man fyllt 65 år man uppenbarligen inte heller lika attraktiv på arbetsmarknaden. Däremot ska man möjligtvis kunna få lite mer om man väljer att inte arbeta. Det är en konstig hållning från en arbetsmarknadsminister.

Jag hoppas att vi i viss grad får se fler förslag till arbetsmarknadsutskottet, så att även det kan börja arbeta. Jag hoppas också att de förslag som kommer till arbetsmarknadsutskottet vad gäller arbete även kommer att handla om hur jobben ska bli fler och hur fler ska komma i arbete.

Det svar jag har fått från arbetsmarknadsministern kan man konstatera handlar mycket om helt andra saker än just det jag frågade om. Jag kan fortsatt inte se hur det här på något sätt skapar fler arbetstillfällen för äldre, och jag vill fortfarande ha svar på det, för det var de facto det som var min fråga.

Sedan kan regeringen och ministern komma fram till att det är rimligt att höja den ena eller den andra skatten för att man vill ha in pengarna, men då är det av den anledningen man gör det och då ska man säga att man är beredd på att färre äldre får ett jobb när de har fyllt 65 år och inte att det skapar fler jobb. Det är mer ärligt.

Jag vill återigen fråga: Hur anser arbetsmarknadsministern att den särskilda löneskatten för äldre ska hjälpa senior och mer erfaren arbetskraft som vill arbeta längre att få ett jobb?

Anf. 22 KATARINA BRÄNNSTRÖM (M):

Fru talman! Det är lite märkligt att lyssna på arbetsmarknadsministern som här i kammaren försöker mästra åtminstone mig, känns det som, med att tala om att särskild löneskatt infördes redan 1991. Jag har nu roat mig med att gå in på regeringens egen hemsida och läst vad som står när det gäller budgeten. Jag kan läsa innantill: "Särskild löneskatt införs på ersättningar för arbete till personer som vid årets ingång har fyllt 65 år samt inkomst av aktiv näringsverksamhet för personer som vid årets ingång har fyllt 65 år." Man talar också om att skatten bestäms till 6,15 procent. Det här fanns även med i budgetpropositionen för 2015, men den gällde ju aldrig.

Det här är alltså en ny skatt som har införts och ingenting som har funnits med hela tiden. Jag tillhör själv den grupp som har fyllt 65 år, så jag är en av dem som vi talar om i den här debatten. Jag vet att det dubbla jobbskatteavdraget som alliansregeringen införde för att stimulera äldre att

vara kvar på arbetsmarknaden är någonting som jag i alla fall kan få viss förtjänst av. Ni har ju dragit ned i det övre spannet, så riktigt så mycket som jag skulle ha fått om vi hade haft en alliansregering får jag inte, men jag får fortfarande lägre skatt. Men ni har alltså infört en särskild löneskatt för äldre, och fortfarande kan man fråga sig varför. Vad ska detta leda till?

Om man läser vidare på hemsidan ser man att det bara handlar om sänkta tak, slopade tjänster i RUT-avdraget, sänkt subventionsgrad i RUT, slopad nedsättning av socialavgifter för unga – allting här handlar om skatter, och då har man ju ett mål med det.

Vad är målet med att höja skatterna för äldre som vill fortsätta arbeta? Det svaret har vi ännu inte fått här.

Anf. 23 EVA-LENA JANSSON (S):

Fru talman! Christian Holm Barenfeld försöker leda i bevisning, fast jag vet inte riktigt hur han får till det, att det skapar fler jobb att de som har fyllt 65 år skulle ha en lägre löneskatt. Jag vill därför ställa frågan till Christian Holm Barenfeld om han kan redovisa på vilket sätt det skapar fler jobb.

Vilken evidens finns för det? Hur blir det helt plötsligt fler jobb på en arbetsplats, till exempel på Posten, på grund av det? Christian Holm Barenfeld måste kunna redovisa det.

Det vi har sett är att arbetslösheten sjunker ganska kraftigt bland unga nu, trots att vi har förändrat arbetsgivaravgifterna för unga. Christian Holm Barenfeld måste ha det klart för sig.

Till Katarina Brännström och Christian Holm Barenfeld vill jag ställa frågan: Tycker ni att den svenska modellen är bra? Gillar ni den och står ni bakom den? Kan ni i så fall motivera hur ni ser på den svenska modellen?

Anf. 24 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Fru talman! Den särskilda löneskatten skapades i den skatteuppgörelse från 1991 som resulterade i ett nytt skattesystem. Det var en konstruktion där man lade om stora delar av hela skattesystemet och gjorde en särskild löneskatt för äldre för att kompensera i förhållande till pensionssystemet. Den tog den gamla regeringen bort, vilket skapade en bristande likformighet i skattesystemet som vi nu återställer. Utvecklingen på arbetsmarknaden är bra för den äldre arbetskraften. Sysselsättningsgraden ökar för denna grupp.

Fru talman! Skatter finns till för att finansiera viktiga verksamheter som välfärd, skola och investeringar. Sänker man skatter blir det mindre skatteintäkter. Det kan man göra om man inte tycker att det är så viktigt eller inte tror att det finns ett samband mellan jobbtillväxten och investeringar, utbildning och välfärd.

Regeringen ser det sambandet och har därför en politik för att ha ordning i statsfinanserna och för att kunna säkerställa att vi kan göra nödvändiga investeringar. Jag vet att vår syn på det skiljer sig från Moderaternas.

Fru talman! Jag tror att vi kan öka sysselsättningsgraden ytterligare i gruppen som är över 55 år och över 65 år. Två viktiga saker behöver göras. Den ena är investeringar i arbetsmiljön. Regeringen har både satsat pengar och lagt fram en ny arbetsmiljöstrategi, som jag tror just nu behandlas i arbetsmarknadsutskottet. Det finns också en utredning som har föreslagit

att åldern då man har rätt att vara kvar på arbetsplatsen ska höjas från 67 till 69 år. Den frågan bereds just nu i Pensionsgruppen. Jag tror att det är en viktig fråga att väga in i det hela.

Den andra saken är att vi måste få bukt med sjukskrivningarna, som sedan 2010 har ökat dramatiskt. Det är en allvarlig utveckling, och vi ser dessvärre att det inte bara är äldre utan också yngre som sjukskrivs och blir kvar i sjukskrivning under lång tid. Ohälsa, oavsett om det beror på arbetsmiljörelaterade saker eller inte, är en stor riskfaktor när det gäller att inte orka och kunna jobba så länge som man själv vill. Här finns det stora utmaningar, och regeringen har stora utmaningar framför sig.

Anf. 25 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M):

Fru talman! Eva-Lena Jansson kom in här i debatten och undrade hur vi skapar fler arbeten för äldre och hur vi skapar fler arbeten överlag.

Genom att sänka skatten för den som är äldre eller att låta bli att höja den och göra det dyrare att anställa äldre blir jobben självklart inte per automatik fler, utan det krävs att en regering gör fler saker.

Man måste göra vissa delar som är jobbskapande, men vi såg också att alldeles för få äldre fortsatte att jobba. Många ville jobba, men incitamenten var inte tillräckliga. Då såg vi till att det blev mer lönsamt att stanna kvar på arbetsmarknaden. På samma sätt såg vi att det fanns höga trösklar in på arbetsmarknaden för den som var ung eller nyanländ till Sverige. Därför sänkte vi trösklarna där. Nu har man höjt dem. Höjer man skatten på måndag är det givetvis inte så att det är färre som jobbar på tisdagen, utan det sker långsiktigt.

Ylva Johansson säger att det går bra nu. Det är hög svansföring, må jag säga. Vi kommer in mer på det senare.

Sänker man skatten får man in mindre pengar, påstås det. Det är inte heller något evidensbaserat. Det vi behöver få är fler som arbetar och fler som betalar skatt. Annars vore den våta drömmen för en sann socialdemokrat 100 procents skatt, om det vore så att vi fick in mer pengar och kunde fördela mer. Då kan man ju bestämma totalt hur det ska se ut. Det tror jag inte vore någon bra lösning.

Men om man har mer fokus på hur vi ska höja bidragen för den som inte arbetar än på hur vi ska se till att den som inte arbetar kommer i arbete behöver vi nog höja skatten för att kortsiktigt kunna finansiera alla bidragshöjningar. Det tycker jag dock inte är ett bra sätt.

Jag får be att tacka för debatten!

Anf. 26 EVA-LENA JANSSON (S):

Fru talman! Christian Holm Barenfeld kunde inte svara på hur det blir fler jobb genom andra skattesatser för äldre. Han hävdade att det var jobbskapande, men kunde inte beskriva var någonstans det är evidensbaserat att det blir fler jobb av sänkt skatt. Det borde man kunna redovisa. Hur uppstår det fler jobb genom att man sänker skatten för en enskild person? Det finns naturligtvis inga sådana evidensbaserade fakta, och det var därför han inte svarade på det.

Det är också intressant, fru talman, att Christian Holm Barenfeld inte ville kommentera den svenska modellen. Den hänger ihop med löner, skatter och hela det system vi har i Sverige när det gäller att finansiera den gemensamma välfärden men också säkerställa att människor som har fyllt

65 och är pensionärer har en dräglig tillvaro oavsett om de jobbar eller inte. Som sagt är det intressant att den moderata riksdagsledamoten inte ville svara på frågan om den svenska modellen.

Anf. 27 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Fru talman! Det kommer nog alltid att finnas en grundläggande motsättning mellan regeringen och Moderaterna när det gäller å ena sidan skattesänkningar och nedskärningar och å andra sidan investeringar och jobb.

Jag vill tacka för debatten, och jag tror att det finns frågor där vi kan mötas. Det gäller till exempel diskussionen om hur länge man ska få vara kvar i arbetslivet och huruvida det ska höjas från dagens 67 år. Diskussioner förs i Pensionsgruppen, där både regeringens partier och Moderaterna finns med. Andra frågor är hur man ska få bukt med den ökade ohälsan och sjukskrivningarna samt behovet av förstärkning av arbetsmiljöarbetet. Jag tror att det finns områden där vi kan ha ett gott utbyte av varandra.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellationerna 2015/16:392 och 404 om ungdomsarbetslösheten

Anf. 28 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Fru talman! Elisabeth Svantesson har frågat mig vad jag menar med att regeringen nu håller på att lösa ungdomsarbetslösheten, vilka konkreta åtgärder regeringen har vidtagit som löser ungdomsarbetslösheten och hur många jobb respektive åtgärd har lett till. Vidare har Hanif Bali frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att underlätta för de ungdomar som står längst ifrån arbetsmarknaden att komma i jobb.

Jag besvarar interpellationerna i ett sammanhang.

Jag vill börja med att tacka Elisabeth Svantesson och Hanif Bali för möjligheten att redogöra för den positiva utveckling vi har gällande ungas sysselsättning och vilka ytterligare konkreta åtgärder som regeringen vidtar för att lösa ungdomsarbetslösheten.

Att mäta antalet inskrivna ungdomar hos Arbetsförmedlingen är självklart centralt, men det är viktigt att komma ihåg att detta inte är det officiella måttet på ungdomsarbetslösheten i landet.

Arbetslösheten bland ungdomar i åldern 15–24 år uppgick till 19,1 procent det fjärde kvartalet 2015. Det är en minskning med 3,1 procentenheter jämfört med motsvarande kvartal 2014. Under det fjärde kvartalet 2015 uppgick antalet arbetslösa ungdomar till 123 000 personer, vilket är en minskning på årsbasis med 24 000 personer. Närmare hälften av de arbetslösa ungdomarna är heltidsstuderande som söker arbete, inklusive extraarbete på kvällar, helger och lov. Faktum är att arbetslösheten bland unga nu har nått sin lägsta nivå på åtta år. Sysselsättningsgraden bland unga har dessutom nått sin högsta nivå sedan 2001. Men vi är såklart inte nöjda. Ingen ung ska påbörja sitt vuxenliv i långtidsarbetslöshet.

Sedan flera år tillbaka har samtliga borgerliga partier hävdad att regeringens återställande av arbetsgivaravgiften för unga, en kostnad på ca 20

miljarder kronor per år, skulle driva upp ungdomsarbetslösheten kraftigt. Nu ser vi i stället att arbetslösheten bland unga faller, samtidigt som antalet unga inskrivna på Arbetsförmedlingen minskar. En del av de 20 miljarder per år som den gamla regeringen använde för att subventionera storföretag med ett stort antal anställda ungdomar kan regeringen i stället använda till de unga och vuxna som står längst bort från arbetsmarknaden och som bland annat behöver insatser i form av utbildning.

Antalet unga inskrivna i jobbgarantin för ungdomar minskar. År 2014 minskade antalet deltagare i jobbgarantin för ungdomar från 38 000 till 33 000 i genomsnitt per månad, och under 2015 minskade antalet till 27 000 deltagare i genomsnitt per månad, en minskning med 18 procent jämfört med 2014. Även i jobb- och utvecklingsgarantin har antalet inskrivna ungdomar minskat – från 12 000 i genomsnitt per månad 2014 till 10 800 i genomsnitt per månad 2015.

Vidare minskar även antalet långtidsarbetslösa ungdomar kraftigt och är nu nere på sin lägsta nivå sedan tiden före finanskrisen 2008. Enligt Statistiska centralbyråns arbetskraftsundersökningar, AKU, definieras en person som långtidsarbetslös efter 27 veckors arbetslöshet. Antalet långtidsarbetslösa i åldern 15–24 år uppgick till 12 000 personer det fjärde kvartalet 2015. Det är en minskning med 7 000 personer jämfört med motsvarande kvartal 2014.

Att antalet ungdomar i jobb- och utvecklingsgarantins tidigare fas 3 har ökat visar att den förra regeringens politik med tidsgränser och detaljstyrning av de arbetsmarknadspolitiska insatserna inte har fungerat. Det är oerhört viktigt att dessa personer nu får hjälp att komma i arbete och att inflödet till långtidsarbetslöshet stoppas.

Regeringen har bland annat tagit bort den förra regeringens aktivitetsförbud och möjliggjort att unga redan från första inskrivningsdagen kan erbjudas stöd. Regeringen anser att det är viktigt att Arbetsförmedlingen kan erbjuda arbetslösa personer insatser som utgår från varje individs behov och förutsättningar, för att öka utflödet till arbete eller studier.

Det är oerhört tydligt i arbetslöshetsstatistiken att det framför allt är unga som saknar en fullständig gymnasieutbildning som fortsatt har det besvärligt på arbetsmarknaden. För att komma till rätta med ungdomsarbetslösheten och långtidsarbetslösheten bland unga har regeringen bland annat infört utbildningskontrakt. Än så länge är det relativt få utbildningskontrakt beslutade, men de ökar snabbt i antal.

Regeringen har inrättat Delegationen för unga till arbete, Dua, som har i uppdrag att verka för att arbetsmarknadspolitiska insatser mot ungdomsarbetslöshet får större genomslag på lokal nivå, att främja statlig och kommunal samverkan samt att utveckla nya samverkansformer. Detta sker genom att främja att lokala överenskommelser om insatser för att minska ungdomsarbetslösheten ingås mellan kommuner och Arbetsförmedlingen. De lokala överenskommelserna innehåller mätbara mål, en handlingsplan för att nå målen och också en kartläggning över vilka unga i kommunen som varken arbetar eller studerar.

I dagsläget har 286 av landets 290 kommuner utarbetat en överenskommelse med lokalt arbetsförmedlingskontor. Att så många kommuner har valt att ingå en överenskommelse är en viktig förutsättning för att minska

ungdomsarbetslösheten på allvar bland annat genom att säkerställa att ungdomar avslutar sin gymnasieutbildning och får ett riktigt fotfäste på arbetsmarknaden.

Anf. 29 ELISABETH SVANTESSON (M):

Fru talman! Jag tackar arbetsmarknadsministern för svaret. Det går bra på många sätt i svensk ekonomi och på svensk arbetsmarknad. Vi är inne i en konjunkturuppgång. Det betyder att arbetslösheten sjunker och att fler, speciellt de som står nära arbetsmarknaden, nu kommer i arbete. Det gläds jag över tillsammans med arbetsmarknadsministern. Det är väldigt bra.

Bakgrunden till interpellationen handlar om någonting som arbetsmarknadsministern sa i lördagsintervjun för några veckor sedan: Vi håller nu på att lösa ungdomsarbetslösheten.

När arbetsmarknadsministern menar att hon och regeringen nu håller på att lösa den ställer det såklart en mängd frågor. Jag menar också att uttalandet är ganska anmärkningsvärt.

Det är precis så att det går bra för väldigt många i en konjunkturuppgång. Men det är också så att många har svårt att komma in på arbetsmarknaden.

En fråga som jag ställer mig och som jag fortfarande inte tycker att jag har fått svar på är: Vad i regeringens politik eller i Ylva Johanssons verktygslåda är det som har gjort att ni menar att *ni* håller på att lösa ungdomsarbetslösheten? Är det de 59 traineejobben som nu har fått effekten att arbetslösheten sjunker? Eller vad är det jag har missat?

Det är något som oroar mig i arbetsmarknadsministerns uttalande. Det går bra för många, men samtidigt går det inte alls bra för många, trots att vi nu äntligen är inne i en bättre konjunktur. Faktum är att 2 000 fler är långtidsinskrivna nu på Arbetsförmedlingen. Faktum är att det är 50 procent fler unga i fas 3 i dag jämfört med när arbetsmarknadsministern tillträdde. Jag hör att arbetsmarknadsministern i svaret skyller på den förra regeringen att det är fler unga i fas 3 under den nya regeringens tid.

Jag tror, fru talman, att vi alla här i kammaren ska vara ödmjuka inför det faktum att det finns unga som har det väldigt svårt att ta sig tillbaka till arbetsmarknaden. Jag kan för det första inte förstå och inte se vad det är i regeringens politik, i regeringens verktygslåda, som har gjort att ungdomsarbetslösheten generellt har sänkts. Det är en god konjunkturutveckling, men vad är det för verktyg som ni har använt – förutom de 59 traineejobben – som har åstadkommit detta? För det andra är faktum att fler är långtidsinskrivna. Faktum är att fas 3 ökar för unga just med den nya regeringen.

Oroar detta arbetsmarknadsministern, eller menar arbetsmarknadsministern på allvar att den här regeringen nu är på väg att lösa ungdomsarbetslösheten?

Anf. 30 HANIF BALI (M):

Fru talman! Det vi ser på arbetsmarknaden är väl det man har varnat för ganska länge, men i en alltmer accelererande fart, nämligen att de som står nära arbetsmarknaden får tillgång till jobb medan de som står långt ifrån arbetsmarknaden får det allt tuffare.

Arbetsmarknadsministern har i andra interpellationssvar pratat om sin avreglering av Arbetsförmedlingen och sagt att det är hennes regleringsbrev till Arbetsförmedlingen som har förändrat Arbetsförmedlingens funktion och därmed bidragit till en bättre fungerande arbetsmarknad.

Då blir det intressant att titta på dem som är i Arbetsförmedlingens omsorg. Då kan man se att det inte har blivit bättre för dem. Där vi ser jobbtillväxten ske och där ungdomar hamnar i arbete gäller främst de ungdomar som inte är inskrivna i program. Om vi tittar på programmen, fru talman, ser vi en ökning särskilt när det gäller dem som står långt ifrån arbetsmarknaden.

Man bör med all rätt bli orolig om ministern känner: Nu har vi löst det här. Nu har de som var rimligt nära arbetsmarknaden fått jobb på grund av vår bnp-tillväxt, som många pekar på inte bygger på så hållbara fundament som vi tror, nämligen i stor utsträckning lånade pengar, en hajpad valuta och offentlig konsumtion på grund av flyktingvågen.

Då kommer frågan: Vad gör ministern för att bidra till att långtidsarbetslösa ungdomar med svag utbildningsbakgrund och andra faktorer kommer närmare arbetsmarknaden? Om vi tittar på utfallet där ser det inte alls bra ut. Tittar vi på utfallet där ser vi inget som pekar på att arbetsmarknadsministern är på väg att lösa ungdomsarbetslösheten, särskilt beträffande den ganska tuffa grupp som står kanske två år från arbetsmarknaden.

Tittar vi på till exempel fas 3, som ni lovade att avskaffa, ser vi en ökning. Vi ser att antalet ungdomar i fas 3 ökar. Det är en grupp där det inte löser sig per automatik med en god konjunktur – det känner vi till. Som ministern själv har påpekat är orsakerna till deras arbetslöshet något annat än bara konjunktur. Orsaken till deras arbetslöshet är till exempel brist på arbetslivserfarenhet, svårighet att få en förankring på arbetsmarknaden, bristande motivation eller studievilja och massor av sådana faktorer.

När det gäller den gruppen kan vi inte se att det arbetsmarknadsministern gör innebär framgång. Det har startats nya projekt med nya namn, initiativ och agendor och så vidare. Men utfallet av detta kan inte arbetsmarknadsministern stå här och säga är positivt. På sin höjd kan arbetsmarknadsministern säga: Vi vet inte. Men utfallsmässigt kan inte arbetsmarknadsministern säga: Det här har vi löst; det här kommer att lösa sig.

Det utfall vi ser nu i den grupp som har gynnats av de här reformerna på Arbetsförmedlingen och så vidare är alltför litet. De som främst har gynnats av den konjunkturuppgång som har rått är de ungdomar som lättare får sommarjobb, extrajobb och heltidsjobb, ungdomar som har ganska god utbildningsbakgrund.

Anf. 31 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Fru talman! Ungdomsarbetslösheten är naturligtvis inte löst. Men vi håller på att lösa den och kommer att lösa den. Det är mitt uppdrag. Trots att det kvarstår stora utmaningar känner jag mig ändå ganska trygg med att jag kommer att klara detta.

Varför vågar jag säga det? Jo, därför att de ungdomar som inte påverkas i princip alls av konjunkturuppgång är de ungdomar som har funktionsnedsättningar, de ungdomar som kanske har ohälsa eller sociala problem eller kombinationer av detta. Det är de ungdomar som av olika skäl

inte har en fullständig gymnasieutbildning, ibland ännu kortare. De påverkas ganska lite när det går bra på arbetsmarknaden. De blir ofta kvar i arbetslöshet.

Låt mig göra en korrigering. Siffrorna för dem som är inskrivna på Arbetsförmedlingen som långtidsarbetslösa unga varierar med ungefär 10 000 beroende på vilken månad man väljer att mäta. Därför är skillnaderna ganska stora. Jämför man en viss månad förra året med en månad i år eller från 2014 till 2015 kommer man att se att det varje månad är en minskning. Det finns säsongsvariationer som är större än de minskningar som är från månad till månad. Men utvecklingen är positiv också när det gäller långtidsinskrivna på Arbetsförmedlingen, även om mycket mer behöver göras.

Varför vågar jag ändå vara optimistisk? Jo, det vi har sett från tidigare – och som också är ett starkt intryck från dialog med Arbetsförmedlingen, kommuner och ungdomar själva – är att den här gruppen unga som har svårigheter riskerar att bollas mellan olika intressenter. Ingen vill riktigt ta ansvar, utan man försöker bolla både individer och kostnader sig emellan eller sätta personer i kortsiktiga insatser som faktiskt inte kommer att hjälpa utan som mer handlar om att man ska administrera ungdomsarbetslösheten för dem som står långt ifrån arbetsmarknaden.

Det var detta jag fick ett starkt intryck av när jag var ute i dialog med Sveriges kommuner och Arbetsförmedlingen innan vi sjösatte våra program. Det är därför jag har tagit tid på mig med att säkerställa att det ska göras lokala överenskommelser och att man ska kartlägga varenda ungdom människa mellan 16 och 25 som inte arbetar eller studerar. Dem ska man ha tag i. Det betyder att inskrivningen på Arbetsförmedlingen kommer att öka, men det är bra, för det är meningen.

Nu har man gjort upp sinsemellan om vem som ska göra vad och hur man ska samarbeta. Det är en god förutsättning för att vi ska slippa det vi har sett lite för mycket av tidigare: att man bollar sinsemellan för att kunna hyfsa statistiken eller komma undan vissa kostnader. Nu lägger vi ansvaret gemensamt. Jag är väldigt glad att kommunerna har svarat så positivt på detta.

Ett viktigt instrument som jag bidrar med i arbetsmarknadspolitiken är det vi kallar utbildningskontrakt, som handlar om att se till att en ung människa kommer igenom gymnasiet och som ger olika flexibla förutsättningar för att uppnå detta och ha kombinationer av utbildning och arbete.

Jag tror också, fru talman, att en mycket viktig del handlar om de ungdomar som har funktionsnedsättning. Här har jag varit mycket tydlig. En ungdomsgaranti som regeringen lovar att införa, en 90-dagarsgaranti, ska gälla alla ungdomar, inte bara ungdomar utan funktionsnedsättning. Det är naturligtvis en utmaning. Men jag ser att det är helt nödvändigt att för en gångs skull se till alla ungdomar och inte sätta ungdomar med funktionsnedsättning eller ohälsa i en särskild grupp som ska komma i andra hand.

Jag är väldigt glad, fru talman, att den starka uppslutning som jag har fått från Kommunsverige har kommit oavsett politisk färg i kommunstyret. Det har funnits en genuin vilja att gemensamt ta sig an problemet med de ungdomar som inte blir hjälpta av konjunkturuppgången.

Anf. 32 ELISABETH SVANTESSON (M):

Fru talman! Tack, arbetsmarknadsministern, för ytterligare svar! Låt mig börja med att upprepa det jag sa tidigare: Det är glädjande att många unga nu kommer i arbete ännu snabbare. När konjunkturen vänder är det också naturligt. Men det oroar mig fortfarande att det är så många ungdomar som står långt borta. Just dessa ungdomar upplever sig ha det svårt att ta sig in nu – i en högkonjunktur. Om inte de rustas här och nu kommer de såklart att ha det ännu svårare att ta sig in när konjunkturen vänder.

Jag tycker att det anmärkningsvärda jag hörde under lördagsintervjun förstärktes alldeles nyss när arbetsmarknadsministern sa: Jag kommer att lösa detta. Jag hoppas naturligtvis att arbetsmarknadsministern har rätt och att vi inte ska ha någon arbetslöshet bland unga. Men när jag tittar på vilka verktyg arbetsmarknadsministern och regeringen har kan jag bara konstatera att de 59 traineejobb som hittills har kommit fram ur regeringens verktygslåda knappast har löst ungdomsarbetslösheten. Det vi har sett hittills är en god konjunktur, och vi hoppas att den fortsätter länge. Men det kommer att krävas mer, och det kommer att krävas verktyg.

Vi har talat om utbildning många gånger, både Ylva Johansson och jag. Jag tror att det är alldeles centralt och viktigt; där skiljer vi oss inte åt i någon större utsträckning. Men det kommer också att behövas nya vägar till arbete – arbete på hela den svenska arbetsmarknaden.

Ungdomar ska få en chans att visa vad de går för och lära sig jobbet på jobbet. Vi har föreslagit en första-jobbet-anställning som en ny anställningsform i LAS. Den kan användas av alla arbetsgivare, små och stora. Man kan ha max 40 procents utbildningsinnehåll och minst 25 procent. Ungdomar får där en chans att lära sig jobbet på jobbet och en chans att komma ut och visa vad de går för. Det är ett exempel på ett konkret verktyg och en ny form som alla arbetsgivare kan använda.

Vi vill också förenkla lönestöden så att det blir bara ett. Vi byter ut nio och gör dem till ett så att fler arbetsgivare kan använda just detta.

Jag ska återgå till min grundfråga. Jag tycker att den är relevant och viktig när det gäller en person i regeringen. Vad är det i Ylva Johanssons verktygslåda som har gjort att ni nu anser från regeringens sida att ni håller på att lösa ungdomsarbetslösheten? Jag ser en god konjunktur, och det är jag glad för. Jag ser att fler unga kommer i jobb. Men jag ser också att många står långt utanför och att de kommer att behöva fler vägar tillbaka. De kommer att behöva fler vägar in i arbete, och här saknar regeringen i mångt och mycket svar.

Nu kartlägger man tillsammans med kommunerna. Det kan vara bra. Men det är jobben som kommer att krävas för att de unga ska ha en chans att bli egenförsörjda och komma in i en arbetsgemenskap.

Min fråga kvarstår därför: Är det de 59 traineejobben som är verktygen? Eller är det samtalen med kommunerna som har gjort att arbetslösheten nu är mer eller mindre löst, enligt regeringen?

Anf. 33 HANIF BALI (M):

Fru talman! Det märkliga i regeringens och Ylva Johanssons retorik är att de beskriver en konjunkturuppgång som till stor del har sitt ursprung i den svenska kronan, exporten och flyktingvågen som ett kvitto på att regeringens politik fungerar. Regeringens budget, som har gällt i ungefär 60

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

dagar, skulle alltså vara det som är ursprunget till den sysselsättningsökning och arbetslöshetsminskning som finns bland unga.

Det är såklart inte en korrekt beskrivning. Ylva Johansson sa själv att det finns andra faktorer. Men om det finns andra faktorer – varför uttrycker sig då regeringen och ministern som att det är de som har skapat faktorerna? Vi vet ju att det inte är så. Om Ylva Johansson hade lyckats sänka arbetslösheten så här pass mycket med endast lite ändringar av regleringsbrev och samtal med kommuner vore det, som jag tidigare har sagt i andra debatter, skäl för Nobelpris i ekonomi. Det skulle vara häpnadsväckande om så vore fallet. Men vi vet att det inte är så.

Då handlar frågan inte om vilka yttre faktorer som påverkar hur sysselsättningen ökar och att sitta och glädjas över det. Man måste i stället fråga sig vad det är politiken kan göra för att förstärka denna utveckling. Då kan inte Ylva Johansson med någon form av intellektuell hederlighet stå och påstå att det är hon som har löst problemet med ungdomsarbetslöshet. De förslag som Ylva Johansson har lagt fram pekar många oberoende aktörer på som antingen inte tillräckliga eller ibland till och med destruktiva. Om man tittar på de förslag som ni gick till val på, till exempel 90-dagarsgarantin, ser man att den verkar vara bortglömd, släppt eller i alla fall gömd. Om man tittar på de andra förslagen, till exempel traineejobben, ser man att det som tidigare har påpekats är ett otroligt litet antal.

Av de praktiska reformer som har föreslagits finns det de facto nästan inga som ger effekt eller som har gett någon mätbar effekt. Trots det säger Ylva Johansson att det är hon som ska lösa detta. Man kan inte med någon som helst intellektuell hederlighet påstå att vare sig aviserade reformer eller de reformer som har föreslagits påverkar sysselsättningen i den utsträckning som Ylva Johansson vill ha kredd för. Så enkelt är det.

Det gläder mig i alla fall att Ylva Johansson ser den grupp arbetslösa ungdomar som inte påverkas av konjunkturen och som inte påverkas av regeringens reformer. Då blir självfallet frågan: Vad är det du vill göra för dem, Ylva Johansson? Vad händer med de ungdomar som blir fast i fas 3 och så vidare? Vad är regeringens ambitioner för dem? Med hur mycket kommer du att få ned siffran?

Jag har tidigare påpekat att det är rimligt att vi kan utvärdera regeringens förslag och utfallet av dess reformer. Då är det rimligt att vi får veta hur mycket era förslag kommer att minska den andel av ungdomsarbetslösheten som handlar om långtidsarbetslösa. Inget av de förslag ni har i er budget och i era regeringsbeslut påverkar arbetslösheten i så stor utsträckning att det ens är nämnvärt, och än mindre något för regeringen att få kredd för.

Anf. 34 EVA-LENA JANSSON (S):

Fru talman! Det är nästan häpnadsväckande hur moderater kan gå från att vara ystra till att bli dystra. Man måste säga att det är fascinerande att lyssna på debatten.

När det gäller satsningar på personer som står långt ifrån arbetsmarknaden välkomnar jag att både Hanif Bali och Elisabeth Svantesson nu ser de långtidsarbetslösa ungdomarna. De har funnits under en lång tid, och de har tidigare bara varit hänvisade till fas 3 och ingenting utöver det.

Jag tycker att det är viktigt och bra att den här regeringen har betydligt högre ambitioner. Det är bra att vi har en minister som dessutom verkligen

vill och har förhoppningar om att kunna bekämpa ungdomsarbetslösheten och att lösa frågor i stället för att bara säga: Det där får marknaden fixa! Det där får sänkta skatter fixa!

I det här samhället är det viktigt att hålla ihop, och då är det också viktigt att göra utbildningssatsningar för dem som tidigare har misslyckats i sina utbildningar. Det finns med i regeringens budget, som vi har antagit här i riksdagen. Den moderata gruppen har tyvärr inte sett behovet av utbildningar på samma sätt. Det finns satsningar på folkhögskola.

I fredags besökte jag Malmö, en socialdemokratiskt styrd kommun. Där har man någonting som man kallar för trivselassistenter i kommunen. Det är ett samarbete mellan Arbetsförmedlingen och kommunen där personer med funktionsnedsättning kan jobba och få en inkomst. Det är en bra verksamhet för flera personer som tidigare har stått långt ifrån arbetsmarknaden. Trivselassistenter finns inte bara i Malmö. De finns i Örebro, i Norrköping och i flera andra kommuner. Det är ett sätt att tillsammans handha saker, som Hanif Bali nämnde, i det offentliga. Det finns arbetsuppgifter att göra, och de här personerna slipper vara hemma utan någonting att göra. De kan få en lön, betala skatt och känna sig meningsfulla och delaktiga. Dessutom bidrar de till en guldkant för pensionärer.

Det finns många saker som kan göras. Jag tror att det är viktigt att kommunerna och Arbetsförmedlingen äntligen får samarbeta. Hanif Bali tyckte att det var märkligt, men jag har jobbat med frågorna på kommunnivå och kan säga att varenda arbetsförmedlare och kommunaltjänsteman som jag har träffat har sagt att de äntligen får samarbeta. Det är bra.

Jag har ett par frågor till Hanif Bali och Elisabeth Svantesson. Hur ser ni på den svenska modellen? Tycker ni att den är bra? Står ni bakom den svenska modellen?

Det är viktigt att klargöra hur man ser på den svenska modellen utifrån de förslag som Moderaterna lägger fram. Då måste man vara tydlig med om man står bakom den svenska modellen eller inte.

Min uppfattning är klar. Den svenska modellen har tjänat Sverige väl. Den är bra för sammanhållningen, bra för ökad jämlikhet och bra för ökad jämställdhet. Därför är det också relevant att Moderaterna svarar på frågan. Står ni bakom den svenska modellen?

Anf. 35 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Fru talman! Det är kanske inte så konstigt att jag och Elisabeth Svantesson har olika syn på tilltron till socialdemokratisk arbetsmarknadspolitik eller tilltron till skattesänkningar som svar på arbetsmarknadens utmaningar.

De konkreta förslag som Elisabeth Svantesson lyfter upp här, kombinationer av utbildning och anställning i nya former för unga, håller vi på att genomföra. Det är bra. Det behöver vi mer av. Det var synd att ni inte gjorde mer av det när ni hade chansen i regeringsställning.

Det är allvarligt att Moderaterna lägger fram förslag som för att lösa problem på arbetsmarknaden också utmanar själva grunden för hur svensk arbetsmarknad styrs, det vill säga om parterna ska komma överens eller om det ska lagstiftas om nya sätt att styra. Ska den svenska modellen bevaras eller inte?

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

Jag delar Elisabeth Svantessons uppfattning att lönestöden behöver förenklas. Det var synd att hon inte gjorde det när hon hade chansen som minister. Jag kommer att göra det. Vi behöver färre och enklare lönestöd.

Det behövs fler jobb, och det är precis vad som sker just nu. Antalet jobb växer till starkt. Det finns ett starkt nyföretagande, och det sker stora investeringar både offentligt och privat. Det är bra. Det kommer inte att lösa alla problem, men det hjälper.

Det raljeras här om nya arbetsmarknadspolitiska insatser och hur många som deltar i dem. Jag har inga problem med dem – raljera gärna på – men jag kommer alltid att vidta de åtgärder som krävs för att lösa problemen med ungdomsarbetslösheten på riktigt. Vi är på god väg, men det finns en hel del kvar att göra när det gäller dem som står längst från arbetsmarknaden. Jag känner mig trygg med att vi kan klara dem med de goda samarbeten som nu finns etablerade.

Jag kan ändå inte låta bli att fundera över att man säger att det inte kan vara regeringens förtjänst att ungdomsarbetslösheten sjunker. Det begär jag inte heller att ni ska säga. Tänk om det hade blivit en motsatt utveckling, om det hade blivit så som Moderaterna har sagt, att om skattesubventionen för arbetslivet på ungdomar återställs kommer ungdomsarbetslösheten att öka dramatiskt. Ni sa det i riksdagens talarstol och under hela valrörelsen. Nu blev det inte så. Utvecklingen blev den motsatta. Ungdomsarbetslösheten sjunker. Jag frågar mig hur det hade låtit från Moderaterna om det inte hade blivit så. Då hade det naturligtvis i era ögon varit regeringens ansvar. Verkligheten är alltid regeringens ansvar.

Arbetsmarknadspolitiska åtgärder är naturligtvis viktiga, men det kommer aldrig att vara huvudlinjen för att klara jobbtillväxt och att lösa arbetslösheten. Det handlar om helheten i politiken. Det handlar om en politik som skapar goda förutsättningar för ekonomisk tillväxt. Det handlar om en politik som skapar goda förutsättningar för exportindustrin. Det handlar om en politik som skapar fler utbildningsplatser, goda förutsättningar för forskning och innovation. Det handlar om politik som satsar resurser på fler anställda i äldreomsorgen och fler anställda i skolorna. Det handlar om investeringar i underhåll och bostadsbyggande.

Det är helheten i politiken som ger utfall, men arbetsmarknadspolitiken spelar också en roll. När det gäller de unga som står längst från arbetsmarknaden är det inte minst viktigt att göra det som Elisabeth Svantesson efterlyste, nämligen insatser här och nu så att de klarar gymnasieskolan.

Anf. 36 ELISABETH SVANTESSON (M):

Fru talman! Låt mig sammanfatta debatten. Jag konstaterar att arbetsmarknadsministern är rätt nöjd. Trots att antalet unga i sysselsättningsfasen är 50 procent fler nu än när arbetsmarknadsministern tillträdde är hon nöjd. Hon väljer att lägga ansvaret på en annan regering, men nu är det arbetsmarknadsminister Ylva Johansson som är ansvarig. Arbetsmarknadsministern verkar nöjd trots att 2 000 fler unga är långtidsinskrivna i Arbetsförmedlingen jämfört med när hon tillträdde.

Vad anser vi moderater behöver göras framåt? Jag har varit inne på det. Det är helt rätt att fortsätta att satsa på utbildning. Till exempel det förstärka studiestödet som vi införde tillsammans med folkhögskolorna är bra. Många har fått användning av stödet, och det kan man absolut fortsätta med. Jag ser fler vägar in i jobb.

Jag har aldrig trott att lösningen för ungdomarna kommer att vara tionsentals platser i offentlig sektor. Jag tror tvärtom att hela arbetsmarknaden behöver öppnas, och det behövs en ny väg in till alla typer av arbetsgivare – små som stora.

Nej, vi utmanar inte den svenska modellen. Vi anser att den svenska modellen där parterna sätter löner är central och viktig. Vi anser också att det behöver underlättas för fler att få det första jobbet. Därför har vi föreslagit en anställningsform där det finns ett utbildningsinnehåll och där det kan utföras ett arbete.

I dag presenterade vi vårt förslag om lönestöd. Det var ett arbete som påbörjades under Alliansens sista år. Vi underlättade genom att slå ihop en del arbetsmarknadspolitiska förslag och påbörja lönestöden. Nej, vi hann inte genomföra förslagen, men den här ministern har lagt till fler lönestöd under den korta tid som den här regeringen har regerat. Hon har inte förnklat – tvärtom. Lönestöden har utökats. Det är helt fel väg att gå.

Tack för debatten!

Anf. 37 HANIF BALI (M):

Fru talman! Det var talande när Eva-Lena Jansson beskrev regeringens och Socialdemokraternas politik. Det var ambitioner, mål och förhoppningar. Vad sägs om evidensbaserat utfall? Det är kanske bättre än fina ambitioner. Vi vet att högt ställda ambitioner inte alltid överensstämmer med vad som blir utfallet. Det kan både den ena och den andra regeringen vittna om.

Låt oss titta på de exempel som Eva-Lena Jansson tog upp. Jag antar att de utgör någon form av socialdemokratisk mittfåra och är representativa för Socialdemokraternas åsikter. Hon drar upp Malmö som ett positivt exempel.

Faktum är att om Sverige skulle bli Malmö skulle Sverige inte klara av att bära upp välfärdsstaten. Det vore en avskräckande tanke för en socialdemokrat. Om Sverige hade den skattekraft och arbetsmarknadssituation som finns i Malmö skulle vi inte klara av att ha en välfärdsstat. Det är märkligt att stå här som moderat och påpeka för en socialdemokrat hur man bibehåller en fungerande välfärdsstat.

Att plusjobba sig ut ur kriserna är inte rätt väg att gå. Det är jobb på den reguljära arbetsmarknaden, som förvisso kan ske med stöd och utbildningsinsatser och så vidare, som är det rimliga sättet. Att skapa jobb med hjälp av politiska diktat för att sätta guldkant på vardagen skapar sällan en hållbar finansiering av välfärden.

Jag tar tillfället i akt att tacka för debatten. Den har tydligt klargjort skillnaden mellan regeringen och oppositionen.

Anf. 38 EVA-LENA JANSSON (S):

Fru talman! Jag ställde en fråga till Elisabeth Svantesson och Hanif Bali. Det märkliga är att ingen av dem lyckades svara på frågan om de stod bakom den svenska modellen.

Elisabeth Svantesson svarade att de inte utmanar den svenska modellen. Det är något helt annat än att stå bakom den svenska modellen.

Jag nämnde ett studiebesök jag gjort i Malmö, där jag träffade tre unga tjejer som för första gången i livet får känna mening i tillvaron och känna sig efterlängtnade av både brukare och annan personal på äldreboenden i

Malmö. Där får de göra nytta och känna att äldre människor tycker att det är viktigt att de kommer till jobbet och att personalen runt omkring dem längtar efter att de ska komma till jobbet. Att Hanif Bali står och raljerar över det är upp till honom. Jag såg den stolthet som de tjejerna kände över det och över att få lön varje månad.

Det är jätteviktigt för mig att få ta del av de här exemplen, för det betyder någonting när människor med funktionsnedsättning kan få vara delaktiga på arbetsmarknaden. De skulle självklart också kunna jobba inom privat verksamhet, och jag utgår från att de privata företagen också skulle kunna efterfråga dem. Frågan är varför de inte gör det. Det finns lönestöd.

Jag tycker att det är jätteviktigt att beskriva den här verksamheten, för det är en del av politiken. Att ha en utbildningspolitik är också en del.

Det är också en politik att inte ha någon utbildningspolitik och att tycka att man löser saker enbart med sänkta skatter. Det är Moderaternas svar på allting. Det är inte Socialdemokraternas.

Anf. 39 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag vill tacka Elisabeth Svantesson, som har lämnat kamraren, och Hanif Bali för en bra debatt. Jag tror att det här är viktiga frågor att fortsätta diskutera.

Men det är viktigt att man använder riktig statistik. I sin interpellation jämför Elisabeth Svantesson siffran för långtidsarbetslösa ungdomar i oktober 2014 med den för december 2015. Men jämför man oktober 2014 med oktober 2015 ser man en minskning med drygt 1 000. Jämför man december 2014 med december 2015 ser man en minskning med drygt 2 000. Jämför man januari 2015 med januari 2016 ser man en minskning med 2 000–2 500. Det är alltså en minskning.

Jag ska avsluta med att säga att jag håller med om mycket av det som Hanif Bali sa. Det är utfallet som räknas. Det är på det man kommer att bedöma om jag löser ungdomsarbetslösheten eller inte – på riktigt. Det är inte arbetsmarknadspolitiken som är huvudvägen för att lösa arbetslösheten. Det är reguljära jobb – kanske med stöd, kanske i kombination med utbildning. Men det är reguljära jobb på arbetsmarknaden som är viktigaste vägen för att lösa ungdomsarbetslösheten varaktigt.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2015/16:403 om försämringen av RUT-avdragen

Anf. 40 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Fru talman! Erik Andersson har frågat mig om jag ser några risker ur ett jämställdhetsperspektiv med att medvetet försvåra för tillväxten i kvinnodominerade branscher och om jag befarar att arbetslösheten bland utrikes födda kan komma att öka som en konsekvens av sänkningen av avdragstaket för RUT-tjänster.

Att varaktigt minska arbetslösheten och öka sysselsättningen är en av regeringens viktigaste uppgifter. För att nå målsättningen görs investeringar i jobben genom regeringens jobbagenda, som består av tre delar:

investeringar i bostäder, klimatomställning och infrastruktur, en aktiv närings- och innovationspolitik för fler och växande företag samt investeringar i kompetens och matchning.

Finansministern har tidigare i denna kammare redogjort för vilka effekter på sysselsättning och företagande som regeringen förväntar sig till följd av de förändringar av RUT-avdraget som vi har genomfört. Som finansministern då framförde bedömer regeringen att förändringarna av RUT-avdraget inte innebär någon skillnad för de allra flesta RUT-köpare och att de därför bedöms få mycket begränsade effekter på såväl kvinnors som mäns sysselsättning och företagande.

Jag vill också påminna om att regeringen samtidigt har kommit överens med Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna och Kristdemokraterna om att utvidga RUT-avdraget till att även innefatta flyttjänster, it-tjänster och utökat trädgårdsarbete.

Anf. 41 ERIK ANDERSSON (M):

Fru talman! Jag tackar arbetsmarknadsministern för svaret. Det gick väldigt fort; det är tur att jag har det skriftligt också.

Halveringen av RUT-avdragen är som jag ser det ett ideologiskt alexanderhugg från Socialdemokraternas sida. Det ger inga intäkter till staten. Det drabbar endast jobben.

Det spelar ingen roll att man kommer med ord som affärsplan för Sverige, framtidskontrakt, Sveriges nya jobbagenda, Sverige tillsammans, den svenska samhällsmodellen, industrikanslerer, innovationskatapult eller 100-klubben. Man kommer med en massa ord, men man kommer inte med några reformer över huvud taget.

I svaret hänvisar arbetsmarknadsministern till finansministerns svar att det inte kommer att drabba de flesta RUT-köpare. Nej, det kanske inte drabbar de flesta RUT-köpare, men det drabbar jobben.

De facto är det så, fru talman, att försämringen av RUT främst drabbar kvinnor – kvinnor som är födda i utlandet. 77 procent av dem som arbetar i branschen är kvinnor, och hälften av alla som arbetar i RUT-sektorn är utlandsfödda. 62 procent av dem som köper RUT-tjänster är kvinnor. Arbetsmarknadsministern som kallar sig feminist – hela regeringen kallar sig ju feministisk – försämrar alltså i en sektor som främst berör kvinnor.

I svaret nämns också att man får se det som en helhet, satsningar på infrastruktur och bostäder, aktiv näringspolitik och så vidare. Det är också en massa ord, precis som det jag räknade upp tidigare.

Jag har inte sett någon ny bostad som har bekostats med investeringsstödet. Jag är ute på besök runt om i länet, men jag har inte sett någon bostad som har bekostats med investeringsstödet som arbetsmarknadsministern hänvisar till.

När det gäller infrastruktur väljer regeringen bara att skapa oro. Man funderade på att lägga ned Bromma flygplats. Hur många jobb skulle inte det drabba? Vi har höjda bensinskatter. Hela landsbygden måste ju kunna leva. För att inte tala om effektskatten på kärnkraft. Kommer vi att ha någon industri kvar i landet om vi inte har några kärnkraftverk?

I ett slag försämrar villkoren när det gäller RUT. Nu får man dra av endast hälften mot tidigare. Givetvis skapar detta osäkerhet i branschen. Enligt regeringen skulle man få intäkter på mellan 60 och 90 miljoner kronor genom halveringen, men i branschen skapar det väldigt stor osäkerhet.

Prot. 2015/16:72
1 mars

Svar på
interpellationer

Tidigare växte branschen med 10 procent per år. Nu växer den med endast 1 procent. RUT har skapat mer än 20 000 arbetstillfällen sedan 2007, när det infördes. Det har varit en lyckosam reform.

Men taket för ROT, som är en mansdominerad bransch, är kvar på 50 000 kronor. Det tycker jag är märkligt. Även denna konstruktion gynnar ju endast dem som har råd att göra stora renoveringar men försämrar för dem som gör små renoveringar.

När det gäller RUT och ROT har svarta jobb blivit vita, kvinnors arbetskraftsdeltagande har ökat och barnfamiljer har fått tid för barnen. Tyvärr är det ju fortfarande så i Sverige – trots att vi är världens mest jämställda land – att det är kvinnor som gör huvuddelen av hushållssysslorna, och med RUT har de kunnat arbeta och starta nya företag.

Det är även klokt ur ett miljöperspektiv, fru talman, att man stimulerar köp av tjänster i stället för köp av varor.

Anf. 42 EVA-LENA JANSSON (S):

Fru talman! Jag hade egentligen inte tänkt lägga mig i den här interpellationsdebatten, men det är lite svårt att låta bli. Man blir ibland lätt provocerad av vad man får höra. Av beskrivningen som Erik Andersson gör får man nästan känslan att han har feberdrömmar. Han ser i alla fall massor av mörka mardrömmar framför sig.

Intresset för att behålla RUT på den tidigare nivån verkar gå genom hela den moderata riksdagsgruppen. Det har ställts ett flertal interpellationer om det, och önskan att få rengöring av inomhuspool verkar vara det mest centrala för Moderaterna.

Nu har Erik Andersson precis redovisat den inkomst som regeringen tar tillbaka genom att inte ge RUT-avdrag upp till en viss nivå. Det är väldigt få som utnyttjar den delen. Det är de som köper väldigt mycket tjänster.

När det gäller att det skulle finnas en koppling att människor köper tjänsten svart eller vit beroende på RUT-avdrag har vi bevis på att det inte finns.

Det tydligaste beviset i den frågan är ett par här i Stockholm, båda med politiska uppdrag för Moderata samlingspartiet, som fortsatte köpa svarta tjänster trots att de tillsammans hade en inkomst på närmare 200 000 i månaden. De fortsatte köpa svarta tjänster trots att subventioner för hushållsnära tjänster infördes. De utökade till och med området för personen som städade lägenheten till att även innefatta sonens. Trots att skattesubventioner hade införts köpte de tjänsten svart. Tydlig evidens för att folk köper enbart vita tjänster bara för att man inför RUT-avdrag finns alltså inte.

Jag tycker att det är viktigt att man använder skattesubventioner på ett bra sätt, så jag har en fråga till dig, Erik Andersson: Står du bakom den svenska modellen?

Anf. 43 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M):

Herr talman! Jag begärde inte ordet för att jag blev upprörd över att Eva-Lena Jansson gick upp i debatten. Däremot är det svårt att inte bli upprörd när Eva-Lena Jansson börjar tala. Om det är ett enskilt fall som är grunden för hur Eva-Lena Jansson gör sin politiska bedömning kan man i och för sig förstå vissa av de beslut som fattas av majoriteten.

Vad vi ser när det gäller RUT-avdragen är tydligt: Jobben blir fler, företagen blir fler och grupper som tidigare stått utanför arbetsmarknaden kommer in på arbetsmarknaden. Det handlar om ungdomar och unga kvinnor som får sitt första jobb, liksom om nyanlända och även bland dem många kvinnor. Vi såg att det kvinnliga företagandet ökade. Det är tydligt.

Självklart får detta effekter. Dessutom är RUT- och ROT-avdragen hopklumpade, så om man använder det ena blir man av med det andra. Det varnas på både den ena och den andra kanten för att allt fler slår i taket. Det var också tydligt att antalet svarta jobb blev mindre medan de vita jobben blev fler.

Låt mig återkoppla till Eva-Lena Janssons tidigare fråga om jag står bakom den svenska modellen eller inte. Innefattar den svenska modellen enligt Eva-Lena Jansson att skatterna ska vara högre, att fler ska gå på bidrag och att färre ska jobba? I så fall gör jag det inte. Men i övrigt tycker jag att den svenska modellen är ganska bra. Vi ska dock ha ett tydligt arbetsfokus och en tydlig arbetslinje.

För att vända mig till arbetsmarknadsministern vill jag säga att det inte bara är vi moderater som tycker att detta är bra utan också en lång rad remissinstanser, däribland Arbetsförmedlingen. Arbetsförmedlingens generaldirektör har varit ute och vädjat så sent som i februari i år om att vi ska ta bort begränsningarna i den här lagstiftningen för att det riskerar att folk slår i taket, och då blir de svarta jobben fler och de vita jobben färre.

Jag kan inte se att det på något sätt skulle vara fulare att städa i någons hem än att städa på till exempel en verkstad, en byggarbetsplats eller ett sjukhus. När vi nu ser att de reformer vi har genomfört skapar nya jobb, nya marknader och nya företag för personer som har stått långt från arbetsmarknaden kommer den nuvarande regeringen, som annars lider brist på förslag, med förslag om att avskaffa och begränsa. Det är tur att ni har Alliansen, som gör uppgörelser och ställer krav på att utöka RUT-avdraget på olika sätt. Men begränsningen i beloppet har ni lyckats behålla, och där hoppas jag att ni tar ert förnuft till fånga och avskaffar den.

Anf. 44 HANIF BALI (M):

Herr talman! Ordet ”faktaresistent” har blivit aktuellt i de senaste diskussionerna. Vi såg ett klockrent exempel på faktaresistens nyss.

Att svarta jobb blir vita av RUT-avdraget är det väl få som ifrågasätter. Ännu mindre ifrågasätter man detta med ett anekdotiskt exempel, som Eva-Lena Jansson. När Socialdemokraterna själva införde ROT-avdraget en gång i tiden gjorde man det med motiveringen att det skulle göra svarta jobb vita, men denna logik gäller tydligen inte när det gäller RUT. Det är en häpnadsväckande faktaresistens!

Det är dock intressant att se på vilka effekter begränsningen och taket får. Jag själv, som inte är storkonsument av detta, kan väl tycka att det inte låter så dumt att man gör en begränsning, och det är bara de rika som kläms åt. Det gör ju inget. Men om man gräver lite djupare och tittar längre än bara på den politiska retoriken och fluffet ser man att en viktig anledning till att RUT-avdraget inte är så kostsamt är att det leder till att många får heltidssysselsättning och därför betalar skatt. En stor andel av dem får jobb på grund av dem som är storkonsument av RUT-avdraget. Tar man bort storkonsumenterna minskar också självfinansieringsandelen. Med andra ord gör man RUT-avdraget dyrare genom att sänka taket.

Jag misstänker att detta senare av Socialdemokraterna kommer att användas som argument för att avskaffa avdraget helt och hållet. Det är där den stora faran ligger.

Storkonsumenterna av RUT-tjänster har två tydliga effekter. Det handlar inte bara om den anställda utan också om att den som konsumerar RUT-tjänster själv arbetar mer. Det ser man särskilt hos kvinnor. För varje timme köpt RUT-tjänst arbetar kvinnor en timme mer. Det är den positiva effekten av RUT-avdraget. Kvinnor med högt kvalificerade arbeten, höga utbildningar och så vidare blir inte fast i hushållsarbete. Sedan kan vi diskutera orättvisan i att kvinnor gör en stor del av hushållsarbetet. Men de facto blir förslaget att dessa kvinnor antingen måste gå ned i arbetstid eller anstränga sig ytterligare i stress och press för att få livspusslet att gå ihop.

Taket leder till att färre blir självförsörjande. Det blir mer negativt för ekonomin i och med att storkonsumenterna då inte lägger den där extra timmen på att gå till sitt högkvalificerade arbete, där de betalar ganska saftiga skattesatser, som ni nu till och med har höjt. Med den logiken går er argumentation helt enkelt inte ihop! Regeringen får inte in så mycket pengar som förut, och det sker på bekostnad av ett lägre sysselsättningsdeltagande bland kvinnor än om vi inte hade sänkt taket för RUT-avdraget. Detta är faran med att begränsa RUT-avdraget.

Jag har ingen förkärlek för särskilda avdrag för vissa sektorer, absolut inte. Men hur mycket jag än vill ogilla RUT-avdraget kan jag inte bestrida detta faktum. Om jag hade gjort det hade jag varit faktaresistent.

Anf. 45 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Herr talman! För den som lyssnar till den här debatten, vilket nu ingen gör på läktaren, måste det vara lite förvirrande. Låt oss ändå tala om vad det är som regeringen gör.

Regeringen behåller RUT-avdraget och planerar att utvidga det. Vi bereder förslag som kommer att läggas fram för genomförande under året, om ett vidgat RUT-avdrag.

Vi säger att man kan handla RUT-tjänster för 25 000 kronor per person. Är man två skattebetalare i hushållet kan man alltså handla för 50 000 kronor. Det är ganska mycket för de allra flesta. Jag har inte hört någon ifrågasätta att det är väldigt få som konsumerar mer RUT-tjänster än så. Det är alltså detta förslag, som redan är genomfört, som vi nu debatterar, och det är detta förslag som i den här debatten sägs leda till att svartjobben ska öka, att jobb försvinner, att företag drabbas och lägger ned, att Bromma flygplats ska stängas och så vidare.

Låt mig lugna er. Bromma flygplats är kvar. Jobben blir fler. Nyföretagandet ökar. Företagen investerar och växer. Jag ser ingen risk för att vita jobb ska bli svarta, utan snarare hoppas jag på motsatsen.

Anf. 46 ERIK ANDERSSON (M):

Herr talman! Jag tror i och för sig att de som lyssnar på debatten förstår precis vad den handlar om. Men när det gäller evidens och fakta tror jag att Eva-Lena Jansson är så full av socialistisk ideologi att hon inte ser verkligheten. För det vi tar upp här är just fakta och verklighet utifrån de undersökningar som har gjorts av hur påverkan blir av förändringen av RUT-avdraget. Det allvarligaste är inte att det är ganska få som använder tjänster för över 25 000, utan det allvarligaste är att vi skapar en oro i branschen,

och det skadar jobben. Det slår hårt mot jobben och mot våra nyanlända svenskar.

Man kan titta på de beräkningar som finns. Med en RUT-vänlig politik skulle vi kunna få 36 000 personer som har sysselsättning i den här branschen, jämfört med 20 000 som växte fram från 2007. Det är alltså 16 000 fler arbetstillfällen som ni säger nej till. Det kommer givetvis att skada nya och blivande svenskar som får in en fot på arbetsmarknaden.

Just mot bakgrund av att man ska utöka tjänsterna till att även gälla flyttjänster, it-tjänster och trädgårdsarbete är det väldigt dumt att halvera RUT-avdraget. Då är det bättre att bibehålla det, på 50 000 kronor, så att de jobben kan bli fler.

Till och med regeringens egen generaldirektör Mikael Sjöberg är väldigt orolig för utvecklingen. Han menar att arbetslösheten för inrikes födda ligger på 4,8 procent och för utrikes födda på 21,8 procent. Det är en skillnad på 17 procentenheter. Så får det inte vara. Det är inte bra. Vi kan titta på kvinnor som är födda utanför Europa. Hälften av dem har inte ett arbete. Det är katastrof, skulle jag vilja säga. Det kallar jag utanförskap om något.

Det är väl bara arbetsmarknadsministern, Jonas Sjöstedt och LO som kanske tycker att det här är en bra utveckling. Men det tycker inte jag. En ideologi är skadlig och dålig för Sverige.

När Arbetsförmedlingens generaldirektör menar att RUT-jobben bidrar till att skapa jobb till personer med svag anknytning till arbetsmarknaden borde det vara faktabaserat på något sätt. Han säger vidare att vi måste jobba med olika typer av förslag som skapar arbetsuppgifter som passar människor lite längre från arbetsmarknaden. Enligt vår bedömning är många RUT-tjänster av sådant slag att det passar den här gruppen.

När vi pratar om svarta jobb som har blivit vita och hur skattemoralen tenderar att se ut på den punkten kan jag säga att det var en undersökning som presenterades alldeles nyligen – jag har för mig att det var av Demoskop – som visar att det är flera som kan tänkas arbeta svart, och det är flera som kan tänkas anlita svart arbetskraft. Det är ju inte en slump att det är så just nu när RUT-avdraget har försämrats.

Eva-Lena Jansson tar sig för pannan.

Anf. 47 EVA-LENA JANSSON (S):

Herr talman! Mycket ska man höra innan öronen trillar av. Nej, jag är inte faktaresistent. Jag vet att det skapats fler jobb. Jag vet att det skapats många jobb inom RUT-sektorn. Jag förnekar inte det. Däremot säger jag att jag inte är säker på att det finns en koppling mellan de personer som köper RUT-tjänsterna och de personer som tidigare köpte svarta tjänster. Jag är inte säker på att de har slutat köpa svarta tjänster, för det är fortfarande billigare att köpa svart. Och den moralen kommer vi inte åt genom att höja RUT-taket. Folk som begår kriminella handlingar kommer nämligen att göra det om risken är liten att åka dit.

När jag frågade Erik Andersson om han stod bakom den svenska modellen ville han inte svara. Däremot svarade Christian Holm. Han hade vissa förbehåll. Jag tror att Christian Holm har många förbehåll.

Jag tror att det är viktigt att vara tydlig med vad som gäller. Det Erik Andersson ägnar sig åt i den här debatten, och som många andra moderater gör, är att skrämma skiten ur dem som jobbar inom RUT-företagen genom att låtsas som att det håller på att hända något helt omvälvande, vilket det

inte gör. RUT-tjänsterna finns kvar. Subventionerna finns kvar. Däremot får de som är storkonsumenter betala mer själva.

Det är inte förbjudet att betala det fulla priset, Erik Andersson. Det känner du också till. Men på dig låter det som att så fort man får betala vad en sak egentligen kostar slutar man att göra det. Det säger någonting om hur man ser på värdet av det jobb som utförs, som många personer födda i ett annat land utför. Sedan tror inte jag att det är predestinerat att den som är född i ett annat land måste vara den som ska städa ett annat hem.

Anf. 48 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M):

Herr talman! Den här debatten blir mer intressant ju längre den pågår. Jag får allt svårare att förstå den iver som regeringen ändå har och har haft både i valrörelse och efter valet när det gäller att i nuläget inte avskaffa utan bara begränsa. Går vi ännu längre ut till vänster i fråga om regeringsstöd hamnar vi i Vänsterpartiet. Då vet vi att det är att avskaffa som gäller. Som väl är har man åtminstone inte tagit med dem i regeringen även om man har stöd i budgeten.

RUT-avdraget är kvar och har utvidgats, säger Ylva Johansson. Jag har under många år jobbat med demokrati och mänskliga rättigheter i utrikespolitiken i länder som kanske inte är så demokratiska. Jag har alltid poängterat vikten av en livskraftig opposition. Det konstaterar även Ylva Johansson i det här läget, för utan någon opposition i riksdagen hade det inte varit något utvidgat RUT-avdrag. Det drevs nämligen inte av något av regeringspartierna.

Bromma flygplats är kvar, säger Ylva Johansson. Ja, det beror på att Alliansen och en majoritet i riksdagen valde att stoppa nedläggningsplanerna, som den rosa-grön-röda majoriteten i Stockholm tillsammans med regeringen hade. Det här har också regeringens ansvariga minister Mehmet Kaplan beklagat.

En livskraftig och aktiv opposition är uppenbarligen oerhört viktig. Jag hoppas att det också kan innebära att regeringen tar till sig att RUT-avdraget skapar nya jobb, fler jobb, nya företag och fler företag.

Eva-Lena Jansson! Det är glädjande att du inte är emot fakta. Ett citat är:

”Införandet av rut- och rot-avdragen har minskat acceptansen bland allmänheten att anlita svart arbetskraft. Den slutsatsen drar Skatteverket.”

Eva-Lena Jansson gillar Skatteverket. Den slutsatsen har man dragit. Kanske det skulle kunna vara fakta: att svartjobben minskar med ett generöst och bra RUT-avdrag.

Om det är så få som nyttjar det utöver detta, som Ylva Johansson säger, undrar jag: Varför ska man begränsa det?

Anf. 49 HANIF BALI (M):

Herr talman! När det gäller frågan om RUT-avdragets vara eller inte vara handlar min farhåga just om den oro som sätter sig i företagen. Man försöker bilda sig en bild om det som att det är oppositionen som driver denna oro hos företagen. Riktigt så är det inte, i och med att regeringen retoriskt och också i handling har visat skepsis mot avdraget. Eva-Lena Jansson gör det. Vi har också begränsningen av RUT-avdraget och ROT-avdraget. Därtill har man den viktigaste budgetpartnern, Vänsterpartiet, som definitivt vill ta bort RUT-avdraget.

När det gäller den oro som finns bland företag och som gör att de inte är lika villiga att satsa etcetera försöker regeringen skylla på oppositionen. Det är häpnadsväckande. Riktigt så är det ju inte. Vi vet att den oro som finns delvis grundar sig på att regeringen har bestämt sig för att halvera RUT-avdragets tak och också se till att RUT-avdraget är under kraftig beskjutning från socialdemokratiska retoriker. Därtill beskriver man på något sätt de här jobben som icke önskvärda. Då blir man inte så förvånad över att svenska företag inom den här branschen blir oroliga.

Därtill har vi Eva-Lena Janssons retorik. Hon avskriver helt möjligheten att det här har bidragit till att färre kommer att använda de här tjänsterna vitt. Det stämmer inte heller enligt de siffror som Christian Holm nyss presenterade.

Anf. 50 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det är väldigt ideologiska övertoner från Moderaterna och väldigt många frågor som vävs in här, om mänskliga rättigheter och flygplatser.

Men för mig är det så här: Vi behåller RUT-avdragen, för de har faktiskt bidragit till att göra svarta jobb vita. Vi kommer att utvidga RUT-avdragen efter en överenskommelse med andra partier. Det är ett förslag som också regeringen kommer att stå bakom. Vi begränsar avdraget till 25 000 kronor per person och år. Är det två i hushållet kan de dra av det dubbla.

Jobben växer till. Företagen växer till. Nyföretagandet ökar. Trots denna begränsning i avdraget – det är 25 000 kronor per år – går det bra för Sverige. Jag tror att man kanske ska dra lite mindre växlar i fråga om den justeringen.

Anf. 51 ERIK ANDERSSON (M):

Herr talman! Det jag kan konstatera utifrån den här debatten är att regeringens politik slår hårt mot jobben, den slår hårt mot nyanlända och den slår hårt mot kvinnor. Det är väldigt dumt i ett läge när man har utvidgat RUT att gälla fler tjänster att halvera det hela, för då är det klart att människor inte kommer i arbete.

När jag har besökt RUT-företag och pratat med medarbetarna där säger det att det är jättebra. Man får in en fot på arbetsmarknaden, man lär sig språket och man kommer in i ett socialt sammanhang, vilket är väldigt viktigt. Sedan, om man vill och har lust, kan man när man har etablerat sig på den svenska arbetsmarknaden gå vidare till andra jobb.

Med anledning av ideologi – det är ju det det handlar om, för det kan ju inte handla om ekonomi eftersom det är så lite intäkter som staten skulle tjäna på detta – väljer man alltså att försämra för jobben, för nyanlända och för kvinnor.

Anf. 52 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Herr talman! I en tidigare interpellationsdebatt här sa en av debattörerna att det är utfallet som räknas. Nu säger Erik Andersson att regeringens politik slår mot jobben, mot utrikes födda och mot kvinnor.

Då kan jag berätta för Erik Andersson att jobben växer till. Vi har en mycket stark jobbtillväxt. Det är utrikes födda som mest ökar sin sysselsättning på arbetsmarknaden, och det är utrikes födda kvinnors sysselsättningsgrad som ökar allra kraftigast.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2015/16:405 om reformer av arbetsmarknaden

Anf. 53 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Herr talman! Christian Holm Barenfeld har frågat mig vilka reformer av arbetsmarknaden som regeringen har gjort och som enligt min mening nu leder till att arbetslösheten sjunker. Han har vidare frågat mig om vilken sysselsättningseffekt respektive reform har haft.

Utvecklingen på den svenska arbetsmarknaden är stark. Sysselsättningen ökar i hög takt, och arbetslösheten minskar stadigt. Särskilt positiv är tendensen bland utrikes födda kvinnor, vars sysselsättningsgrad har ökat betydligt samtidigt som arbetskraftsdeltagandet har stärkts.

Bakgrunden till den starka utvecklingen på arbetsmarknaden är att tillväxten i Sverige är hög, även i förhållande till andra EU-länder. Regeringens jobbpolitik är bred och innebär investeringar för fler och växande företag, investeringar i infrastruktur, bostäder och klimatomställning samt investeringar i kompetens och matchning för att rusta människor att ta de jobb som växer fram. Antalet lediga jobb är fler än någonsin, och regeringens satsningar på utbildning är därför centrala för att kunna matcha de arbetslösa mot de kompetenser som efterfrågas på arbetsmarknaden.

Det är svårt att uppskatta vilken effekt som var och en av regeringens reformer har haft på tillväxten och sysselsättningen. De beräkningar som görs av sysselsättningseffekterna är behäftade med stor osäkerhet och bör användas med försiktighet. Dessutom är det något tidigt att utvärdera effekterna av reformerna. De reformer som bedöms bidra till den högre sysselsättningen är bland annat utbildningsinsatserna och snabbspår för nyanlända invandrare.

Avslutningsvis: Utvecklingen på den svenska arbetsmarknaden är stark och omfattar breda grupper. Regeringens reformer bidrar till att förstärka utvecklingen bland annat genom att förbättra matchningen mellan arbetssökande och lediga jobb.

Anf. 54 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M):

Herr talman! Jag får även i och med denna interpellation be att få tacka arbetsmarknadsminister Ylva Johansson för svaret, även om jag saknar svar på de frågor jag ställde.

Jag ställde följande två frågor till arbetsmarknadsministern: Vilka reformer av arbetsmarknaden är det som regeringen har gjort och som enligt arbetsmarknadsministern nu leder till att arbetslösheten sjunker? Kan arbetsmarknadsministern säga vilken sysselsättningseffekt respektive reform har haft?

De här frågorna ställde jag med anledning av att svansföringen är mycket hög hos Socialdemokraterna, regeringen och arbetsmarknadsministern när det gäller arbetsmarknadspolitik, vilket vi har varit inne på tidigare. På sin hemsida skriver Socialdemokraterna, det parti som arbetsmarknadsministern tillhör: ”Den socialdemokratiskt ledda regeringen har genomfört en rad reformer av arbetsmarknaden – och det har gett resultat. Den senaste prognosen visar att arbetslösheten sjunker.”

Denna sista mening är korrekt.

I sitt svar på den första frågan, om vilka reformer som gjorts och som man syftar på, svarar ministern ganska luddigt utan att nämna en enda konkret reform. Det är allmänna ordalag om att regeringens politik är bred och så vidare, trots att man på sin hemsida tydligt skriver att man ”genomfört en rad reformer” som ”har gett resultat”.

På den andra frågan, om vilken sysselsättningseffekt respektive reform har haft, svarar ministern att det är svårt att uppskatta vilken effekt var och en av reformerna har haft – samtidigt som man alltså på hemsidan hävdar att reformerna har haft en effekt.

Då är frågan hur man har kommit fram till detta. Hur har regeringen och Ylva Johansson egentligen mätt effekterna och härlett dem till att det är regeringens reformer som gett den effekt som de skriver om? Jag kan konstatera att jag på frågan om vilka reformer regeringen har genomfört egentligen inte får några konkreta svar om specifika reformer, utan det är mer allmänna ordalag.

De reformerna kan man ju fråga efter, för när det gäller arbetsmarknadsutskottet så kommer vi att ha ett möte i slutet av nästa vecka, den 10 mars, och det kommer att vara det första mötet som arbetsmarknadsutskottet har sedan den 11 februari, alltså på en månad. Normalt sett har vi två möten per vecka i utskottet, men det förutsätter ju att någonting kommer in för att behandlas.

På frågan om reformernas resultat blir svaret att det inte går att härleda vilket resultat som tillkommit av varje enskild reform, av de reformer som jag alltså inte har fått presenterade.

Herr talman! Det skulle vara bra om vi här i debatten kunde få lite mer klagörande och tydliga svar. Vad hänvisar Socialdemokraterna och arbetsmarknadsministern till när man på sin hemsida så tydligt skriver att regeringens reformer har gett resultat?

Självklart är det så att regeringen och ministern vill att det ska bero på regeringens politik om jobben blir fler, men i det läget är det nog på sin plats att man också kan påvisa detta i någon form av fakta, vilket vi också har varit inne och pratat om här med Eva-Lena Jansson, gällande vad respektive reform faktiskt har fört med sig.

Jag ger ministern en ny chans att svara på mina frågor.

Anf. 55 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Herr talman! Den viktigaste förutsättningen för fler jobb och lägre arbetslöshet är hög tillväxt. Men det räcker inte. Vi behöver också insatser för dem som inte får jobb automatiskt till följd av en bra konjunktur. Hög tillväxt är dock mycket viktigt.

Sverige har nu en mycket stark ekonomisk tillväxt. Den är starkare än i Tyskland, starkare än i USA, starkare än i Storbritannien. Det är en mycket viktig förutsättning för en god utveckling på arbetsmarknaden.

Vad skapar ekonomisk tillväxt? Det är ganska komplext. Det handlar om många olika saker. Men en viktig sak är tilltro och framtidstro och att våga göra investeringar. Det handlar också om stöd och stöd för exporten. Det handlar om resurser och om att anställa fler i kommuner och landsting. Det handlar om utbildningssatsningar. Det handlar om innovationer. Det handlar också om reformer inom Arbetsförmedlingen för att bättre kunna matcha personer mot de lediga jobben.

Jag kommer att göra Christian Holm Barenfeld besviken, för om man inte ser – och det gör inte jag – att reformer är liktydigt med skattesänkningar eller arbetsmarknadspolitiska program är det inte lika lätt att räkna på hur många som påverkas på respektive sätt.

Ekonomisk tillväxt beror på många olika saker. Matchningen på arbetsmarknaden beror också på många olika saker, men där har avregleringen av Arbetsförmedlingen fått en mycket viktig roll. Vi har också satsningarna på utbildning.

Mer behöver göras för att vi ska få bästa utfall av tillväxten. Inte minst gäller detta dem som i dag står långt från arbetsmarknaden och som inte med automatik får jobb tack vare att det går bra i ekonomin och på arbetsmarknaden.

Anf. 56 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M):

Herr talman! Jag förstår att det inte alltid är jätteenkelt att mäta de exakta effekterna, men frågan som jag ställde föranleddes ändå av att Socialdemokraterna, regeringen och ministern är väldigt tydliga med att de har genomfört reformer. Min första fråga var då vilka reformer, men det fick jag inget konkret svar på. Nästa fråga var vilka resultat de konkreta reformerna gett, eftersom man skriver att de har gett resultat. Det får jag inte heller något svar på, utan nu får jag svaret att det är svårt att mäta.

Då kommer vi återigen tillbaka till det här med fakta och evidens. Stämmer alltså inte det som står på Socialdemokraternas hemsida som de skriver om sin politik, det vill säga att de har genomfört reformer och att dessa reformer har lett till resultat? Det är ju faktiskt så det står, och det är fortfarande det vi inte får svar på.

Man får gärna göra fler reformer framöver. Vi har som sagt gott om tid i arbetsmarknadsutskottet. Sysselsättningsgraden där är inte särskilt hög eftersom vi inte får några propositioner från regeringen att behandla. Om regeringen ska lägga fram reformer och förslag kommer de att passera arbetsmarknadsutskottet. Att det är all time low när det gäller antalet arbetsmarknadsutskottssammanträden måste gå att härleda till det faktum att det kommer mycket få förslag från regeringen på arbetsmarknadsområdet.

Jag vill återigen fråga vilka konkreta reformer som Socialdemokraterna grundar konstaterandet på sin hemsida på och hur man har mätt effekten, för det är ändå det här som står.

Anf. 57 HANIF BALI (M):

Herr talman! När regeringen redogör för varför man har valt att beskriva läget på det här sättet kokar det ned till förhoppningar. Ministern säger själv att det är för tidigt att utvärdera de reformer som man har sjösat. Det har inte varit jättemycket i riksdagen, helt enkelt. Det har inte varit så mycket lagförslag i arbetsmarknadsutskottet. Däremot har regeringen i regleringsbrev – som verkar ha nästan magiska effekter – och så vidare

fina ambitioner, mål och förhoppningar om att det här ska ge utfall. Fast riktigt så blir det inte när Socialdemokraterna kommunicerar vad de har genomfört.

Ni säger att arbetslösheten bland ungdomar och andra minskar på grund av er politik. Men på sin höjd kan ni säga att det är er förhoppning att den ska minska på grund av er politik, speciellt med tanke på att er budget bara gällt i 60 dagar. Som ministern själv säger är det för tidigt att utvärdera vad för effekter det här har gett.

Ministern står här och säger att det är för tidigt att utvärdera, att effekterna är svårtutvärderade och så vidare. Trots det framställer man det i medierna, på hemsidor och hos regeringen som att det är reformerna som är orsaken till att arbetslösheten sjunker. Då blir Christian Holm Barenfelds fråga väldigt relevant. Om ni är så himla säkra på att den utveckling vi ser är effekten av er politik borde ni kunna bevisa det på något sätt.

När det gäller den kritik som ministern hade mot oss tidigare om att det är för tidigt att utvärdera och vi inte kan döma ut hennes reformer än finns det några olika sätt att få kunskap. Ett är att titta på utfallet och ett annat är att göra en logisk slutsats, alltså att rationellt se på vad resultatet blir om jag påverkar A. Blir B bättre om jag påverkar A? Det här är grundläggande gymnasiefilosofi.

Här blir det ganska tydligt att effekterna av regeringens föreslagna reformer som man har hittat i den evidens som finns är ytterst begränsade. Om reformerna har effekter har de det på sin höjd på lång sikt. Därför blir det nästan bisart att regeringens budget har gällt i 60 dagar och ministern och Socialdemokraterna säger: Det är en följd av vår politik. Det går helt enkelt inte ihop. Det är inte en hederlig argumentation, och därför är det rimligt att påpeka att om Socialdemokraterna har evidens för att det är deras politik som har sänkt arbetslösheten skulle vi gärna vilja ta del av den. Det vore väl inte alltför mycket begärt.

Anf. 58 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Herr talman! Både Hanif Bali och Christian Holm Barenfeld har uppenbara problem med att det går bra för Sverige. Jag upprepar mitt svar: Regeringen har halverat underskotten i statens finanser. Regeringen har satsat på en ny exportstrategi. Regeringen har satsat på en nyindustrialiseringsstrategi. Regeringen har satsat stora resurser på fler anställda i kommuner och landsting, inte minst i skolan men också inom socialtjänsten och äldreomsorgen. Regeringen har gjort stora utbildningssatsningar både i antal platser och i utbildningens kvalitet, inte minst till exempel i en utbyggnad av yrkeshögskolan. Regeringen har satsat stora resurser på klimatomställningen. Regeringen satsar stort på underhåll av infrastruktur, nybyggnad av infrastruktur och bostäder. Uppenbarligen har det sammantagit till en framtidstro som gör att många är beredda att investera. Privata aktörer investerar – det växer i dag – och offentliga aktörer investerar.

Hur mycket bidrar varje beslut till den totala tillväxten? Det är svårt att säga. Men att det bidrar vågar jag faktiskt säga.

Ekonomisk tillväxt är självklart också beroende av utvecklingen i omvärlden. Det är bra att det ändå drar i Europa nu, även om det drar mycket sämre än vad man skulle önska. Vi är inte ensamma. Det spelar roll vad

Prot. 2015/16:72
1 mars

Svar på
interpellationer

som sker runt omkring, men regeringens politik spelar också roll, och regeringen är alltid ansvarig för utfallet. Oavsett vad som händer i omvärlden är det regeringens ansvar att hantera den situation som råder.

Vi har nu en mycket, mycket stor utmaning med många nyanlända som ska etablera sig i Sverige, skaffa bostad, gå utbildning och komma in på arbetsmarknaden. Det här kommer att vara betydande utmaningar för regeringen, men det är ingenting man kan skylla på, för regeringen är alltid ansvarig för hur det går och hur man hanterar de utmaningar som man ställs inför. Det här är en stor utmaning. Vi kommer att behöva göra mer för att klara det.

Jag vill säga till Christian Holm Barenfeld att några nya lagar på arbetsmarknadsområdet inte kommer att vara lösningen på de utmaningar som vi står inför, och det kommer inte att komma några sådana förslag när det gäller att hantera arbetslösheten.

Anf. 59 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M):

Herr talman! Det går bra för Sverige, och det gläds vi alla åt. Vi är i en konjunkturuppgång, och det är trevligt.

Det är inte så länge sedan den nuvarande regeringen var i opposition, vi var i regeringsställning och det rådde en global finanskris. I vissa lägen kunde det då låta som att den svenska regeringen var skyldig till hela den globala finanskrisen, trots att den grund som lades av alliansregeringen faktiskt innebar att sysselsättningsgraden i Sverige var den högsta i Europa, vi hade stabila statsfinanser och bedömdes vara ett av de länder som det gick i särklass bäst för ekonomiskt under den perioden. Vi hade en finansminister som i internationell press bedömdes i väldigt mycket mer positiva ordalag än den vi har just nu.

Med det sagt är det ändå så att det görs saker från regeringen, även om det inte är så mycket som vi skulle önska. Framför allt har det som görs en annan politisk inriktning än vad vi skulle vilja, men så är det att befinna sig i opposition.

Ylva Johansson har ett tidigare år sagt: Det saknas alltså inte allvarliga problem att ta itu med inom arbetsmarknadspolitiken. Ändå finns det inga förslag att behandla i riksdagens arbetsmarknadsutskott. Bara i år har utskottet ställt in sex av 13 sammanträden på grund av att det saknas propositioner och förslag.

Då hade vi lite drygt ett möte i veckan. Nu har vi ett möte i månaden på grund av att det i det närmaste är totalstopp på förslag från regeringen till arbetsmarknadsutskottet. Jag tror inte att det är bra för regeringen, men det är jag kanske mindre orolig för, för Sverige eller för dem som står utanför arbetsmarknaden. Jag hoppas alltså att vi kommer att få se fler förslag på arbetsmarknadsområdet som leder till jobb.

Anf. 60 HANIF BALI (M):

Herr talman! Nyindustrialiseringsstrategi, exportstrategier och så vidare i all ära, men inte tror Ylva Johansson på allvar att det har hunnit ge effekt ännu? Även om det skulle vara briljanta strategier och tidigare helt oupptäckta, geniala lösningar kan inte Ylva Johansson seriöst stå i riksdagens kammare och säga att de redan har gett effekt – och också gett så stor substantiell effekt att det påverkar sysselsättningen och arbetslösheten i Sverige. Det går inte ihop. Det måste vara något otroligt.

Återigen: Om Ylva Johansson hade en enda millimeter av evidens för att det här gav effekt skulle det vara skäl till ett Nobelpris i ekonomi. Det här tror jag är det tredje kriteriet för ett Nobelpris till den här regeringen.

Det är såklart inte så. De reformer som regeringen aviserat kommer att ha ytterst begränsad effekt. Den positiva ökning av sysselsättning och så vidare som vi ser nu är av temporär karaktär och sker i form av en konjunktursvängning. Den drivs främst av en extremt stor offentlig konsumtion som i hög grad är lånefinansierad samt också i stor utsträckning av den svenska kronan och Riksbankens penningpolitik. Detta kan knappast regeringen med någon form av rationellt sinne reducera till att vara något som regeringen själv är orsak till. Självklart är det inte så.

Det vore också klädsamt om regeringen använde samma retorik och logik som man använde i kammaren nyss.

Anf. 61 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Herr talman! Låt oss påminna om att samma personer som nu står här och säger att regeringens politik inte har någon effekt på arbetslösheten var exakt samma individer som tidigare sa att en borttagning av skattesubventionen för arbetsgivaravgiften för unga kommer att leda till höjd arbetslöshet bland unga. Resultatet blev det motsatta. För en halvtimme sedan sa de att en begränsning av skatteavdragen för RUT-tjänster till 25 000 kronor per år kommer att få förödande konsekvenser för jobben. Vi får se vilket utfallet blir. Jag tror att vi fortsatt kommer att se en stark jobbtillväxt.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag påpeka att sysselsättningsgraden var den högsta i Europa när jag satt i regeringen innan den borgerliga alliansregeringen tillträdde.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2015/16:407 om arbetslöshetsmålet och fler enkla jobb

Anf. 62 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Herr talman! Katarina Brännström har ställt två frågor till mig. Den första är om jag delar Arbetsförmedlingens bedömning att arbetslöshetsmålet är orealistiskt att nå. Den andra är om jag delar Arbetsförmedlingens bedömning att det behövs fler enkla jobb, och vilka åtgärder jag i så fall tänker vidta för att stimulera framväxten av sådana jobb.

Regeringens mål att antalet personer som arbetar och antalet arbetade timmar i ekonomin ska öka så att Sverige når lägst arbetslöshet i EU 2020 ligger fast. Målet tydliggör prioriteringarna för den ekonomiska politiken, och det kommer att krävas ytterligare reformer för att pressa tillbaka arbetslösheten.

Utvecklingen på arbetsmarknaden är stark, enligt Statistiska centralbyråns arbetskraftsundersökningar. Sysselsättningen ökar i god takt, främst bland utrikes födda, samtidigt som arbetslösheten tydligt minskar, inte minst bland ungdomar. Även långtidsarbetslösheten minskar efter att ha bitit sig fast på mycket höga nivåer de senaste åren.

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

Samtidigt har förutsättningarna att nå målet om lägst arbetslöshet i EU 2020 blivit mer utmanande sedan våren 2013, när det först presenterades. Den tilltagande oron i omvärlden gör att många människor med skyddsbehov kommer till Sverige de närmaste åren. Denna befolkningstillväxt är välkommen, eftersom den möter den demografiska utvecklingen, samtidigt som den på längre sikt bedöms innebära fler sysselsatta och en starkare ekonomisk utveckling. Samtidigt tar det tid för nyanlända att etablera sig på arbetsmarknaden, vilket bedöms leda till en initialt högre arbetslöshet.

Mot denna bakgrund kommer regeringen att återkomma med ytterligare åtgärder för högre sysselsättning och varaktigt lägre arbetslöshet i kommande budgetpropositioner.

Som jag framförde i en interpellationsdebatt den 2 februari i år bedömer regeringen att antalet jobb med lägre kvalifikationskrav behöver bli fler, men att det inte är den enda lösningen. Det är framför allt viktigt att ta till vara den kompetens som finns hos dem som kommer till Sverige. Snabbspår för nyanlända till bristyrken och ökade valideringsinsatser är prioriterat. Det är också betydelsefullt med kompetenshöjande insatser. För att antalet arbetade timmar ska öka krävs därför framför allt insatser för att förse individer med goda färdigheter, eftersom dessa färdigheter är centrala för att träda in och bli kvar på arbetsmarknaden. Regeringens satsningar på bland annat Kunskapslyftet innebär både en kraftig utökning av antalet utbildningsplatser och åtgärder som syftar till högre kvalitet inom utbildning för vuxna. Målgrupper kan vara såväl nyanlända och unga vuxna vilka avbrutit gymnasiestudierna som individer vilka behöver utbildning i en omställningsfas eller fortbilda sig.

I uppgörelsen som regeringen har med de borgerliga partierna ingår förslaget att RUT-avdraget vidgas till att inkludera ytterligare trädgårdstjänster samt flytt- och it-tjänster i hemmet. Under våren kommer regeringen att gå vidare med att utveckla nya åtgärder för att uppmuntra entreprenörskap bland nyanlända och för att få fram fler jobb med lägre utbildningskrav.

Att satsa på utbildning, vilket regeringen nu gör, är också nödvändigt för att personer med möjlighet att ta mer kvalificerade jobb inte ska fastna i låglönejobb och tränga undan dem med kort utbildning. Alla jobb kommer att behövas.

Anf. 63 KATARINA BRÄNNSTRÖM (M):

Herr talman! Jag ska be att få tacka arbetsmarknadsministern för svaret. Arbetslöshetsmålet ligger fast, säger arbetsmarknadsministern. Jag blev lite tveksam i går, när Stefan Löfven lät osäker. Han pratade om att det skulle nås på sikt och svävade på målet. Det var först när journalisten ställde en rak fråga i intervjun som han korrigerade sig själv och sa att det skulle vara 2020. Vi kan alla fundera över det där arbetslöshetsmålet – om det över huvud taget är ett bra mål och när det ska vara uppnått.

Jag gillar en del av det som arbetsmarknadsministern sa i interpellationssvaret, särskilt det allra sista: ”Alla jobb kommer att behövas.” Det är en mening som jag har sagt många gånger i den här kammaren. Det är också bra att ministern säger att man ska ”utveckla nya åtgärder för att uppmuntra entreprenörskap bland nyanlända och för att få fram fler jobb med lägre utbildningskrav”. Detta har vi efterlyst och pratat om väldigt

länge. Då kanske det finns en viss insikt om att det är de här jobben som behövs. Alla människor klarar inte utbildning. Alla människor kan inte sitta fem sju år på skolbänken. Då är det rimligt att de får chansen att jobba.

Men arbetsmarknadsministern sa också i svaret att det initialt blir högre arbetslöshet för dessa nyanlända. Därför kan man vara lite orolig för hur många nya som kommer att komma i år, när vi hör att det andra regeringspartiet går ut och säger att 150 000 nya vore bra. Då kommer ”initialt” att innebära en väldigt lång tid, och det kan oroa många fler än mig.

Jag skrev min interpellation för att jag tycker att det är allvarligt när den viktiga myndigheten Arbetsförmedlingen gör bedömningen att det kommer att bli riktigt svårt, ”nästan orealistiskt”, att nå det mål regeringen har satt upp. Resurserna räcker inte till, och det krävs många fler enkla jobb. Om det nu antyds att det ska komma förslag om detta är det bra. Frågan är bara vad det är som ska komma och hur detta ser ut. Man har ju klagat väldigt mycket på RUT och ROT tidigare, men finns det andra varianter på det temat vore det väl spännande att få se.

Det är få om ens någon som tror på regeringens mål. Finanspolitiska rådet har sågat det helt och hållet. Konjunkturinstitutet har dömt ut det, med de förslag som hittills lagts fram. Det kommer att krävas minst 350 000 nya jobb. Då undrar man om alla dessa experter har fel.

Min kollega Jenny Petersson ställde en liknande interpellation i maj 2015. Ministern svarade att det skulle komma nya reformer och att det krävdes en ”bred mobilisering”, särskilt av kommuner och landsting. Vi vet att ministern har rest runt bland kommunerna. Men hur har det gått? Endast en liten rännil av de traineejobb och extratjänster som utlovades förra året har blivit till. Det är inte ens ett hundratal, vad vi vet.

Det krävs ganska rejäla reformer, och vi ser verkligen fram emot att de reformerna presenteras ganska snabbt. Nu blir det en tudelning av arbetsmarknaden och en oro. Det går bra för Sverige och många kommer i jobb, men det finns en väldigt stor och växande grupp som inte får ta del av framgångarna. Därför är det väldigt spännande att höra hur ministern ser på vad det är för nya förslag som kommer att komma. Jag väntar med spänning.

Anf. 64 STAFFAN DANIELSSON (C):

Herr talman, arbetsmarknadsministern! Det är en viktig, högaktuell och relevant fråga som interpellanten tar upp. Sverige har ett stort och växande problem och en utmaning i att allt fler med låg utbildning och bristande språkkunskaper fastnar i långtidsarbetslöshet och utanförskap.

Sedan många år är situationen tyvärr den att Sverige är riktigt dåligt på att integrera och få asylinvandrare i arbete. Det innebär naturligtvis att de åtgärder som har satts in, vilka är många och kostsamma, inte alls fungerar tillräckligt bra. Därför är det alarmerande att regeringen, Socialdemokraterna och LO fortsätter att vara så tondöva, med ett enda traditionellt och fyrkantigt recept som kan beskrivas som more of the same för att ge arbete till dem långt bort från arbete.

Vi hör ofta att mediantiden för när 50 procent av de nyanlända har kommit i arbete är sju åtta år – arbetsmarknadsministern säger det till exempel ständigt – och att 65 procent har arbete efter 15 år. Det är alldeles för låga andelar som vi snabbt måste få upp så att de blir väsentligt bättre.

Tyvärr är den SCB-statistik som alla använder rätt mycket förskö-
nande, eftersom alla räknas som arbetande som den aktuella veckan arbe-
tar minst en timme i tillfälliga jobb, i deltid- och heltidsjobb och i jobb
med 80 procent lönebidrag.

Jag har ofta funderat över hur utvecklingen är över tid för flyktingar,
när de och deras anhöriga har erhållit ett heltidsarbete utan några statsbi-
drag inblandade. Med all respekt för lönebidrag, som är viktiga och nöd-
vändiga för dem som behöver det stödet, är målet ändå att de allra flesta
ska ha sitt fasta heltidsjobb betalat av arbetsgivaren.

Jag har därför låtit riksdagens utredningstjänst, den vassa Anna En-
ström Järleborg, ta fram en rapport om detta, eftersom det är först när man
har full kunskap om nuläget som relevanta åtgärder kan sättas in för att nå
de mål som man ställer upp. Rapporten tycker jag är alarmerande och visar
hur väldigt svårt det är för de grupper som jag har pekat på att få arbete.
Jag vill delge arbetsmarknadsministern och riksdagen detta i denna debatt.
Detta visar rapporten – lyssna noga nu, ministern!

Om helårsanställda och företagare analyseras visar det sig att andelen
helårsanställda inklusive företagare av den totala befolkningen i Sverige
mellan 20 och 64 år ligger på 69 procent. Andelen helårsanställda inklu-
sive företagare bland flyktingar inklusive flyktinganhöriga uppgick till 25
procent efter 8 år i Sverige, och efter 15 år var andelen 34 procent. Bland
männen var det 32 procent helårsanställda inklusive företagare efter 8 år
och bland kvinnorna 18 procent. I dessa uppgifter ingår därtill de som ar-
betar heltid och har stöd av lönebidrag, så siffrorna torde vara betydligt
lägre vad gäller andelen med heltidsarbete utan några statsbidrag.

Att SCB inte kan saredovisa detta finner jag mycket anmärkningsvärt.
Detta är den allvarliga verkligheten, arbetsmarknadsministern. Det räcker
inte med more of the same. Det behövs nya, radikala grepp, som Center-
partiet och Alliansen visar på men som regeringen och LO säger nej till.

Det gör mig djupt bekymrad inför framtiden.

Anf. 65 EVA-LENA JANSSON (S):

Herr talman! Katarina Brännström frågar om rimligheten i regeringens
mål om att sänka arbetslösheten och få den lägsta arbetslösheten i Europa
till 2020. Jag vill påminna om att tidigare moderater har ifrågasatt den so-
cialdemokratiska regeringens arbetsmarknadsmål och arbetslöshetsmål.
Regeringen Persson, mellan 1994 och 1998, satte också upp ett mycket
ambitiöst mål: att man skulle sänka arbetslösheten till 4 procent. Dåva-
rande moderata partisekreteraren, tror jag, Lars Tobisson sa att om man
lyckades med det skulle han börja sälja böckling till hela världen som en
stor exportvara. Jag vet inte om han drev det företaget, men den svenska
regeringen lyckades i alla fall åstadkomma den förändringen.

Det var ett gemensamt arbete där man samarbetade med den fackliga
organisationen och diskuterade: Hur ska man lösa den här frågan? Hur ska
vi komma till rätta med den höga arbetslösheten?

Jag har samma fråga till Staffan Danielsson och Katarina Brännström
som jag har ställt till de andra meddebattörerna under de arbetsmarknads-
politiska debatterna. Den gäller hur ni ser på den svenska modellen.
Tycker ni att den svenska modellen är bra? Står ni bakom den till fullo?
Det vore intressant att få ett konkret svar på det.

De enkla jobben måste man också diskutera. Vi har nyligen haft en debatt om RUT-tjänster. Där har Erik Andersson varit mycket tydlig med att det verkar som om gemene svensk helst vill ha allt subventionerat, för annars är man inte riktigt beredd att betala det fulla priset.

När det gäller enkla jobb och låga löner har vi i arbetsmarknadsutskottet nyligen besökt USA. Vi såg väldigt mycket enkla jobb, jag och Christian Holm Barenfeld. Det handlade om att trycka på hissknappar, att hålla upp dörren, att stå med skyltar. Många av dem som hade dessa enkla jobb klarade naturligtvis inte av att försörja sig själva. 42 miljoner invånare i USA är beroende av matkuponger för sin levnad, trots att många av dem jobbar.

Den fråga som man måste ställa sig då är: Är vi beredda att sänka lönerna och försämra välfärden i Sverige till vilket pris som helst? Det är egentligen det Staffan Danielsson pratar om, att sänka lönerna. Då måste man fundera på vilket samhälle man får.

Vi hade också möjlighet i USA att träffa en som fått ekonomipriset instiftat till Alfred Nobels minne, Stiglitz. Han konstaterade att det är bättre att subventionera enklare jobb ur ekonomisk synpunkt men också moraliskt – att inte låta de arbetslösa vara de som står för den egna kostnaden.

(forts.)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.57 på förslag av andre vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 18.00.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 18.00.

§ 12 (forts.) Svar på interpellation 2015/16:407 om arbetslöshetsmålet och fler enkla jobb

Anf. 66 HANIF BALI (M):

Herr talman! Frågan är hur vi kan få fram fler enkla jobb, nämligen jobb som inte kräver alltför höga kvalifikationer för att man ska kunna ta sig in på arbetsmarknaden. Självklart räcker det inte, precis som Ylva Johansson beskrev, med bara enkla jobb. Om vi tittar på de grupper som står långt ifrån arbetsmarknaden, särskilt de som kommer hit från andra länder som asylinvandrare, ser vi utbildningsnivåer som är låga. De är så pass låga att även om vi hade gett folk pengar för att anställa dessa personer hade det inte gett ett så himla stort utfall. Alltså kan man helt enkelt se att lönenivåer och produktivitet spelar roll, men om en människas produktivitet ibland till och med är negativ kommer det inte att anställas någon oavsett hur låga löner vi har.

Arbetsmarknadsministern har såklart rätt i att man måste ha upphöjande insatser i den bemärkelsen att man höjer människors kompetensnivå. I själva gruppen ser vi att ungefär 30 procent av de inskrivna har ungefär sex års grundskola eller mindre. Mig veterligen finns det ganska liten evidens för att man klarar av att förflytta vuxna människor från en så låg utbildningsnivå till eftergymnasial utbildning eller i varje fall gymnasial utbildning, vilket nästan är det som krävs på arbetsmarknaden, inom en rimlig tid innan de helt enkelt går i pension. Invandrare går ju också i pension. Jag tror inte att detta är samhällsekonomiskt försvarbart.

Därför blir frågan: Hur kan vi göra för att höja människors nivåer men också sänka trösklar? Vi kommer inte ifrån att vi behöver sänka trösklar på något sätt. Vi vet att en stor utveckling av människors produktivitet sker på arbetsmarknaden, det vill säga när man väl får ett jobb och lär sig arbetet på arbetsplatsen. Där ser vi en kraftig produktivitetsökning. Därför borde man självfallet få anställa folk till en lägre kostnad initialt. Om man sedan vill fylla ut resten av tiden med utbildning eller vad man vill kalla det och hur man vill organisera det hela spelar mindre roll.

Det viktiga är däremot vad som är Socialdemokraternas svar för att få fram de här enkla jobben för människor som inte når upp till den otroligt höga produktivitetsnivå vi i genomsnitt har i Sverige. Vi har jobbat upp denna produktivitetsnivå – och detta behöver jag knappast berätta för en socialdemokrat – i 150 år. Det har skett med allmänt skolväsen för alla, genom att göra utbildning till norm, genom att alla ska gå en utbildning, genom att alla ska lära sig hur det funkar med sommarjobb etcetera. Alla dessa normer har vi skapat under lång tid.

Det handlar till exempel om att kvinnor ska vara delaktiga på arbetsmarknaden. Om vi tittar på kvinnosidan bland de nyanlända grupper som kommer hit har en majoritet av kvinnorna aldrig förvärvat arbetat någon gång i hela sitt liv. Det är såklart inget man bara löser med lite utbildningsprogram, utan man måste sänka trösklar.

Frågan blir helt enkelt: Vad är regeringens plan, som de själva säger, för att skapa de enkla jobben och för att möjliggöra att människor blir anställda? Om vi inte ska röra kostnader, skatteklar och skatter och om vi inte ska röra lönebildning – hur ska man då egentligen trola fram de enkla jobben?

Det finns i grund och botten några sätt att göra detta på: Vi höjer människors nivåer, och det vet vi att vi inte kan göra hur lätt som helst. Vi kan också sänka trösklar. Då blir frågan: Hur tänker Socialdemokraterna göra detta utan att sänka skatter och utan att ändra lönebildning eller förändra anställningsvillkor? Hur ser Socialdemokraternas plan ut? Det är den stora frågan i kväll.

Anf. 67 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag vill tacka Katarina Brännström och Hanif Bali för konstruktiva inlägg i ett läge som är en stor utmaning. De som kommer till Sverige är lika olika – eller ännu mer olika – som de som redan finns här. En särskild utmaning är naturligtvis de som har en låg eller nästan ingen utbildningsnivå med sig. Det är utbildningsnivån som är den stora vattendelaren på svensk arbetsmarknad – mycket tydligare än etniskt ursprung eller var man är född.

Detta är en stor utmaning, och det går inte att möta den på bara ett sätt. Man måste välja båda delar: dels höja utbildningsnivån, dels skapa jobb och vägar in på arbetsmarknaden för den som har en låg formell utbildningsnivå. Vi måste göra båda delar.

När vi tittar på den grupp som har låg utbildningsnivå ser det väldigt olika ut. En del är personer som kanske kom hit i tonåren och som inte har hunnit gå klart sin utbildning innan de hamnar in i etableringsuppdraget. Då bör de fortsätta med utbildningen till dess att de kan nå gymnasiekompetens. Andra kanske är 40 år och har aldrig yrkesarbetat eller gått någon utbildning. Då tror jag inte att det är realistiskt för de allra flesta individer att nå upp till den utbildningsnivå som vanligtvis krävs för inträde på svensk arbetsmarknad. Man måste alltså jobba på flera olika sätt.

Precis som Hanif Bali sa kommer inte lönesänkarlinjen att kunna vara framgångsrik. Däremot måste man jobba med lönekostnader. Det gäller för individen, där man vet ganska väl att det har god effekt när man träffar rätt person vid rätt tillfälle. Men jag är inte heller främmande för att ha generella skattesubventioner till sektorer. RUT-avdrag är ett sådant, till exempel. Jag är inte helt främmande för det, men man bör alltid väga in att det finns en stor risk för dödviktskostnader vid den typen av generella subventioner. Det måste man ta med i beräkningen.

Regeringen tittar på flera olika förslag, och vi kommer att behöva lägga fram fler förslag än dem vi hittills har lagt fram för att klara av detta. Det är alldeles uppenbart. Båda spåren behövs, och kombinationer därav.

Herr talman! Jag vill passa på att säga någonting till Staffan Danielsson, som väljer att vara väldigt alarmistisk. Vi vet att Centern väljer att attackera hela den svenska modellen. Det är sant att vi har utmaningar med många nyanlända, och det är sant att det kommer att krävas stora förändringar också av instegen på arbetsmarknaden. Men vi ska också komma ihåg att Sverige är det land i OECD som jag tror har näst högst sysselsättningsgrad av alla.

Vi är ett land där inte allt, men mycket, fungerar väl på arbetsmarknaden. Vi är ett land som har hög sysselsättningsgrad och få konfliktdagar. Hela modellen bygger på att parterna tar ansvar och har gjort det. Det gör de också i detta läge. De tar ansvar. Det handlar om mycket konstruktivt utformade snabbspår som kortar väntetider, tar bort dödtid och ser till att valideringar och inträde på arbetsmarknaden kan ske snabbare.

Jag vill säga något till Staffan Danielsson, vars parti företräder att man ska lämna den svenska modellen och i stället börja lagstifta om löner. Han anklagar regeringen för att göra more of the same, som han säger. Jag vill gärna klargöra att vi gör precis motsatsen. Vi har precis vridit Sverige till en annan inriktning. Nu är det slut med skattesänkningar. Nu är det slut med nedskärningar. Nu är det slut med coacher och lotsar som inte fungerar. Nu har vi ställt in Sverige i en annan inriktning och en annan färdriktning just för att vi ska klara de stora utmaningar som vi har i dag och som vi har framför oss.

Att överge den svenska modellen och börja lagstifta om sänkta löner eller att vara alarmistisk och framställa utmaningar som omöjliga – det hjälper oss inte.

Anf. 68 KATARINA BRÄNNSTRÖM (M):

Herr talman! Vi har en hög sysselsättningsgrad i Sverige; det kan vi vara helt överens om. Jag håller också med Ylva Johansson om att utbildningsnivån är vattendelaren. Om man har en högre utbildning kommer man att komma i jobb på något sätt ganska snabbt. Det är de med låg utbildning eller ingen utbildning alls som är den stora utmaningen.

Därför menar jag att svensk arbetslöshet just nu håller på att bli ett integrationsproblem. Det är många av dem som har kommit till Sverige som har låg skolunderbyggnad. Det blir en växande klyfta mellan inrikes och utrikes födda som naturligtvis är en stor utmaning.

I detta har vi kommit fram med olika förslag där vi har hittat en ny anställningsform och där vi talar om en lägre lön. Vi talar inte om sänkta löner; vi talar om jobb med lägre löner. Det är så överallt i Sverige. Olika jobb ger olika löner. Alla har inte samma jobb.

Jag förstår inte att det ska vara svårt att förstå. Man ska lära sig jobbet på jobbet, man integreras i Sverige – och det har ett pris. Precis som Staffan Danielsson sa har efter åtta år inte mer än 25 procent kommit in i heltidsjobb. Det är en dålig historik vi tar med oss in i framtiden. Därför måste trösklarna in till arbetsmarknaden sänkas på olika sätt.

Den här regeringen har tur. Nu är det en uppgång, och det är en högkonjunktur. Men tänk om konjunkturen mattas, räntorna stiger och svensk export sjunker. Vad är då ert koncept för de nya jobb som måste skapas när det inte rullar på av sig självt? Det är ingenting som sker med automatik. Det är bara konjunkturen som gör att det rullar på just nu. Era egna reformer har blivit stora misslyckanden. Det är inga massor som har gått till traineejobb eller till extratjänster.

Sanningen är också att Sverige har lägst andel låglönejobb. Lönekostnaderna är höga i Sverige. Arbetsgivaravgifterna är högst. Det är rekorddyrt att anställa människor i Sverige. Det är klart att det blir ett hinder. Någonstans måste man hitta en mix där man antingen sänker kostnaderna eller håller ned lönerna.

Vi gjorde detta med hjälp av RUT, ROT och jobbskatteavdraget så att man kan ha råd att köpa tjänster. Det har blivit en veritabel succé. Bygg ut den modellen så att ännu fler tjänster skapas som vanliga människor kan ha råd att köpa.

Sverige behöver hundratusentals nya jobb för både högutbildade och inte minst de lågutbildade. Alla kommer inte att orka eller mäktat med att sitta många år på skolbänken. Detta är alla experter eniga om. Vi kan vara eniga om det här också. Det känns som att regeringen ibland går fackets ärenden genom att skydda dem som redan har jobb men inte ta ansvar för dem som står utanför.

Mängder av jobb kan utföras vitt och brett. Det handlar om vita jobb i stället för svarta jobb. Servicetjänster, reparationer och privat konsumtion är mycket viktigt i sammanhanget. Jag menar att vi bör hitta de möjligheterna om vi samarbetar. Det är samarbetsregeringen som föreslår det. Utmaningen är att skapa 350 000 nya jobb. Det vore intressant att få höra hur regeringen tänker sig det.

Jag vill också tacka för debatten. Det är mycket intressant att diskutera dessa frågor. Det är viktigt att vi fortsätter debatten eftersom vi inte är ense.

Anf. 69 STAFFAN DANIELSSON (C):

Herr talman och arbetsmarknadsministern! Regeringen står för något nygammalt – more of the same. Det som Sverige behöver är en New Deal. Så är läget.

Flyktingarna och deras anhöriga måste integreras och komma i arbete på ett mycket bättre sätt än vad som har varit – och är – fallet under många år. Statsrådet verkade inte riktigt ta till sig de siffror jag redovisade i RUT-rapporten. 69 procent av svenskarna, inklusive företagare, har helårsarbeten. Efter åtta år har 25 procent av flyktingarna och deras anhöriga jobb. Efter 15 år har 34 procent jobb. Det är den bistra utgångsverkligheten som måste motivera vad vi behöver göra. Det kräver naturligtvis fortsatta insatser på sätt som har skett sedan länge, till exempel instegsjobb, utbildnings- och lärlingsplatser. Men det räcker inte. Det krävs oundvikligen radikala och nya åtgärder som kan ge effekt.

Centerpartiet har presenterat rader av konkreta förslag för både bättre integration och för att många fler ska komma i arbete. Ett exempel där inriktningen stöds av en samstämmig ekonomisk expertis i Sverige och internationellt är att avtala fram lägre ingångslöner för nyanlända. Övriga allianspartier har förslag i samma riktning. Det är bättre att få ett jobb med betalning långt över vad de flesta pensionärer och studenter har än att leva på bidrag och i ständigt utanförskap. Efter ingångsjobben kan man gå vidare till den vanliga arbetsmarknaden.

Det räcker inte med nygammalt – more of the same. Det behövs en New Deal i svensk arbetsmarknadspolitik.

Anf. 70 EVA-LENA JANSSON (S):

Herr talman! Jag ställde en fråga före pausen. Ingen av dem jag ställde frågan till svarade på frågan. Jag tror att de egentligen inte vill svara på frågan av den anledningen att de inte delar min uppfattning om att den svenska modellen har tjänat Sverige väl. Både Katarina Brännström och Staffan Danielsson säger att ni vill förändra och förstöra den svenska modellen. Låt mig jämföra med en duk på ett bord. Drar man i ena hörnet drar man snart ned hela duken från bordet. Det är vad ni vill åstadkomma genom att påverka hela lönebildningen.

Ni pratar om att det är för höga ingångslöner. Ni pratar ingenting om diskriminering på arbetsmarknaden. Men jag är stolt över att det råder höga ingångslöner i Sverige. Det betyder att vi har ett samhälle där vi växer tillsammans, där det finns utbildning för alla och att löntagarna får ta del av produktionen som de är med och bidrar till. Det är viktigt.

När det gäller att se vad som händer på svensk arbetsmarknad i dag är det viktigt att ge människor som kan och vill utbilda sig möjligheten att ta del av utbildning, att inte säga att dörren är stängd eftersom vi inte tror att utbildning är möjligt.

En hel del av dem som kommer till Sverige har inte förvärvsarbetat, men de har arbetat hela livet men aldrig fått betalt. Många av dem är kvinnor. Det är självklart att de ska kunna komma in på arbetsmarknaden.

Både utbildning och arbetsmarknadspolitikerna måste vara effektiv, och det måste finnas olika typer av jobb. I dag finns en möjlighet att subventionera dessa jobb. Det skulle vara mycket billigare för arbetsgivaren än att sänka lönerna. Om lönerna sänks förstörs den svenska modellen.

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 71 HANIF BALI (M):

Herr talman! Eva-Lena Jansson körde något slags fråga om vi vill ha det som i USA. Jag tänkte inte bemöta frågan, men okej, fine, jag gör det.

15 procent av befolkningen i USA lever på matkuponger. Om vi tittar på det exempel som Eva-Lena Jansson tog upp, det socialdemokratiska skyltfönstret Malmö, kan vi se en lika hög andel som lever på den svenska motsvarigheten till matkuponger, nämligen socialbidraget. 15 procent av Malmös befolkning har efter hyra lägre inkomst än 3 000 kronor att leva på. Det är matkuponger. De får pengar och mat för att klara dagen. Det är det samhälle Eva-Lena Janssons svenska modell har skapat.

Nej, jag vill inte ha det som i USA. Där finns en så stor andel som lever på matkuponger. Det är därför vi ska ha en rimlig trappa in. Jag säger inte att vi ska sänka den totala lönenivån. Självklart borde man få göra en lönekarriär, men det kan inte vara som i dag där man antingen är hundra procentigt produktiv och perfekt för arbetsgivaren eller inte får tillträde alls och endast har alternativet att gå till Malmös socialförvaltning och få matkuponger. Det är det samhället som har skapats nu. Det är ovärdigt.

Det är bra av arbetsmarknadsministern att påpeka att utbildning är en förklarande faktor. Det tar bort den tidigare retoriken om den svarthåriga eller det passiva offret som inte kan ändra sin situation.

Om man utbildar sig i det här landet och tar del av de möjligheter som finns här går det ganska bra. Frågan är varför inte så många gör det i tillräckligt hög utsträckning. Det är där regeringen måste komma med förslag så att fler väljer att utbilda sig och även sänka trösklarna så att fler kan göra den lönekarriär som krävs för att kunna leva ett aktivt liv.

Anf. 72 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Herr talman! Ja, Staffan Danielsson, utmaningarna är stora, men det betyder inte att vi ska kasta bort den svenska modellen och låta politiker i kammaren eller regeringen lagstifta om löner. Det vore en förfärlig återvändsgränd för Sverige som skulle kasta in oss i en farlig utveckling.

Det är inte så att en samlad expertis säger att lägre löner skulle göra det lättare för fler att få jobb. Den samlade expertisen säger att de vet lite om detta. Forskningen är motstridig. Men en hel del säger att det förmodligen finns en viss positiv effekt på sysselsättningen, men den är inte så stor.

Finanspolitiska rådet säger till exempel att man har ganska dålig evidens. Man föreslår det ändå, men man vet inte riktigt om det kommer att fungera. Det finns alltså inte någon samlad expertis som säger detta.

Vad vi däremot vet är att det redan i dag är många inte minst kvinnor inom Handels, Kommunals och Hotell och Restaurangs avtalsområden som har svårt att få lönen att räcka. Det beror inte på att lönen är jättelåg. Det beror på att den inte är hög och på att man har en timanställning eller en osäker visstidsanställning och därmed inte får ut någon heltidslön.

Om man sänker de här människornas löner kommer det att drabba alla på deras arbetsplatser. Det är ju det som händer – man sänker inte lönen bara för några, utan sänker man lönen sänker man lönen för alla. Då kommer de att få ännu svårare att få ekonomin att räcka till. Man kan ifrågasätta ifall det är en bra utveckling för Sverige. Jag tror inte det.

Katarina Brännström och Hanif Bali tar båda upp vikten av utbildning. Även om jag tror att vi är oense i en hel del frågor vill jag ta fasta på dem där jag tror att vi kan mötas.

En sådan fråga är synen på vikten av utbildning och vikten av att kombinera anställning med utbildningsinslag. Dessa bör kunna vara av flera olika slag – både lärande på jobbet och reguljär utbildning. I alla de formerna menar jag att det är naturligt att man inte har lön för utbildningen. Byggnadslärlingsanställningar är ett exempel. Jag tror att man har 11 000–12 000 när man är anställd som bygglärling. Det beror ju på att en väsentlig del av anställningen är utbildningsinslag. Så har man också avtalat mellan parterna.

I de diskussioner jag har med arbetsmarknadens parter säger man att man vill fortsätta diskutera vägar att kombinera utbildning och arbete. Det är inte sänkt lön, men det är sänkt lönekostnad eftersom man får betalt för det arbete man utför.

Jag har sagt många gånger här i kammaren att arbetsmarknadspolitiken bör vara pragmatisk. Den bör anpassas efter verkligheten. Om man har ett läge med låg efterfrågan i ekonomin och på arbetsmarknaden blir det en typ av arbetsmarknadspolitik. Just nu när vi har en ganska stark efterfrågan måste man anpassa sig till det, och då är matchning och utbildning viktiga delar för att arbetsgivaren ska få tag i rätt kompetens.

Det finns uppenbarligen inget enkelt samband, för de länder som har lägre löner och lägre skatter har också lägre sysselsättningsgrad än Sverige. Så är det ju. Det finns alltså inget enkelt samband som skulle visa på motsatsen.

Jag anser, herr talman, att arbetsmarknadens parter tar stort ansvar för dem som står utanför. Det kan säkert bli större, och det tror jag också att det kommer att bli. Men just nu är parterna inne i en väldigt svår avtalsrörelse, och det ska man ha respekt för. Det vilar ett stort ansvar på deras axlar att ta hem ansvarsfulla och konstruktiva avtal sinsemellan. Jag tror att vi som politiker gör klokt i att försöka hålla armlängds avstånd till detta.

Arbetet med snabbspåren har varit väldigt konstruktivt. Man kan till exempel titta på om det kan finnas en organisation där kvinnor som kanske har jobbat med att vårda anhöriga kan få validera den omsorgskompetensen och se hur den med viss påbyggnad kan vara användbar – kanske inom äldreomsorgen. Det är konstruktiva sätt för parterna att mötas och göra steget in på arbetsmarknaden lättare för dem som är nya i Sverige och ska etablera sig.

Anf. 73 KATARINA BRÄNNSTRÖM (M):

Herr talman! Jag kommer att fortsätta fråga om jobb med lägre kvalifikationer tills regeringen presenterar sådana förslag. Oavsett om vi är överens om att det krävs mycket mer utbildning är det också fler nya jobb som behövs.

Jag tycker att LO skyddar dem som redan har ett jobb alldeles för mycket och bryr sig alldeles för lite om dem som står utanför. Oavsett vad LO säger och tycker måste vi i den här kammaren bry oss om alla.

Därför krävs det helt nya reformer – inte bara prat, Ylva Johansson! Det krävs resultat. Medan vi står här och pratar växer klyftan mellan dem som har jobb och dem som inte har jobb, och det blir allt svårare att få ett jobb.

Vad är det som skiljer oss från andra länder, som har lägre arbetslöshet? Jo, det är lönekostnaderna. Man måste sänka antingen lönerna eller

kostnaderna runt omkring lönerna. Det är ganska enkelt. Det är alldeles för dyrt att köpa tjänster i Sverige. Det är betydligt billigare i andra länder.

Ibland funderar jag på vad som hade hänt om vi tagit bort alla subventioner, om marknaden fått sköta detta själv utan att någon lade sig i. Det är inte säkert att det hade varit så stor skillnad på resultatet.

Det är ju så här när vi talar om att inte kunna leva på sin lön: Det finns låga pensioner. Studiebidragen är inte särskilt höga. A-kassan är inte heller jättehög. Det finns en stor grupp människor i vårt samhälle som lever på väldigt små marginaler, och de måste klara sig. Det är klart att vi kan säga: Varför inte gå upp lite mindre i lön men ändå lära sig att komma in i Sverige och lära sig jobbet?

Det här kommer att vara en jättestor utmaning, och jag kommer inte att nöja mig. Jag kommer att fortsätta fråga och debattera här i kammaren, för jag tror att vi alla är överens om att om vi inte tar krafttag kommer det att gå riktigt illa för Sverige. Då får vi en klasskillnad som vi inte vill se.

Därmed vill jag tacka för debatten. Jag hoppas att varken arbetsmarknadsministern eller jag är nöjda förrän vi har det här fixat.

Anf. 74 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag kan avsluta med att berätta att regeringen i går presenterade insatser som är en pusselbit för dem som står mycket långt från arbetsmarknaden, nämligen våra satsningar på arbetsintegrerande sociala företag.

Regeringen har beslutat om 60 miljoner som Tillväxtverket ska använda för att stimulera fler och växande arbetsintegrerande sociala företag.

Arbetsförmedlingen jobbar med att förändra sina system för att bättre kunna använda de tjänster som arbetsintegrerande sociala företag kan tillhandahålla.

Näringsdepartementet kommer att tillsätta en särskild utredare för att se över hur företagsformen kan växa.

Dessa exempel är en av de pusselbitar som inte kommer att lösa allt men som spelar roll för flera av dem som står mycket långt från arbetsmarknaden, där vi vet att arbetsintegrerande sociala företag gör viktiga insatser och bör kunna växa.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2015/16:400 om rationellt nyttjande av Sveriges flygmotorarv

Anf. 75 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Allan Widman har frågat mig vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att säkerställa ett rationellt nyttjande av Sveriges flygmotorarv, till exempel genom vidarenyttjande och eventuellt även vidareutveckling av RM12-motorerna.

Regeringen har i januari 2013 efter riksdagens godkännande fattat beslut om anskaffning av JAS 39E, och Försvarsmakten och Försvarets materielverk har lagt de erforderliga beställningarna till industrin.

Riksdagens beslut föregicks den 8 november 2012 av en öppen utfrågning i riksdagen där olika utvecklingsalternativ belystes. JAS 39E baseras på den demonstrator som riksdagen dessförinnan fattat beslut om 2007 genom handlingsplanen för JAS 39 Gripen. Utgångspunkterna i den operativa kravställningen på JAS 39E har varit att få ökad räckvidd och uthållighet och därmed kunna bära mer internt bränsle samt fler vapenbalkar och därmed få en högre lastförmåga. Även behovet av mer avancerade sensorer fanns med i kravställningen. Samtliga dessa faktorer gör att kravet på dragkraft i motorn är högre än i JAS 39C/D.

RM12 (F404), den motor som nu används i JAS 39C/D, är i grunden precis som motorn i JAS 39E (F414) en amerikansk motor med ett stort amerikanskt innehåll. En växling mellan de två motoralternativen beroende på uppdraget förutsätter dels en vidareutveckling av RM12, dels en tillkommande utveckling för monteringen av olika motorer i flygplanet samt för alla systemfunktioner, som är beroende av motorns speciella egenskaper. Sådan vidareutveckling med uppgraderingar av flygplanssystemet riskerar att behöva fördubblas på grund av de två motoralternativen. Även logistikförsörjningen för motorerna skulle behöva förändras.

Jag kan konstatera att nödvändiga beslut avseende JAS 39E är fattade sedan drygt tre år, att utvecklingen inom kort är framme vid roll-out och att första flygning och serieleverans därefter närmar sig fort. Att i detta skede överväga en förändring av en så väsentlig komponent i flygplanskonstruktionen som motorn skulle allvarligt öka risken i projektet.

Valet av F414 för Gripen E är inte en passiv väntan på efterkalkylerna utan ett högst medvetet val för att det framtida Gripen-systemet ska få rätt prestanda och utvecklingspotential. Det är därför inte aktuellt att vidta några åtgärder.

Anf. 76 ALLAN WIDMAN (L):

Herr talman! Tack, försvarsministern, för svaret! Det kan tyckas vara en lite trivial fråga att interpellera om enskilda motorer i svenska stridsflygplan, men det är viktigt att veta att det projekt som försvarsministern nämner, JAS 39E, totalt över hela sin livscykel omfattar ungefär 100 miljarder kronor. Av detta brukar man generellt säga att ca 40 procent är relaterade just till motorn. Vad vi talar om här är alltså ett år av Sveriges försvarsanslag.

Sedan beslutet om anskaffning av de amerikanska motorerna fattades och fram till i dag har valutakursen förändrats kraftigt. Man antog då att 1 dollar skulle kosta 6,32 kronor. Nu vet vi alla att den kostar en bra bit över 8 kronor. Detta slår hårt mot de projektplaner som vi har.

Så sent som i dag kom också Försvarsmaktens budgetunderlag, där man framhåller riskerna. Man skriver: ”Då den ekonomiska omslutningen av stridsflygssystemet är omfattande kan exempelvis valutasvängningar medföra stora finansieringsutmaningar.” Man fortsätter: ”Sammantaget innebär detta att Försvarsmaktens anslag sedan underlaget i den försvarspolitiska inriktningsperioden i december 2014 urholkas med minst 9 miljarder i perioden 2016 till 2028. Av denna summa återfinns drygt 5 miljarder i perioden 2016–2020”, det vill säga den innevarande försvarsbeslutsperioden.

Innebörden av detta är alltså att den försvarsuppgörelse som ledde fram till försvarsbeslutet i somras nu hotas allvarligt av dessa fördyringar, bland

annat till följd av valutakursförändringarna. Då säger försvarsministern att vi gör ett aktivt val när vi väljer den amerikanska motorn F414, och han betonar att detta inte är att passivt vänta in en efterkalkyl. Men det blir ju det när försvarsministern går tillbaka så långt som tio år i tiden och säger att vi då fastslog Handlingsplan JAS Gripen. Sedan har vi haft hearingar och fattat beslut i olika omgångar.

Anser man att allt detta är ristat i sten gör man just inget annat än att sätta sig ned och passivt inväntar efterkalkylen och alla de effekter som detta kommer att få för vårt svenska försvar.

Jag noterar också att försvarsministern är tämligen vag när han diskuterar specifikationen för stridsflygplanet. Han talar om ökad räckvidd. Han talar om nya sensorer och möjlighet att bära större vapenlast. Men det faktum att försvarsministern uttrycker sig så vagt i dessa delar indikerar för mig att stridsflygplanet ännu inte har någon detaljerad specifikation. Han kommenterar heller inte det faktum att det inte finns någon underhållsberedning.

Han kommenterar heller inte det faktum att vi i dag faktiskt marknadsför detta flygplan i Indien. Peter Hultqvist har själv varit i Indien och marknadsfört det. Det säger sig självt att när stora länder står på tur för att eventuellt köpa ett flygplan måste man hålla specifikationen öppen.

Vad jag försöker säga är att projektet inte är låst. Det finns möjlighet att påverka det och vara proaktiv, men det kräver aktivitet från regeringen.

Anf. 77 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Herr talman! JAS 39 Gripen är ett fantastiskt flygplan som har utvecklats i Sverige och sålts till olika länder, exempelvis Ungern och Tjeckien. Nu har det glädjande nog också blivit en affär där den nya E-versionen kommer att säljas till Brasilien.

En fråga som jag skulle vilja ställa är om försvarsministern kan ge besked om en ny amerikansk motor kommer att underhållas i Sverige eller om det kommer att ske i utlandet och om försvarsministern ser risker med att underhållet skulle flyttas från Sverige. Kan det påverka den svenska förmågan på området?

Anf. 78 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Widman och Oscarsson, ser ni inga som helst risker med att börja rycka ut vitala komponenter ur projektet? Tror ni att det bara är att byta motor, och sedan är problemet löst?

Ni har ingen bild av att detta är ett system som är komponerat för just ökad räckvidd, ökad uthållighet, att kunna bära mer bränsle, fler vapenbalkar, högre lastförmåga och avancerade sensorer. De faktorerna gör att kravet på dragkraft i motorn är högre än det var för JAS 39C/D.

Dessutom var det väl under er regeringstid som besluten togs. Det var då man höll utfrågningar och lade fast specifikationerna. Hur agerade ni på den tiden? Vad gjorde ni för arbete då för att denna situation, som ni inte tycker är tillfredsställande, inte skulle uppstå? Vad gör ni för själv-rannsakan i det sammanhanget?

Nu kräver ni ett agerande med omedelbar verkan som kan riskera att vi får problem. Vi har ett utvecklingsarbete som har pågått under längre tid, och vi har roll-out inom kort. Första flygning och serieleverans närmar sig.

Visst är detta ett stort projekt. Så är det. Det sträcker sig många år. Det var vi alla medvetna om när beslutet togs.

Som utskottsordförande hade jag möjlighet att föra diskussioner med den dåvarande regeringen och den dåvarande försvarsministern, där vi försökte få till stånd en bred överenskommelse i Sveriges riksdag om detta. Jag förutsatte att det var relativt lugnt inom borgerligheten på den här punkten och att man internt hade rätt ut alla frågetecken. Vad förde ni för diskussioner på den tiden egentligen? Det skulle vara intressant att få reda på det. Vad är Widmans och Oscarssons minne av den typen av diskussioner, och vad gjorde ni personligen för insatser i det sammanhanget? Det skulle vara intressant att få reda på detta, i jämförelse med den typ av debatt som förs nu.

Det är också ett faktum att det pågår en diskussion mellan Saab och GKN, tidigare Volvo Flygmotor, om hur den nationella resursen för exempelvis produktionsstöd och bakre underhåll ska se ut. Staten har genom FMV lagt beställning på utveckling och anskaffning av JAS 39E till Saab. Anskaffning och vidmakthållande av motorn är en väsentlig del av denna beställning. Vi får väl se vad Saab och GKN kommer fram till i diskussionerna om just det bakre underhållet. Det finns möjligen öppningar här.

Det är Saab som är huvudintressent i projektet. Saab har som företag huvudansvaret. Där har Saab också huvudansvar för ett av våra säkerhetsintressen i Sverige, som riksdagen också har fastställt.

Det är ingen hemlighet att Gripensystemet, precis som en hel del andra system, innehåller komponenter som är amerikanska och att vi är djupt beroende av amerikansk teknologi i sammanhanget. Det är inte direkt någon nyhet, utan det är ett faktum som de flesta som har intresserat sig för den här frågan väl känner till.

Jag skulle gärna vilja höra vad ni personligen har gjort i den här frågan tidigare och hur ni resonerade i den tidigare regeringskoalitionen innan vi går vidare i den här diskussionen.

Anf. 79 ALLAN WIDMAN (L):

Herr talman! Peter Hultqvist efterlyser vad jag och Mikael Oscarsson har gjort under vår tid som riksdagsledamöter 2010 och 2014. Eftersom det var just Peter Hultqvist som ledde den hearing som föregick beslutet om anskaffning av JAS 39E vet han att jag bland annat ställde frågor om den nuvarande flygmotorn, som vi med nuvarande flygtidsuttag kan fortsätta att flyga i ytterligare fyra decennier utan att motorerna tar slut. Jag fick då svar från Försvarsmakten: Sverige kommer inte att flyga med de motorerna när vi har skaffat det nya E-flygplanet.

Men som Mikael Oscarsson framhöll har Sverige sålt, i government-to-government-affärer, det här flygplanet inte bara till Ungern och Tjeckien utan också till Thailand och Sydafrika. Vi har därmed naturligtvis garanterat att de gamla motorerna ska underhållas och vidmakthållas hos de utländska köparna.

Jag har alltså på olika sätt försökt medverka till att minska riskerna i det här projektet. Men nu måste Peter Hultqvist förstå att dollarkursen är förändrad, och det här projektet riskerar att fördyras med ett stort antal miljarder kronor. Varken jag eller Mikael Oscarsson, herr talman, har

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

några som helst möjligheter att gå in och styra över de inblandade myndigheterna eller förhandla med industrin. Det är bara Peter Hultqvist som kan göra detta i egenskap av försvarsminister.

Jag vill gärna understryka att det inte enkom handlar om 39 Gripen E som projekt. Det här är någonting som har potential att kullvälta hela det av riksdagen fattade försvarsbeslutet. Därför måste jag be försvarsministern att inta en mer konstruktiv hållning än den som hans svar ger vid handen.

Viggen, ett utomordentligt stridsflygplan som Sverige för inte så länge sedan faktiskt hade i sin på den tiden icke ensade flotta, hade olika framdrivningsalternativ. Det är inte bara så att de två motorer som vi nu diskuterar, RM12 och F414, är amerikanska i största allmänhet. De tillhör precis samma familj, olika generationer. Och de har samma diameter. Att byta motorer beroende på vilka uppdrag man har är inte så komplext som försvarsministern beskriver. Men det har då potential att spara mycket pengar i en mycket svår situation.

Sedan ägnar sig försvarsministern åt just frågan om underhåll av de nya flygmotorerna. Jag noterar att han säger att industrin får diskutera det här. GKN, gamla Volvo Aero, får prata med Saab Defence, och så får man komma fram till en lösning. Men ytterst, herr talman, handlar detta om: Var någonstans ska underhållet ske? Ska det ske i Trollhättan i Västergötland? Eller ska det ske i Connecticut i USA? Det är det som det handlar om. Då handlar det inte bara om svenska arbetstillfällen. Det handlar om svensk kompetens på det här området. Och, herr talman, det handlar om hur effektivt underhållet av de här stridsflygplanen ska bli i framtiden. Ska de flyga över Atlanten för att få sitt underhåll kommer tyvärr tillgängligheten och förmågan i de svenska flygstridskrafterna att gå ned radikalt.

Jag ställer nu en väldigt rak fråga till Peter Hultqvist: Är Peter Hultqvist, om industrierna inte kommer överens, beredd att verka för att underhållet av flygmotorerna kvarblir i Sverige och under svensk kontroll och därmed att vi också vidmakthåller en kompetens på flygmotorområdet?

Anf. 80 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Herr talman! JAS 39 Gripen har varit en viktig sak för Sverige. Det har utvecklats i Sverige. Underhållet av motorn har skett i Trollhättan. Det har varit ett framgångsrikt samarbete, och för GKN:s del sköter man också underhållet för Ungern och Tjeckien.

Det var just det som jag tog upp i min fråga. Kan försvarsministern ge besked om huruvida en ny amerikansk motor kommer att underhållas i Sverige eller i utlandet? Detta är någonting som jag har engagerat mig i under en lång tid. Det handlar om behovet av att detta är i Sverige. Det är en nationell förmåga som vi har, men 50 procent av driftskostnaden gäller ju motorn. Det är en så viktig del. Därför tycker jag att det är värdefullt att ha en diskussion.

Från mitt håll vill jag trycka på att det som görs av GKN i Trollhättan är värdefullt. I en säkerhetspolitisk miljö som blir allt tuffare är det en värdefull aspekt att det sker i Sverige och inte, som föregående talare sa, i Connecticut. Även om Connecticut är trevligt är det bättre att ha det i Sverige. Det är någonting som fungerar.

Det är i det ljuset som försvarsministern ska se min fråga. Kan försvarsministern ge besked om huruvida en ny amerikansk motor kommer att underhållas i Sverige eller i utlandet? Ser försvarsministern risker med att underhållet flyttas? Det var mina frågor. Jag hoppas att jag kan få svar på dem.

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 81 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Det Widman redogör för är ett agerande från hans sida. Jag vet inte huruvida Oscarsson agerade över huvud taget i fråga om detta under den tid ni satt i regeringsmakten. Men det Widman beskriver är någon sorts agerande utifrån principen: vilja väl men inte kunna i praktiken.

Ni klarade alltså inte av att rigga det här på er tid på ett sådant sätt som ni nu står och talar om och har kravbilder om. Ni verkar inte heller ha någon särskild förståelse för att det har gått ett antal år och att de här produkterna nu har utvecklats rätt rejält och att det är på gång en första flygning, serieleveranser och roll-out i sammanhanget.

Sedan vet jag inte. Jag tänker inte göra mig själv till någon teknisk expert på vare sig det ena eller det andra. Men det är väl ändå så att det när det gäller hearingen i riksdagen och det som har styrt det här projektet har handlat om att åstadkomma prestanda på JAS Gripen E, så att vi skulle kunna mäta oss med det som sker i vårt närområde och i vår omvärld. Dessutom krävdes det en starkare motor för att kunna klara det här. F414 ger ungefär 20 procent mer dragkraft än RM12. Man menar då att Gripen E får så kallad supercruiseförmåga. Valet har gjorts utifrån en operativ kravbild i sammanhanget.

När det gäller dollarkursförändringarna är det väl så att man måste diskutera valutaförsäkringssystem i samband med detta. Det är väl den vägen man får gå när man ska titta på de bitarna.

Sedan gäller det underhållsfrågorna. Det är klart att det skulle vara lockande för mig att nu att ge mig in i en exakt diskussion om var den ena och den andra tillverkningen ska ligga. Jag får ändå säga att det är FMV som hanterar den här typen av frågor för vår del. Sedan noterar jag att det pågår en diskussion mellan Saab och GKN i de här sammanhangen. Vi får följa den utvecklingen och se vart den tar vägen. Men jag är alltid intresserad av att så mycket som möjligt av produktionen sker i Sverige. Så är det. Men vi har också ett myndighetsansvar. Och vi har en förhandlingsprocess. Vi får se hur den utvecklas och hur den slutar.

Men jag tycker inte att det här blir en riktigt rättvisande debatt, för väldigt mycket av det som ni drar upp är sådant som egentligen faller på ert eget ansvar. Ni skulle ha rätt ut det i ett tidigare skede. Det här skulle ha gjorts upp inom ramen för den förra regeringen, som var den som ytterst ansvarade för den processen då. Även om Widman ställde någon fråga uppfattade jag inte att det gav någon djupare genklang i dåvarande ministrernas öron. Det är ju det vi utgår från nu. Så ser väl läget ut.

Sedan gäller det försvarsöverenskommelsen. Att det finns kostnader som har ökat i sammanhanget är väl inte någonting som är en överraskning för mig. Det varnade jag för redan på Sälenkonferensen. Nu gäller det att man försöker bearbeta den situationen och att man ser hur man hanterar den. Det handlar om att göra det på ett så konstruktivt sätt som möjligt. Då

är kanske inte de stora orden det viktigaste, utan det viktigaste är: Hur bearbetar vi varje projekt för att få ned kostnaden och för att få det här så långt som möjligt inom de ramar som gäller?

Anf. 82 ALLAN WIDMAN (L):

Herr talman! Svenska Dagbladet har i dag trott sig kunna redovisa ett antal andra materielprojekt som enligt tidningens uppgifter riskerar att fördyras.

Det lite sorgliga i sammanhanget är ju att när Försvarets materielverk ingår avtal med tredje man, i det här fallet olika försvarsindustrier, så är den svenska staten bunden till dessa avtal. När det sker fördyringar på försvarsområdet av det slag som nu kan komma att ske är alltså Försvarmakten hänvisad till att spara på de kostnader som myndigheten själv kan påverka. Det är sådana kostnader som utbildning av soldater, förbandsverksamhet, övningar av krigsförband och liknande, och givet det omvärldsläge som nu är är det inte några alternativ.

Nu talar försvarsministern om valutasäkring. Det är så dags att tänka på det nu. Det spelar väl ingen roll om det var en alliansregering eller om det var en dåvarande ordförande i försvarsutskottet som var med och pilade i de här besluten. Nu har vi den situation vi har, och antingen kan regeringen sitta passiv och invänta efterkalkylen och konstatera att de projekt som man planerade för, det försvarsbeslut som man föreslog i riksdagen, inte kommer att kunna finansieras, eller så agerar man här och nu.

Jag vill till sist säga, herr talman, att Peter Hultqvist har varit en försvarspolitik som ofta hänvisat till "väsentliga nationella säkerhetsintressen". Han nämnde även här i debatten i dag att Gripenflygplanen är ett sådant, och ubåtarna är ett annat. Då är min avslutande fråga till försvarsministern: Hur är det med det svenska underhållet av flygmotorer? Är det ett väsentligt nationellt säkerhetsintresse?

Anf. 83 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! När det gäller alla de här bitarna om materielprojekts fördyring vill jag bara konstatera att de prognoser och föranstaltningar som vi nu har fått anser jag inte är något avslutat kapitel över huvud taget, utan här måste det föras diskussioner om vad man kan göra åt respektive projekt. Det är heller ingenting som är avslutat och låst från myndighetssidan. Här finns alltså arbete att göra, och då sitter vi inte bara och inväntar några efterkalkyler och accepterar dessa siffror, utan vi ska försöka göra vad vi kan.

Jag hoppas också att jag kan lita på att oppositionen är intresserad av att ett sådant arbete drivs och att vi försöker bearbeta den här kostnadsbildningen. Man kan inte bara sätta sig ned och passivt acceptera det som nu har presenterats.

När det gäller efterkalkylerna anser jag att ni har ett ansvar från er regeringstid. Jag tycker därför att man kanske kan tona ned volymen i angreppen lite grann, inse sin egen roll i sammanhanget och därmed nyansera diskussionen något och på det viset komma lite närmare verkligheten, the realities, i det här.

Vi är nog alla intresserade av att lösa upp allt sådant här, men sedan är frågan hur mycket vi ska anklaga varandra. Driver man upp nivån tillräckligt högt i detta så att det nästan blir en rättegång av det hela, då vill jag

nog svara upp lite grann mot det och tala om att det finns något som heter historia i det här också, och det kanske är bra att komma ihåg det.

Jag har gett min bild när det gäller underhåll av flygmotorer. I grunden är det dock så att jag är intresserad av att så mycket som möjligt av både tillverkning, underhåll och annat sker i Sverige. Sedan ska jag inte gå in och ge löften om exakt hur det ska gå till i dessa ärenden.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2015/16:72
1 mars

Svar på
interpellationer

§ 14 Svar på interpellation 2015/16:402 om möjligheten för Försvarsmakten att rekrytera personal från hela landet

Anf. 84 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Lena Asplund har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att öka Försvarsmaktens möjligheter att rekrytera personal från hela landet liksom om jag anser att Försvarsmaktens rekryteringsmyndighet behöver tydligare direktiv för att öka utnyttjandet av myndighetens mobila rekryteringskontor i Luleå.

Totalförsvarets rekryteringsmyndighet är en myndighet vilken bland annat bedriver uppdragsverksamhet på uppdrag av andra myndigheter i dessas arbete med rekrytering av personal. Det krävs, precis som Asplund påpekar, en bred rekryteringsbas för att kunna tillgodose till exempel myndigheten Försvarsmaktens behov av personal.

Som försvarsminister utgår jag från att myndigheterna utnyttjar de infrastrukturella förutsättningar som står till buds för rekryteringsverksamheten och därigenom uppnår såväl ekonomisk effektivitet som geografisk närhet till tänkta målgrupper samtidigt som man på ett ansvarsfullt sätt väger in den negativa miljöpåverkan som följer av omfattande reseverksamhet.

I den personalförsörjningsutredning som Annika Nordgren Christensen leder ska utredaren redovisa en helhetsbild för de åtgärder som krävs för att finna en långsiktigt hållbar personalförsörjning av det militära försvaret. Utredningen ska redovisas senast den 30 september 2016. Jag vill därmed inte föregå utredarens resultat.

Anf. 85 LENA ASPLUND (M):

Herr talman! Tack för svaret, försvarsminister Hultqvist! Jag har tidigare ställt en skriftlig fråga när det gäller det här och tyckte inte att svaret var till fyllest. Därför står vi här i dag.

Upprinnelsen till det hela är att jag var i Boden och Luleå i december, på I 19, A 9 och F 21, och då tog man upp frågan om rekryteringsproblem med mig. Det stora problemet var att kunna behålla de soldater som inte kom från närområdet.

Undanställt i någon skrubbs på F 21 finns det utrustning så att man kan göra alla fysiska tester och vad som behövs för uttagning till GMU. I Sälen träffade jag även hemvärnets chef Roland Ekenberg, och hemvärdet är också av åsikten att det vore väldigt bra om testerna kunde göras lite närmare så att man inte behöver åka iväg. Man tror nämligen att man då skulle kunna få lite mer lokalt förankrad personal som blir kvar.

Jag tycker att det här är en viktig fråga. Ni diskuterade flygplansmotorer förut, men utan personal har vi inget försvar. Man kan ha hur många bra flygplan och flygplansmotorer som helst, men man behöver personalen och rekryteringen är viktig.

Försvarsministern säger i sitt svar att det pågår en utredning. Så är det mycket riktigt, men det finns även en utredning som är gjord 2014, *Försvarsmakten i samhället – en långsiktigt hållbar militär personalförsörjning och en modern folkförankring av försvaret*, av Stefan Ryding-Berg. Han tar inte upp dessa frågor, men det finns andra intressanta saker där, till exempel hur man kan bjuda in 18-åringarna till en dag i försvaret så att de får se vad försvaret håller på med, och därefter kanske intresserade kan söka. Om jag har förstått det rätt är det någonting liknande som man gör i Danmark, där alla 18-åringar måste komma in och vara med två dagar. Man tittar på totalförsvaret också. Efter detta är det tydligen 90 procent som söker sig frivilligt. Det gäller alltså att hitta andra vägar.

Men nu handlar det här om närheten. Jag tror att närheten är viktig, speciellt när det gäller de här orterna. Man får säga vad man vill, men för dem som är uppvuxna runt omkring i Norrbotten och har en flickvän eller fru och familj är det lättare att vara kvar än för den som kommer från Gnesta, Söderköping eller något sådant och blir placerad på A 9 eller I 19. Det är i och för sig väldigt fina och otroligt bra regementen, men jag tror att det blir svårare att stanna kvar, och därför är det viktigt att man kan ha den här rekryteringen lokalt.

Jag kommer att återkomma till dessa frågor i nästa omgång.

Anf. 86 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! I dag gör man de här urvalstesterna i Kristianstad, Göteborg och Stockholm. I Luleå finns det, precis som Lena Asplund säger, utrustning och även lokaler på Norrbottens flygflottilj för att genomföra detta.

Denna utrustning är nu förrådsställd, och anläggningen i Luleå nyttjades senast 2013. Den bemannas av personal från verksamheterna i Kristianstad och Göteborg när man genomför sådan här verksamhet. Det kostar ca 200 000 kronor att genomföra det här per tvåveckorsperiod. Det är kostnader som baseras på resor, traktamenten och logi.

Det är alltså helt rätt att den här utrustningen finns i Norrbotten. Jag har egentligen ingenting emot det principiella resonemanget i det här. Jag tror att decentralisering och närhet till verksamheter kan ha positiva effekter, så det är egentligen inte det som det handlar om. Däremot anser jag att det här i första hand är ett myndighetsansvar att klara ut. Det är den ordningen vi normalt sett har.

Den här utredningen är viktig i sammanhanget också när vi ska bedöma framtiden. Jag vill inte i dagsläget lova vare sig det ena eller det andra, därför att den här utredningen handlar om den grundläggande personalförsörjningen. Den handlar alltså om att se om vi ska ha ett system där man kan kombinera en yrkesprofessionell organisation med en värnpliktsbaserad verksamhet. Om vi kommer in i ett system där vi även aktiverar värnplikt för en del av Försvarsmakten blir det en fråga om numerärer, och då kommer naturligtvis också frågan om närhet till mönstringsstället upp direkt.

För min del vill jag avvakta utredningens resultat. Den har en helt annan dimension och tyngd på just den här punkten än vad Ryding-Bergs utredning har, som Lena Asplund mycket riktigt säger inte hanterar just den här frågan.

Jag menar att läget när Annika Nordgren Christensen har presenterat sitt den 30 september 2016 blir annorlunda för den framtida debatten och de framtida bedömningarna, där även det här måste vara en parameter som tas med.

Vi har sett att det nuvarande personalförsörjningssystemet har problem med att behålla de kontinuerligt heltidsanställda soldaterna i den omfattning som var planerat. Det är mycket avhopp efter fyra fem år. Sedan har vi inte när det gäller de deltidanställda lyckats komma upp i de numerärer som det var tänkt heller. Just den verklighetsbakgrunden har lett till att den här utredningen ändå tillsattes så fort vi hann efter regeringsskiftet, och vi vill prova en analys av de norska och danska systemen där man har den här kombinationen.

Det är något av bakgrunden till varför den här delen betonas i svaret.

Anf. 87 LENA ASPLUND (M):

Herr talman! Utskottet hade Rekryteringsmyndigheten på besök någon gång i höstas. När exakt vet jag inte. Den här frågan togs upp, och vi diskuterade lite fram och tillbaka. Det framkom då att de som skulle mönstra – vi kan kalla det för det nu så att alla förstår vad vi menar – fick åka tåg ned till Stockholm. De fick inte flyga. Det är lite märkligt, för i dag är det faktiskt många gånger billigare att flyga än att åka tåg. De fick sätta sig på tåget ned. Sedan fick de – det här är vad har sagts till mig uppe i Boden och Luleå, och jag tror det, för det står också på Rekryteringsmyndighetens hemsida – instruktioner om hur man ska ta sig från T-Centralen till Rekryteringsmyndigheten.

Nu pratar vi om 18-åriga tjejer och killar, och en del av dem kanske inte har varit utanför Gällivare, Luleå eller var de kommer från. De här instruktionerna får de: ”Ta tunnelbanans röda linje 13 från T-Centralen till Ropsten. Gå av vid Gärdet och välj uppgång Värtahamnen/Frihamnen. Gå ut på Värtavägen och sväng vänster mot Värtahamnen. Därefter tar du höger in på Tegeluddsvägen, går över gatan, följer gångvägen genom Finlandsparken och viadukten över järnvägsspåret. Följ sedan glasgången som tar av till höger. När du kommer in i byggnaden är det ungefär 100 meter till Rekryteringsmyndighetens entré i hus 4.”

Men hallå, alla är inte orienterare som kommer ned hit! Jag skulle tro att en del blir rätt förvirrade. Man får en tågbiljett och den här vägbeskrivningen i handen. En del har aldrig åkt tunnelbana i hela sitt liv. Många har säkert gjort det, och andra kommer säkert att bli jätteduktiga på det sedan. Men det här är unga människor. Jag tror att min 18-åriga son skulle ha vägrat. Han tyckte att det var jättejobbigt i början när han kom ned till Stockholm.

Det här är alltså också ett problem. Det känns fyrkantigt. Först ska man åka tåg från Kiruna eller var man kommer från, och sedan står man där och ska ta tunnelbanans röda linje. Men hallå, säger allihop, vad är tunnelbanans röda linje och hur gör jag det här? Det finns alltså en del att önska här. Beskrivningen av hur man ska ta sig ut till Göteborgs garnison med spårvagn är också lite knölig.

Just det här känns som sådana saker som man kanske bör titta på. Det kanske Rekryteringsmyndigheten skulle kunna titta på innan Annika Nordgren Christensen kommer med sin utredning den 30 september. Bara för att utredningen presenteras kommer ju inte allt att vara klappat och klart. Vi är överens om att det är viktigt att rekrytera och att även kunna rekrytera personal som är nära, och det gäller speciellt hemvärnet. För dem är det ju närheten som gäller. Jag vet att det finns vissa problem i norr för hemvärnet. Det här måste man alltså titta på.

En annan sak som jag också fick berättat för mig där uppe var att en tjej eller kille som var här nere och mönstrade hörde lite dåligt och fick åka hem igen och gå till läkaren hemma. Det visade sig att det var en vaxpropp. Man sköljde rent, och den här personen var sedan tvungen att göra samma resa med tåg och ta sig ut till Värtahamnen igen för att kolla hörseln en gång till. Det kunde man inte göra där uppe på försvarets företagshälsövård eller någonting liknande.

Det är alltså stelbent. Sedan kan det vara någon av myndigheterna, Rekryteringsmyndigheten eller Försvarmakten, som är stelbent. Det är lite sådant som man kanske kan styra upp i regleringsbrev.

Anf. 88 Förvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Jag vet inte om vi i regleringsbrevet ska ta upp sådant som hörselprov, tunnelbaneåkning och så vidare. Vi måste nog lägga de frågorna på en lite annan nivå. Jag tror att det här är sådant som man kan framföra direkt till myndigheten, och jag tror att Lena Asplund skulle kunna göra en insats genom att föra ett samtal med myndighetsledningen. Jag har ju själv varit riksdagsledamot och vet att det går att påverka en hel del genom direktkontakter i vissa sammanhang.

Jag kan mycket väl stämma in i beskrivningar av att det kan vara krångligt här i världen och att det kan finnas broschyrer och instruktioner som inte är lätta att begripa. Men frågan är vad som är en förvaltningsfråga, vad som är en myndighetsfråga och vad som är en politisk fråga. Jag vill över huvud taget inte vara i närheten av att belasta mina företrädare Karin Enström och Sten Tolgfors för de här sakerna, utan det här är en myndighetsfråga. Det är samma sak med organiseringen av transporter och annat.

Det som debatten handlar om i kärnan är decentraliseringen av mönstringsförfarandet och att man ska ha närhet till det här. I det läge vi befinner oss i tror jag att det bästa sättet att komma framåt i den här frågan är att göra en bedömning när vi har fått utredningen från Annika Nordgren Christensen. Då har vi kanske också bestämt en inriktning för den framtida personalförsörjningen, och då bör vi dra en slutsats av vad den blir också i förhållande till närheten till mönstringsställena.

För min del vill jag nog vänta några månader innan jag är beredd att ge mig in i den debatten på ett mer detaljerat sätt.

Sedan är det också viktigt att upprätthålla vad som är myndighetsansvaret och vad som är det politiska ansvaret. Det kan vara så att man ska försöka lösa saker och ting inom ramen för myndigheten. Om man märker att det blir skevt av olika orsaker får man väl överväga om man politiskt sett ska ge sig in i det.

Nu tycker jag att det finns goda skäl att vänta med ett politiskt agerande just med hänvisning till den här utredningen.

Anf. 89 LENA ASPLUND (M):

Herr talman! När det gäller att framföra saker till myndigheten gjorde vi nog det ganska starkt i utskottet. Åtminstone vi som kommer från de norra förorterna till Stockholm och 100 mil uppåt, om vi säger så, framförde vad vi tycker framför allt om att man ska tvingas åka tåg och sådant.

Jag håller med om att det är en myndighetsfråga. Men jag tycker ändå att man kan väcka frågan. Det är bra om man väcker en debatt här, även när det gäller en myndighetsfråga. Jag är övertygad om att både Försvarsmakten och Rekryteringsmyndigheten är medvetna om att vi har den här debatten.

På Rekryteringsmyndighetens hemsida kan man läsa om var de medicinska undersökningarna och psykologiska bedömningarna görs – det som vi kallar mönstring. Det står: ”På uppdrag av Försvarsmakten genomför vi också provningar i Luleå”. Då undrar jag om det är Rekryteringsmyndigheten som inte åker dit eller om det är Försvarsmakten som inte beordrar dem. Vad är hönan och vad är ägget i det här? Det handlar om helheten.

Det känns som att försvarsministern och jag är överens om att det är viktigt att vi rekryterar och att det är viktigt att också kunna rekrytera lokalt, för att behålla personalen. Det gäller såväl K-soldater och T-soldater som hemvärnsmän och kvinnor.

Det här är en utmaning som vi kommer att ha framöver, om det nu ska bygga på frivillighet i största mån. I kommittédirektivet sägs det att det i största mån ska bygga på frivillighet. Och om man bygger det på frivillighet på rätt sätt kanske man kan behöva mindre plikt. Som jag berättade tidigare har Danmark klarat sig ganska bra genom att ha bra framförhållning för frivilligheten. Då behöver man kanske inte plikta så mycket, om det nu skulle bli på det sättet.

Anf. 90 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Jag har redovisat de sakargument som finns i den här diskussionen och de synsätt som regeringen har.

Jag tror att jag och Lena Asplund är relativt överens i grunden om att många åtgärder måste vidtas för att personalförsörjningssystemet ska börja fungera bättre. Av just den orsaken har vi tillsatt den här utredningen.

Vi får återkomma i ett senare skede när vi har sett hur den inriktningen kommer att bli.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2015/16:350 om Kvarkens färjetrafik

Anf. 91 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Edward Riedl har frågat mig vilka åtgärder jag och regeringen ämnar vidta för att stötta byggandet av en ny färja som ska trafikera sträckan mellan Umeå och Vasa.

Först vill jag bara konstatera att en utgångspunkt för den svenska transportpolitiken sedan lång tid tillbaka har varit att interregionala och internationella transporter i första hand ska bedrivas utan statliga subventioner.

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

TEN-T är EU:s utpekade nätverk för transporter, och CEF är EU:s tillhörande finansieringsprogram. Sjömotorvägsprojekt är den maritima delen av TEN-T och måste involvera minst två EU-länder. Sverige har varit drivande i utvecklandet av sjömotorvägskonceptet eftersom TEN-T och CEF utgör viktiga komponenter för att utveckla och förbättra olika transportvägar inom unionen.

I början av februari kunde regeringen ställa sig bakom sjömotorvägsansökan inom CEF-programmet med namnet Midway Alignment of the Bothnian Corridor, phase 2. Det planerade projektet inkluderar bland annat utveckling av en ny, innovativ färja mellan Umeå och Vasa.

Sista ansökningsdag till Europeiska kommissionen var den 16 februari. Nu är det upp till kommissionen att utvärdera ansökningarna. Tidigast i sommar väntas slutgiltigt beslut om vilka transport- och infrastrukturprojekt som erhåller medfinansiering från fonden.

Anf. 92 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag vill tacka ministern för svaret.

Det svenska EU-inträdet har inneburit mycket positivt för ett handelsberoende land som Sverige. Fördelarna det innebär för svenska företag och svenska löntagare pratar vi alldeles för lite om i vårt land. Men för färjetrafiken mellan Umeå och Vasa blev det väldigt negativt då möjligheten till taxfreeförsäljning försvann, vilket omöjliggjorde en fortsatt trafik på marknadsmässiga grunder.

Historiskt sett har det funnits relationer mellan Sverige och Finland över Kvarken. Det är den smalaste passagen i Östersjön, och mellan våra yttersta öar är det bara drygt ett par landmil.

Både den svenska och den finska sidan har hög befolkningstäthet vid kusten i det här området. Det bor strax under 1 miljon människor inom lämpligt avstånd från både Umeå och Vasa. Som mest färdades en bra bit över 1 miljon människor årligen mellan Umeå och Vasa. Det var studenter, arbetspendlare och nöjesresenärer, förutom den godstrafik som skedde i stora mängder.

När taxfreeförsäljningen försvann utraderades i praktiken trafiken mellan våra två länder.

En väl fungerande färjetrafik mellan Umeå i Sverige och Vasa i Finland är viktig för fortsatt utveckling av Västerbotten och Österbotten som arbetsmarknadsregion, för både stora och medelstora företag i regionerna och inte minst för turismen.

Under den förra mandatperioden gav såväl alliansregeringen som den finska regeringen sina godkännanden till EU-ansökan för att bygga en ny färja. Nu är den första fasen avslutad, och fas två handlar om att bygga själva färjan. Den tidigare infrastrukturministern i alliansregeringen var tydlig med att staten genom att stödja ansökan också hade förbundit sig moraliskt att vara delaktig i den framtida finansieringen i fas två, när själva färjan ska byggas.

Sverige och Finland ska stå för ungefär 350 miljoner kronor vardera för att det här ska gå i lås. I Finland har regeringen lovat att stå för 250 miljoner kronor, och den regionala nivån har lovat att stå för 100 miljoner kronor. Det kan jag tycka är en rimlig fördelning mellan den statliga och regionala nivån.

Herr talman! Så här långt har inte regeringen i Sverige sagt sig vara beredd att bidra med en enda krona. Min fråga till infrastrukturminister Anna Johansson är väldigt enkel. Hur mycket är den här regeringen beredd att satsa på att bygga en ny färja för att säkra trafiken över Kvarken?

Prot. 2015/16:72
1 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 93 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det finns stora behov i infrastrukturen runt om i vårt land, inte minst den gränsöverskridande infrastrukturen. Jag har tagit initiativ till ett gemensamt möte med de nordiska infrastrukturministrarna, eller transportministrarna – det är lite olika titlar – för att se vilka gemensamma behov vi har och vad vi eventuellt behöver göra gemensamt för att förstärka sambanden mellan våra nordiska länder ytterligare. Jag tror att det verkligen är ett eftersatt område. Ibland är det svårt att se den gränsöverskridande trafikens betydelse.

Det här är dock lite av en annan fråga eftersom det handlar om en investering i en färja, det vill säga inte i infrastruktur utan i ett fordon i någon mening. Sverige har haft en princip om att staten inte går in och finansierar den typen av trafik, alltså inte fartyg.

Jag vill poängtera att den svenska regeringen, efter att den regionala och den lokala nivån har ställt upp med medfinansiering, har ställt sig bakom nästa fas i EU-ansökan, det vill säga den som lämnades in i februari i år.

Jag skulle vilja ställa en lika enkel fråga till Edward Riedl. Den nationella plan för transportinfrastrukturens utveckling som vi lever under just nu fattades det beslut om 2014, när den infrastrukturminister som Edward Riedl hänvisar till hade ansvaret. Då undrar jag: Exakt hur många kronor hade den dåvarande regeringen avsatt i nationell plan för Kvarkenprojektet? Det vore rimligt att ha gjort det om de tänkte vara med.

Anf. 94 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Om man får en fungerande färjetrafik på plats i den delen av landet spar man väldigt mycket på miljön. Avståndet som i dag är 80 mil kortas nämligen ned till 10 mil, om man kan använda färjetrafiken.

Jag säger som jag sa tidigare: Den finska regeringen är beredd att skjuta till 250 miljoner kronor. Än så länge har den svenska regeringen inte varit beredd att skjuta till en enda krona.

Ministern påpekar att det här är en färja och att en färja är ett fordon, herr talman. Det är helt rätt. Det brukar vara bäst att använda just den typen av fordon på vatten. Vi löser trafiken i andra delar av landet på precis samma sätt. Gotlandstrafiken är ett annat exempel där vi ska färdas över vatten, och då är färjor bra för att hantera detta.

Jag tycker att det är bra att ministern vill stärka den gränsöverskridande trafiken, och vill man det är det rimligt att man också är beredd att sätta pengar bakom de orden.

Ministern ställde en fråga till mig, och den tänker jag besvara. Ministern besvarade inte min fråga, men jag tänker i alla fall vara så pass artig när en minister ställer en fråga till mig.

I den nationella planen fanns det inga pengar avsatta. Det var just därför ministern sa att man inte var beredd att skjuta till några pengar i fas ett, vilket man inte heller gjorde. Man ställde sig bakom ansökan och sa att man åtagit sig en moralisk förpliktelse inför fas två. Man avsåg alltså att

gå in med pengar i nästa steg. Sedan hade vi ett val, och då vann ministerns parti tillsammans med ett annat parti regeringsmakten. Nu är frågan er och ingen annans.

Jag har nu besvarat ministerns fråga. Kan ministern besvara min fråga, herr talman? Hur mycket pengar är den här regeringen beredd att skjuta till för att säkra färjetrafiken över Kvarken?

Anf. 95 ISAK FROM (S):

Herr talman! Jag tackar infrastrukturminister Anna Johansson för svaret. Jag tackar också Edward Riedl, som i opposition tycks ha drabbats av någon sorts lidnersk knäpp och nu med ny insikt debatterar för Västerbotten viktiga frågor. Det är tacknämligt för oss från Västerbotten att de här viktiga frågorna diskuteras också i riksdagen.

Jag debatterade den här frågan liksom många andra viktiga infrastrukturfrågor med Catharina Elmsäter-Svärd, den tidigare infrastrukturministern. Jag undrade om Sverige över huvud taget skulle begära någon medfinansiering från EU. Inte fick jag något svar över huvud taget. Så det är väl tacknämligt att vi nu har kommit ett steg på vägen.

Frågorna om de öst-västliga förbindelserna har inte varit högst på dagordningen i Sverige. Vi har av tradition ofta haft nord-syd-förbindelser framför ögonen som de absolut viktigaste. Men i och med relationerna med våra viktiga grannländer Finland, Danmark och Norge är de öst-västliga förbindelserna jätteviktiga. Och över Kvarken är det färja som gäller.

Nu när man har kommit så långt med projektet är det väldigt viktigt att vi inte skjuter det i sank innan det kommit igång. För arbetsmarknadsregionen och företagen i norra Sverige och i både Västerbotten och Österbotten är den här förbindelsen väldigt viktig. Jag är tacksam för att regeringen har avisat att man fortsatt tror på projektet.

Anf. 96 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Den här regeringen har valt att inte göra några förändringar i liggande nationell plan. Och några andra pengar till den här typen av insatser finns inte, som Edward Riedl säkert väl känner till.

Jag tycker att det är bra att man har tagit det ansvar man gjort på regional nivå. Vi kommer naturligtvis att försöka hitta andra sätt att hjälpa till. I samband med den diskussion som föregick denna CEF-ansökan tittade man på om det fanns andra namngivna objekt i plan som man skulle kunna använda som medfinansiering, det vill säga att man hade en vägförbindelse eller något annat namngivet objekt i nationell plan som man skulle kunna lägga in som en typ av medfinansiering utan att gå in och finansiera själva färjan. Tyvärr fanns det inga sådana objekt som man skulle kunna använda på det sättet. Däremot sker det för tillfället i den här regionen en del annat som är väldigt positivt.

Jag fick frågan hur mycket regeringen är beredd att skjuta till för att finansiera en färja. Vi vidhåller den princip som alla regeringar bakåt i tiden haft, det vill säga att vi från statlig nivå inte subventionerar gränsöverskridande färjetrafik. Jag kan upplysa Edward Riedl om att Gotland är en del av Sverige och att det är av det skälet som staten subventionerar just den trafiken. Men vi har ganska omfattande gränsöverskridande färjetrafik mellan Tyskland och Sverige, mellan Estland och Sverige samt mellan

Danmark och Sverige. Samtliga de färjelinjerna bär sig helt själva på kommersiell grund, och det finns inga statliga medel. Skulle man ur ett EU-perspektiv granska en subvention av en sådan trafik misstänker jag att det skulle kunna stöta på patrull. Denna princip håller vi alltså fast vid. Däremot är vi fortsatt beredda att stötta detta genom att lyfta fram det som ett viktigt projekt i EU-sammanhang och fortsätta att stödja de EU-ansökningar som kommer.

Men jag konstaterar igen att när den här frågan var uppe 2013, då den första EU-ansökan skulle lämnas in, fanns det ett väldigt tydligt besked från den dåvarande regeringen om att man skrev under och accepterade denna EU-ansökan under förutsättning att inga statliga medel skulle användas. Hade man haft för avsikt att medfinansiera längre fram hade man naturligtvis reserverat pengar för det i en nationell plan. Att det inte finns en enda krona i gällande nationell plan, som den tidigare alliansregeringen fattade beslut om, är väl ett övertydligt tecken på att det där moraliska svaret var just bara ett moraliskt ansvar och inte innebar några som helst ekonomiska förpliktelser.

Anf. 97 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag vill först göra ett kort förtydligande, eftersom ministern nämnde Gotlandsfärjan. Jag är givetvis inte mot Gotlandsfärjan. Vad jag försöker påpeka är naturligtvis att det finns fler ställen där man kan använda färjor, det vill säga där vi har vatten. Där fungerar de väldigt bra.

När ministern tar upp att annan färjetrafik bär sig på kommersiell grund kan det vara väl värt att påpeka att den bär sig därför att det finns taxfree-försäljning, om vi tittar på trafik till och från Stockholmsregionen. Men det är inte det vi ska debattera.

När EU ställer sig bakom en ansökan krockar det givetvis inte med EU-regelverk om staten är med och medfinansierar. Men det kan vi ha en separat debatt om. Jag tror inte att det är något större bekymmer.

Jag vill säga till både ministern och Isak From att det inte var givet att alliansregeringen skulle ställa sig bakom denna ansökan i fas ett. Det var väldigt mycket arbete hela vägen in i slutet, just därför att man inte var beredd att avsätta några pengar i fas ett men skulle ha en moralisk förpliktelse att avsätta pengar i fas två om man gick med på det första. Det var det som gjorde att förhandlingen egentligen pågick fram till dagen innan ansökan skulle vara inne. Det är fakta.

Herr talman! Både ministern och Isak From försöker lyfta över det här, och det är klassisk politik. Jag har full respekt för att man försöker göra på det sättet. Har man regeringsmakten har man också ansvaret, men det är man inte beredd att ta här inne.

Ministern är beredd att avsätta precis exakt noll kronor och ingenting mer. Så har jag tolkat debatten. Har jag tolkat den på fel sätt har ministern ett inlägg kvar att säga någonting om detta.

När det gäller Isak From förstår jag att det är jätteskämmigt att komma hem till Västerbotten efter allt man har pratat om inför valet, när man levererar så här tunt efter valet.

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 98 ISAK FROM (S):

Herr talman! Nej, jag skäms inte ett dugg. Vi vann valet, och vi har lovat mycket. Vi ska också leverera mycket. Efterfrågan är stor efter åtta år med borgerlig regering, då det i stort sett inte levererades någonting. Precis som infrastrukturminister Anna Johansson lyfter fram lever vi med den borgerliga infrastrukturplaneringen. Det är först när vi gör översynen av den planeringen som vi kan få in viktiga projekt. Men sedan är det en färja här. Det är en stor, viktig näringslivsförbindelse mellan Österbotten och Västerbotten, vidare till Norge och vidare till Ryssland – det ska också lyftas in.

Jag hoppas att mitt arbete tillsammans med andra ledamöter kan lyfta fram den potential som finns i de öst-västliga förbindelserna. Vi ska fortsätta att leverera. Nu när vi börjar leverera, också med egen budget, kan vi på allvar göra skillnad, en skillnad som märks och har betydelse för folk.

Anf. 99 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag tycker att det ibland är viktigt att vara ärlig i den politiska debatten – allrahelst alltid. I det här fallet finns det en princip som den här regeringen håller sig till, som den tidigare borgerliga regeringen höll sig till och som socialdemokratiska regeringar dessförinnan höll sig till, det vill säga att staten inte subventionerar gränsöverskridande färjetrafik.

Man kan tycka att det är en klok princip eller en dålig princip. Men vi har valt att inte gå ifrån den principen. Däremot är vi beredda att göra andra insatser för att underlätta och stärka den gränsöverskridande trafiken.

Men när det gäller att finansiera en färjelinje: Det är inte som Edward Riedl påstår, att taxfreeförsäljningen fortsätter på alla andra färjelinjer – tvärtom. Jag kommer från Göteborg, och där var det ganska mycket diskussioner kring hur Stena skulle överleva när taxfreeförsäljningen försvann, för att ta ett exempel. Gör man ett avsteg och bryter en princip på ett visst ställe bör man också vara beredd att ompröva principen på andra ställen. Den följdverkan är den här regeringen inte beredd att ta. Man kan ha en diskussion framåt om det.

Jag konstaterar en gång till: Beslutet om att ställa sig bakom CEF-ansökan togs 2013. Skälet till att det dröjde så länge att göra det var att Finansdepartementet då var mycket ovilligt att ställa sig bakom CEF-ansökan eftersom man var rädd att det skulle innebära kommande förpliktelser. Det var under förutsättning att man inte heller i framtiden skulle utlova några ekonomiska resurser till färjan som den CEF-ansökan skrevs under. Historieskrivningen har sin speciella plats.

Vi tycker att det är bra att en CEF-ansökan har gått in och kommer att fortsätta stödja projektet på det sätt vi finner lämpligt. Men några pengar avsatta i plan finns inte, och vi har inte för avsikt att bryta den princip som har gällt.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 100 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Helena Lindahl har frågat mig vad jag anser är orsaken till att regeringen och Trafikverket kommer med så olika uppgifter om byggstarten för Norrbotten samt om jag avser att verka för att regeringen ska tillskjuta de medel som behövs för att infria vallöftet om att påbörja bygget av banan om senast två år.

Trafikverket prioriterar sin verksamhet utifrån den nu gällande nationella planen för utveckling av transportsystemet, som beslutades av den förra regeringen. I den är inte Norrbotten med. För denna regering är dock Norrbotten en strategiskt viktig infrastrukturens satsning. Regeringen avser att inom ramen för nästkommande infrastrukturplan genomföra byggstart av banan. Det handlar om en första etapp mellan Umeå och Dåva. Ambitionen är att den etappen ska kunna påbörjas under denna mandatperiod, troligen under 2018. Det förutsätter givetvis att det finns en gällande järnvägsplan för sträckan.

Regeringen beslutade i februari förra året att tillstyrka 56 transportprojekt för vidare ansökan till EU-kommissionens fond för ett sammanlänkat Europa, Connecting Europe Facility, alltså CEF. På listan över de projekt som skickades till EU-kommissionen återfanns projekteringskostnader kopplade till Norrbotten. Projektet har beviljats medel av EU-kommissionen. Tillsammans med finansiering från berörda länsplaner för regional transportinfrastruktur möjliggjorde detta att Trafikverket hösten 2015 kunde påbörja arbetet med att ta fram en järnvägsplan för den aktuella sträckan. Trafikverkets arbete görs med inriktningen att möjliggöra en byggstart 2018.

Regeringen är nu inne i arbetet med att ta ett samlat grepp om satsningarna på infrastrukturen under 2016 i en proposition och framtagandet av nästa nationella plan för utveckling av transportsystemet 2018–2029. Regeringen avser att i samband med detta precisera genomförandet av byggstart avseende Norrbotten.

Anf. 101 HELENA LINDAHL (C):

Herr talman! Tack, Anna Johansson, för svaret! Under valrörelsen talade sig Socialdemokraterna väldigt varma för Norrbotten, inte minst i Västerbotten, där jag bor. Vallöftet var att den första sträckan, 9 kilometer mellan Umeå och Dåva industriområde, skulle byggas före 2018 års utgång. Det var ett tydligt löfte.

Nu har EU-kommissionen också beviljat medel till finansiering av järnvägsplanen mellan Umeå och Skellefteå, och även berörda regioner har bidragit finansiellt, vilket är mycket bra.

Men trots alla löften från Socialdemokraterna om banan i fråga kvarstår en del frågetecken som jag skulle vilja reda ut. Min fråga är också: Ingår Norrbotten i Sverigebygget/Sverigeförhandlingen? I så fall står det att det ska finnas en betydande extern medfinansiering. Vad betyder det i pengar? Eller ligger satsningen på Norrbotten utanför Sverigeförhandlingen, och handlar det i så fall fortfarande om extern medfinansiering, eller tar regeringen och staten alla kostnader?

Svar på
interpellationer

Om det krävs någon typ av medfinansiering behöver Norrbotten AB en förhandlingsperson att tala med. Det säger man också själv uttryckligen. Man har i dag ingen att förhandla med. Trots att man har stött på regeringen om detta händer inget.

Det går inte, som ministern sa till mig i sitt svar, att bara vänta på att järnvägsplanen ska bli färdig. Ska ni uppfylla ert vallöfte, det vill säga att banan ska börja byggas senast 2018, är det bråttom, och då behövs en förhandlingsperson. Min fråga till ministern är då: När kommer detta att ske?

Under det här året kommer ni att presentera en infrastrukturproposition. Min undran är hur stora delar av den totala byggnationen av Norrbotten AB som kommer att finnas med. Järnvägsplanen i fråga, som håller på att tas fram nu, omfattar sträckan mellan Umeå och Skellefteå. Då är det viktigt att inte bara Dåvamyrasträckan finns med. Där kommer det ju inte att kunna åka speciellt många resenärer, för det är industrisopor som det handlar om först och främst.

Järnvägsplanen har också en sista förbrukningsdag, om fem år. Även av den anledningen är det viktigt att veta om den här sträckan kommer att medfinansieras av staten eller regeringen. Annars skulle jag vilja säga att det är ett stort slöseri med både energi och pengar som läggs ned på att utreda något som regeringen inte kommer att avsätta medel till.

Anf. 102 ISAK FROM (S):

Herr talman! Tack, infrastrukturministern, för ett tydligt svar!

Det var inte bara valet som vi förlorade 2006, vi i norra Sverige, utan vi förlorade en mängd viktiga projekt, bland annat Norrbotten AB. Ett handslag från Göran Persson räckte tyvärr inte till för att den borgerliga regeringen skulle finna det vara intressant att driva projektet Norrbotten AB. Den projektering och det arbete som hade lagts ned gick i papperskorgen – det måste man också ha med sig.

Då är det tacksamt att vi nu, efter 2014, när vi kan börja ställa saker och ting till rätta, äntligen kan se att regeringens tydlighet också ger resultat i att Trafikverket nu upphandlar en järnvägsplan. Det är en järnvägsplan som behövs för att man ska kunna göra en trovärdig bedömning av kostnaderna. Det är också då en förhandlingsperson behövs, när sträckningen ska förhandlas del för del.

Jag tror att vi alla kan instämma i betydelsen av upprustning av järnvägen. Tilltron till nya projekt är stort, och förväntningarna på nya projekt runt om i landet stora. Industrin har under de senaste tolv femton åren tydligt signalerat behovet av ytterligare ny järnvägskapacitet för norra Sverige, för att vara villiga att satsa på nya projekt.

Norra stambanan går full. Den är dessutom på sina ställen i mycket dåligt skick. Nu pågår en viktig upprustning, men för att få ett fungerande parallellt spår är Norrbotten AB viktig hela vägen upp till Luleå för att man ska få en fungerande järnvägskorridor genom hela Sverige.

Anf. 103 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag måste först kommentera min ärade kollega Isak From från Socialdemokraterna. Det är en lite märklig demokratisyn när man tycker att Norrland förlorade ett demokratiskt val 2006. Det enda som vi med säkerhet vet i en demokrati är att väljarna alltid vinner. Sedan kan vi ha olika uppfattningar om olika sakfrågor, men väljarna vinner alltid. Det

är det som är så fantastiskt med att få leva i en demokrati. Jag delar inte riktigt Isak Froms syn på detta.

När det gäller den andra delen kan vi tala väldigt mycket. Jag har förstått av kvällens övningar som mycket handlar om infrastruktur i norra Sverige, vilket jag tycker är kul, att Socialdemokraterna i norra Sverige är väldigt pressade. Man lovade mycket i valrörelsen, och det man har levererat hitintills är höjda skatter på bensin och höjda skatter på diesel. Man ska införa flygskatt, och man ska införa kilometerskatt. Det finns ingenting som man inte tänker beskatta som inte med kirurgisk precision slår mot väljarna i norra Sverige. Det slår mot väljarna i Västerbotten och väljarna i Norrbotten. De ska bära alla dessa kostnader.

Allt det man lovade i form av satsningar har det dock blivit väldigt lite av. En av de saker som man har kvar att leverera gäller Norrbotten. Där är vi helt överens över partigränserna, åtminstone i norra Sverige. Vi vill självfallet ha denna järnväg på plats. Hitintills har vi dock inte sett detta från regeringen. Vi har bara sett allt det negativa som skulle användas för att bekosta detta positiva.

Det finns många frågetecken. Därför är det bra med den här typen av debatter, herr talman. Då kan vi reda ut saker och ting i den här kammaren. Hur mycket pengar är regeringen beredd att gå in med, till exempel, och i vilken takt för att bygga Norrbotten? Hur mycket regional medfinansiering vill man ha, och så vidare?

Detta är frågor som Helena Lindahl, min kollega från Centerpartiet ställde, och som det är fullt rimligt att ministern svarar på. Vad har man för tanke, och vad har man för plan? För inte kan det väl vara så att man tänker bygga 9 kilometer industrispår fram till Däva och kalla det för Norrbotten?

Anf. 104 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Man kan bara konstatera att om Helena Lindahl uppfattade att Socialdemokraterna talade varmt om Norrbotten före valet var det i alla fall ingenting som vi hade sällskap av de borgerliga partierna i. Norrbotten före valet 2014 var kallare än Antarktis på den borgerliga sidan. Men det är roligt att ni har upptäckt att det finns en Norrbotten som är viktig för norra Sverige och sambanden där nu efter valet. Vi välkomnar er in i den värmen.

Vi har lovat att vi ska byggstarta Norrbotten under den här mandatperioden. Det är med den inriktningen vi arbetar. Trafikverket kommer att sätta upp en projektorganisation under det här året, och vi kommer så småningom att ta ställning till en nationell plan för 2018–2029. Där är vår ambition att Norrbotten ska finnas med, finansierad i den första delsträckan.

Det är byggstarten vi har utlovat under den här mandatperioden. Vi har inte lovat att bygga färdigt hela Norrbotten under innevarande mandatperiod, utan det vi har sagt är att vi ska byggstarta under mandatperioden och sedan bygga Umeå–Däva. Det är det som är vårt vallöfte. Det innebär naturligtvis att vi ser att hela Norrbotten är viktig, men där finns inte lika tydliga löften och inte heller lika tydliga planer. Men när det gäller byggstarten är den planerad under innevarande mandatperiod, och det är de planeringsförutsättningar vi har.

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

Det finns självklart massvis med andra objekt runt om i vårt land som kräver finansiering och som man kan argumentera för utifrån olika perspektiv. Sverigeförhandlingen har också ett uppdrag av den tidigare regeringen att undersöka förutsättningarna för järnväg i norra delen av Sverige, vilket man möjligen skulle kunna tolka som till exempel Norrbotniabanan, och vilka förutsättningar det finns för olika typer av medfinansiering. Men när det gäller just den första delen, som är vårt vallöfte, kan vi naturligtvis inte ha ett vallöfte som bygger på att någon annan medfinansierar där vi nu inte ens har gått in i en förhandling. Svaret är att avsikten från regeringens sida är att finansiera denna del med statliga anslagsmedel.

Anf. 105 HELENA LINDAHL (C):

Herr talman! Tack, ministern, för svaret! Jag kan nog säga att Centerpartiet har jobbat i decennier för en Norrbotniabana. Redan när jag var kommunpolitiker i Skellefteå debatterade vi det här hårt, och det var tio år sedan. Jag tror inte att någon behöver betvivla Centerpartiets engagemang i frågan. Jag vill därmed ha detta sagt, för jag tycker att det är sorgligt att vi ska höra socialdemokrater slå sig för bröstet och säga: Det är bara vi som vill ha en Norrbotniabana. Ingen annan vill ha det! Jag tycker att vi kan sätta punkt i den diskussionen.

I min interpellation frågar jag även hur det kan komma sig att Trafikverket och ministern kommer med så olika uppgifter om när Norrbotniabanan ska börja byggas. Det är nämligen så att Trafikverket går ut och säger att det kommer att ske om 10–13 år, och vi har en minister som säger någonting annat: Det ska påbörjas före 2018. Det är klart att väljarna börjar fundera. Jag har fått frågor hemma eftersom detta är någonting som är högst aktuellt för Västerbotten och Norrbotten. Det måste tas på allvar, och därför tycker jag att det är viktigt att ställa frågan.

Statsrådet Johansson påpekar att orsaken till att Trafikverket, som för övrigt ligger under Johanssons ansvarsområde, inte prioriterar Norrbotniabanan är att de utgår från den nationella infrastrukturplanen, där banan inte ingår. Det är konstigt att Trafikverket verkar så främmande för vad som sker i omvärlden, inte minst med tanke på EU:s satsning på det europeiska stomnätet där Norrbotniabanan ingår. Det ska vara färdigt 2030. Detta har alla medlemsstater godkänt, så även Sverige. Det kanske är på sin plats att ministern påminner verket om detta så att vi slipper otydligheter i framtiden. Det skapar ganska mycket oro bland allmänheten.

I de direktiv som alliansregeringen gav Sverigebygget, numera Sverigeförhandlingen, fanns aviserat insatser för godstrafik i norra Sverige på drygt 10 miljarder. Men nu är frågan om vi i norr över huvud taget kommer att få se röken av dessa pengar. Med tanke på den kostnadsexplosion som vi nu ser i projektet Sverigeförhandlingen med en satsning på snabbtåg i södra Sverige, där kostnaden från början var 150 miljarder men nu prognostiseras till 190–320 miljarder, är frågan hur mycket pengar det blir över till andra projekt.

Dessutom återstår att se om Sverigeförhandlingens satsningar ska inrymmas i den kommande nationella infrastrukturplanen eller om det blir en separat satsning. Om kostnaderna får skena iväg som de gör just nu när det gäller snabbjärnvägen i söder blir det ett problem för resten av landet, inte minst när det gäller satsningen på Norrbotniabanan. Jag tror att även

de socialdemokratiska ledamöterna i den här kammaren är medvetna om detta.

Som sagt: Eftersom detta var en sådan tydlig valfråga från Socialdemokraterna och eftersom vi fick så oerhört många argument mot hur lite vi vill satsa på Norrbotten i medierna ser jag fram emot att Norrbotten nu ska börja byggas före 2018. Med tanke på att järnvägsplanen handlar om sträckan Umeå–Skellefteå ser jag fram emot att den sträckan också byggs och finns med i den kommande nationella infrastrukturplanen. Jag tar det på allvar.

Anf. 106 ISAK FROM (S):

Herr talman! Politik handlar oftast om prioriteringar. Göran Persson gjorde tillsammans med Börje Hörnlund och Olof Johansson en prioritering: ett handslag om Botniabanan. När det gäller stora infrastrukturprojekt behövs breda politiska majoriteter som är hållbara över val.

Då gällde Botniabanan hela vägen upp till Luleå. Sedan inträffade någonting. Vi förlorade valet 2006. Då kom en annan majoritet som gjorde andra politiska val. Det innebär att byggslut blev Umeå. De långt utarbetade planer som fanns för hela sträckan gick i stöpet.

Kan vi lita på Centerpartiet, Helena Lindahl? Kan vi lita på att vi får en bred politisk uppgörelse om frågan som håller över mandatperioder, så att näringslivet vågar tro på den viktiga infrastrukturens satsningen? Kan vi våga lita på hela Centerpartiet? Jag vet att Helena Lindahl brinner mycket för frågan och har ett stort engagemang för Norrbotten, men när det kommer till prioriteringar kommer hon att värdera regeringsmakten med Moderaterna och göra det avsteget? Det behövs långsiktig planering med stabila majoriteter över blockgränserna för att få satsningen att fungera. Är Centerpartiet villigt att ta den utsträckta handen och göra en långsiktig planering?

Anf. 107 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! När ministern pratade om att något är kallare än Antarktis tänkte jag att hon kanske menade den elskatt som ska läggas på norra Sverige som gör att den som bor i en normalvilla i Norrland kommer att få betala 3 000 kronor mer för uppvärmningen. Det är kanske det ministern avser.

Ministern säger att regeringen tänker betala 9 kilometer av 270 kilometer ur statskassan, om jag förstod henne rätt. Följdfrågan är enkel: Hur stor medfinansiering tänker sig ministern på de övriga 261 kilometrerna av de exakt 270 kilometrerna järnväg? Det har betydelse för det som sker, som Helena Lindahl från Centerpartiet förtjänstfullt tog upp. Det finns ett slutdatum på de järnvägsplaner som tas fram innan de måste göras om igen. Det vore onödigt att kasta en massa pengar i sjön om man inte avser att fullfölja planerna. Då kan en rimlig följdfråga till ministern vara: Hur stor medfinansiering tänker man sig på ett ungefär för att dra detta i land?

Herr talman! Jag förstår att den här typen av debatter sedan regerings-skiftet är besvärande för riksdagsledamöter från norra Sverige. Vi kommer att få se både Isak From och Leif Pettersson med kraftfulla ordalag berätta om allt hemskt som har varit och allt bra som komma skall.

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

Men komma skall har pågått ett par år. Ni har haft regeringsmakten. Ansvaret är ert att leverera. Hittills är det fråga om höjd bensinskatt, dieselskatt, flygskatt, kilometerskatt och höjd elskatt i Norrland. Det är skattehöjningar som med precision slår mot väljarna i norra Sverige. Det är vad ni har levererat hitintills. Jag förstår att det är besvärande för er.

Anf. 108 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Låt mig få travestera när Nobelpriset i litteratur tillkännages: Äntligen Norrbottenabanan!

Nu är den på gång på riktigt. Det var den tidigare, som Isak From påpekade, men det valde Centerpartiet och Moderaterna i regeringsställning bort. Så var det. Ni valde bort att fortsätta att bygga Norrbottenabanan enligt den upprättade planen. De planer som fortfarande ligger, till exempel stora markreserverat, är ett hinder för kommunernas utveckling i norra Sverige – Piteå, Skellefteå och Luleå.

Helena Lindahl brinner för Norrbottenabanan. Det är tydligt. Det ska ingen ta ifrån henne. Men i regeringen fick hon tji. I regeringen med Moderaterna som det ledande partiet blev det ingen Norrbottenabana. Där blev det ingen järnväg alls. Där pratade Anders Borg om överinvesteringar i järnväg. Sedan var det slut på den festen.

Edward Riedl, och kanske även Helena Lindahl, vill slå sig för bröstet och säga att de gjorde en EU-ansökan och såg till att Botniska korridoren kom med bland TEN-T-projekten. Visst, det gjorde ni. Men ni satsade inte en enda krona på att förverkliga detta TEN-T-projekt som ni så förtjänstfullt sökte pengar till.

Modellen känns igen från den tidigare debatten om Kvarken. Det var precis samma sak. Det skedde en EU-ansökan, men det blev inga pengar. Det är lätt att skicka in ansökningar till andra och begära pengar, men det är svårare att själv avsätta pengar till sådant som är viktigt och behövs i vårt land.

Edward Riedl tror i sin uppblåsthet – höll jag på att säga – att det är besvärande för oss socialdemokrater att diskutera Norrbottenabanan eller infrastruktursatsningar i norra Sverige. Det kan jag upplysa om att det är det inte alls. Jag känner stor tillförsikt inför att den nuvarande regeringen känner till de problem som finns med infrastrukturen i norra Sverige och är beredd att göra någonting åt problemen. Nu finns en gällande infrastrukturplan där de satsningarna inte finns med. Det tar lite tid att få fram en ny infrastrukturproposition och en ny åtgärdsplan, men sedan är vi på spåret. Det är inte ett dugg besvärande för mig eller för Isak From – om jag tolkar hans ansiktsuttryck rätt.

Vi känner i stället att det finns en möjlighet. Det här ger oss möjlighet att diskutera infrastrukturen i norra Sverige, att få diskutera Norrbottenabanans hela sträckning. När sträckan upp till Skellefteå har projekterats ska en ny ansökan till EU in om att lägga fast järnvägsplaner för sträckan mellan Skellefteå och Luleå. Så är det. Det kommer att finnas med i den kommande planen. Jag är helt övertygad om att vi kommer att få se en sådan utveckling.

Norrbottenabanan: Äntligen!

Anf. 109 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det råder en ordning i det här landet att det är politikerna som fattar beslut om den politiska inriktningen och våra myndigheter som genomför politiken på uppdrag av, i det här fallet, regeringen. Det är en bra ordning. Det vore märkligt om myndigheterna, till exempel Trafikverket, började reagera på signaler i omgivningen och på eget bevåg ritade om i nationell plan. Jag är tillfreds med att Trafikverket svarar utifrån gällande nationell plan. Däremot kommer den här regeringen att ta ansvar för att första etappen av Norrbottenabanan kommer att finnas med i nästkommande nationell plan och byggstartas under innevarande mandatperiod. Det är vad vi har lovat, och det är vad vi har för avsikt att genomföra.

I Trafikverkets inriktningsunderlag för kommande period framgår det, inte minst till följd av de senaste åttas borgerliga politik, att konsekvensen har blivit ett enormt eftersatt underhåll på vår järnväg. Det har skett alldeles för få investeringar i utbildning i de kommunala verksamheterna, i infrastruktur och i bostäder. Det innebär att de pengar som finns till förfogande i nästa nationella plan, även om ambitionsnivån höjs, inte kommer att räcka till allt som vi önskar. Det kommer att innebära tuffa och svåra prioriteringar.

Trafikverket pekar på att det till stor del kommer att behöva göras underhåll och förbättringar i befintlig infrastruktur. Utrymmet för stora nya objekt kommer att vara begränsat. Till det kommer Sverigeförhandlingen, som naturligtvis är oerhört utmanande och svår. Det finns en bred enighet i Sveriges riksdag om behovet av att bygga nästa generations järnväg i Sverige, inte bara för att bygga ihop våra tre stora städer utan också för att skapa bättre pendlingsmöjligheter och att frigöra kapacitet i befintlig stambana.

Alternativet till det är inte att inte göra någonting, utan alternativet är i så fall att vidta andra åtgärder som ökar kapaciteten och som också kostar pengar.

Sammantaget har vi alltså stora utmaningar. En stor del av detta handlar om att vi under förra mandatperioden hade en finansminister som ganska envist hävdade att vi hade överinvesterat i järnvägen i Sverige. Jag tror att vi är ganska många som är beredda att skriva under på att vi inte riktigt håller med om den analysen. Konsekvenserna av den inställningen får vi leva med nu.

Anf. 110 HELENA LINDAHL (C):

Herr talman! Tack, ministern! Jag brukar inte så ofta citera Göran Persson, men jag ska göra det nu.

Jag var på ett seminarium i Skellefteå för några år sedan. Där sa Göran Persson någonting som var väldigt klokt, nämligen att det är på samma sätt med infrastruktursatsningar som med elektriciteten. En gång i tiden drog man ju in elektriciteten i varenda stuga – oavsett om det var i glest befolkade områden, på en bergstopp eller i en tätbefolkad stad – för att det var en demokratifråga. På samma sätt är det med infrastrukturen – den ska finnas i hela landet för att det är en demokratifråga. Det tycker jag var väldigt klokt sagt. Det har följt mig, och jag brukar faktiskt använda det.

Däremot måste jag säga att det som oroar mig är att ett enda projekt, även om det är viktigt med snabbtåg i södra Sverige, ska ta så mycket kräm

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

från allt annat. Om det är så att det kommer att kosta uppemot 300 miljarder, det vill säga att det kommer att ta stora delar av infrastrukturbudgeten, innebär det ju att resten av landet får dela på det lilla som blir kvar för att det är så. Vad kommer det då att bli för infrastrukturinvesteringar? Då kommer det inte att bli de här demokratiska investeringarna över hela landet och sannolikt inte någon Norrbotniabana heller.

Jag fick ett tydligt svar här: Det som Socialdemokraterna lovar och det som både Isak From och Leif Pettersson är så stolta över är nio kilometer mellan Umeå och Dåvamyrån. Det är vad som kommer att hända de närmaste 15 åren.

Mina vänner! Då kommer det att gå 200 år innan Norrbotniabanan är byggd. Det kan väl inte ens ni vara nöjda med. Även om jag vet att Isak From och Leif Pettersson är stora vurmåre för det här kan jag säga att jag litar på er, men jag litar inte på er regering.

Anf. 111 LEIF PETTERSSON (S):

Fru talman! Man skulle kunna travestera en annan minister och lite lättsamt säga att de borgerliga har börjat bli som ivriga bävrar när det gäller Norrbotniabanan.

Tidigare var det, som Anna Johansson karakteriserade debatten, som i Antarktis. Det gick liksom inte. Norrbotniabanan var ett icke-projekt när man ville diskutera det med förra infrastrukturministern. Hon talade om stora medfinansieringar från näringslivet och en massa saker som man närmast skulle kunna tro var tagna från Mars. Det var i alla fall saker som inte var realistiska. Det är inte realistiskt någonstans i vårt land att näringslivet skulle gå in och investera i statlig infrastruktur. Men det var liksom det förbehåll man hade för att ens diskutera en bana i norra Sverige. Det var ingen som trodde att det var någon realism i det. Det var därför man körde fram det här, för att på det sättet kunna få bort hela projektet.

Men nu är ljudet annorlunda. Nu är man med och på, och man vill bygga. Det är väl jättebra att i alla fall vi ledamöter från norra Sverige är överens om att det här är ett jättebra projekt.

Sedan hoppas jag att ni får med er hela era partier, både Moderaterna och Centerpartiet – hela Centerpartiet, inte bara den norra delen – och att vi får med oss alla så att vi kan få till handslaget som behövs för ett större infrastrukturprojekt. Det är trots allt ett antal miljarder vi avser att lägga ned på en sådan här bana.

Anf. 112 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! För den här regeringen finns det några mål som är lite viktigare än de andra.

Ett handlar om att vi ska få fler människor i arbete. Det målet är svårare men också viktigare än någonsin tidigare i och med den befolkningsökning som vi har haft det senaste året. Då är det naturligtvis viktigt att de jobb som ska tillskapas tillskapas i hela landet.

I det sammanhanget är infrastrukturen oerhört viktig för möjligheten att jobbbpendla och för att företag ska kunna etablera sig och både få in sina insatsvaror och ut sitt gods.

Vi talar också om att vi ska nå våra klimatmål och våra miljömål. Det innebär att vi behöver ha system där det blir lite dyrare att förstöra miljön

och lite mer fördelaktigt att göra kloka klimatval. Det är inte någonting som är valfritt, utan den vägen måste vi gå. Det ansvaret kommer vi att ta.

Självklart har vi fortfarande stora utmaningar framför oss, men vi gör nu stora satsningar. Vi har gjort stora satsningar på bredbandsutbyggnad i hela landet. Vi har ett ambitiöst och omfattande landsbygdsprogram. Vi har ett ambitiöst och omfattande skogsprogram.

Vi gör åtskilliga insatser på område efter område när det gäller att stötta turismen, små och medelstora företag, innovation och företag i tidiga skeden som träffar över hela landet. Syftet är att både få till en nödvändig omställning och skapa jobb på sjysta villkor och med en lön som man kan leva på. Också i det perspektivet är Norrbotniabanan en viktig fråga.

Vi hade naturligtvis inte talat om Norrbotniabanan om vi inte hade en ambition att fortsätta bygga efter Däva. Däremot har vi inte lovat i vilken takt utbyggnaden ska ske. Det är en viktig skillnad. Vi har lovat första etappen, och den kommer vi att leverera. Vi har inte lovat hur fortsättningen ska se ut. Men att vi har en ambition är alldeles tydligt.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

§ 17 Svar på interpellation 2015/16:362 om avtalsbrott och budgettrixande med det västsvenska paketet

Anf. 113 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Lars Hjalmered har frågat mig om jag anser att den ändring av regleringsbrevet för Trafikverket som gör att investeringar i Västsvenska paketet ska finansieras med lån i stället för med intäkter från trängselskatt lever upp till det avtal staten ingått med övriga avtalsparter. Lars Hjalmered har dessutom frågat hur stor extra kostnad som uppskattas uppstå genom att finansieringen av Västsvenska paketet sker med lån i stället för med intäkter från trängselskatten. Vidare har Lars Hjalmered frågat vilken part som ska betala de extra kostnader som uppstår genom att finansieringen av Västsvenska paketet sker med lån i stället för med intäkter från trängselskatt. Slutligen har Lars Hjalmered frågat om jag gör bedömningen att Göteborg kommer att ha trängselskatt längre och/eller med högre avgift för att finansiera de extra kostnader som uppkommer genom att finansieringen av Västsvenska paketet sker med lån i stället för med intäkter från trängselskatt.

Den ändring av regleringsbrevet som öppnar för att lånefinansiera bland annat Västsvenska paketet innebär inte att regeringen tar beslut som är i strid med fattade riksdagsbeslut. Regeringen har under hösten noga följt utgiftsutvecklingen, vilken sent i höstas visade på att utgifterna för framför allt migration beräknas öka kraftigt 2016 jämfört med när budgetpropositionen togs fram.

För att undvika att slå i utgiftstaket och för att värna välfärdens verksamheter aviserade regeringen i slutet av 2015 ett antal åtgärder med utgiftsbegränsande effekt. Regeringen är enligt budgetlagen skyldig att vidta åtgärder för att undvika ett överskridande av taket.

En av åtgärderna avseende 2016 innebär att den planerade anslagsfinansieringen av objekten Investeringar i Stockholmsregionen samt Västsvenska infrastrukturpaketet om 1,5 miljarder kronor tillfälligt kommer att

finansieras med lån. Åtgärden påverkar inte statens åtagande i Västsvenska paketet. Staten bidrar med sin del av kostnaderna enligt det avtal som tecknats mellan berörda parter.

Den ökade upplåningen under 2016 medför marginellt ökade räntekostnader. Det är i dagsläget svårt att förutsäga storleken på eventuella extra kostnader eftersom dessa kommer att vara beroende av den framtida ränteutvecklingen. Räntan har varit lägre under en period, vilket påverkar storleken på de eventuella merkostnader som uppstår för att ta upp dessa lån. Givet dagens bedömningar kommer eventuella merkostnader inte att belasta trängelskatteanslagen utan finansieras från anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.

Åtgärden kommer inte att medföra någon försening av arbetet med berörda infrastrukturprojekt och påverkar inte heller statens åtaganden.

Intäkterna från trängselskatten i Göteborg får enligt anslagets ändamål endast användas till utgifter för investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg.

Jag vill avslutningsvis betona att den ökade lånefinansieringen i närtid inte kommer att ha någon påverkan på framtida trängselskatteuttag i Göteborg – detta eftersom merkostnader kommer att finansieras från ett annat anslag och inte via framtida trängselskatteintäkter.

Anf. 114 LARS HJÄLMERED (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Västsverige och Göteborg är en växande region. Vi är mycket av ett logistiskt och industriellt nav i Sverige, även om det finns andra sådana också. Göteborgs hamn är stor och viktig. Både för hamnens skull och för dess betydelse som knutpunkt för hela Sverige och Norden när det gäller att få in och ut gods liksom för att få en fungerande arbetspendling krävs ordentliga och rejäla satsningar på infrastruktur. Detta var en av grunderna till att det för ett antal år sedan slöts avtal om det västsvenska paketet mellan ett antal parter. Det var staten tillsammans med ett antal lokala och regionala aktörer.

I paketet finns ett antal viktiga satsningar, till exempel en ny förbindelse under Göta älv och en ersättning för Götaälvbron. Det är ett antal parter som delar på finansieringen, till exempel Göteborgs kommun och Region Halland. Staten bidrar med ungefär hälften av kostnaden, och en väldigt stor del är trängselskatten, som bilister och andra förare får betala när de passerar in i och genom Göteborg.

Genom åren har det kommit upp en del diskussioner. Tidigare har vi diskuterat det så kallade Backaundantaget, med en väldigt speciell situation i en del av Göteborg, som vi säkert får anledning att återkomma till. Det har handlat om utländska fordon och såklart också detta med statens finansiering – detta att låna upp pengar i stället för att använda intäkterna direkt, som man tidigare har gjort och som egentligen har stipulerats i avtalet. Detta agerande från regeringen har skapat rätt onödigt osäkerhet i diskussionen. Göteborgs stad har med förvåning mötts av beskedet att man ska låna, och man har ställt frågan om det är i enlighet med avtalet. Man frågar sig vad staten vill och varför man inte har fått information om detta.

Det har också väckt ett antal frågor: Hur mycket blir den extra kostnaden när man lånar upp? Vem ska betala det hela? Påverkar det byggnationen etcetera?

Anledningen till min interpellation var att jag ville få ett förtydligande. I det avseendet välkomnar jag en del av svaret från statsrådet, som jag tycker är förlösande och tydliggörande på flera viktiga punkter. Man tydliggör att det alltså inte är göteborgare som kör bil som ska betala en extra kostnad, utan staten tar detta. Det är viktigt.

Sedan finns det olika uppfattningar när det gäller om detta är i enlighet med avtalet. Det får andra avgöra. Jag tycker också att statsrådet är tydlig med att det handlar om en form av budgettrixande. Jag tänkte lämna den diskussionen därhän.

Det finns dock ett antal kvarstående frågor i detta som jag ville skjuta in mig på. Statsrådet skriver i svaret att man lånar upp pengar när det är lågt ränteläge, vilket ger en väldigt liten kostnad. Det är någon som ska betala den kostnaden. Det tas på ett statligt anslag. Då är min fråga: Kommer regeringen att fortsätta med detta också efter 2016, alltså under budgetåret 2017 och vidare?

Det finns en promemoria från Trafikverket där man har räknat på att detta, om man gör det under evinnerlig tid, skulle ge en extrakostnad på ungefär 1 miljard. Nu är detta inte aktuellt, men frågan är ändå: Vilken samlad kostnad räknar regeringen med i samband med detta? Den frågan skulle jag gärna vilja ha svar på.

Anf. 115 CECILIA MAGNUSSON (M):

Fru talman! Som min värderade kollega Lars Hjärmered så väl uttryckte det är det västsvenska paketet oerhört viktigt. Det är en investering som är helt ovärderlig för göteborgare, för Västsverige och för hela Sverige. Detta paket måste värnas och vårdas.

Mot bakgrund av vad infrastrukturministern nu har visat är jag orolig för att man inte vårdar paketet. Jag skulle önska att infrastrukturminister Anna Johansson gav oss bättre svar än dem hon har gett i svaret till Lars Hjärmered. Jag är därför väldigt tacksam för att den här diskussionen har kommit upp.

Trängselskatten har det varit en stor diskussion om, inte bara i Göteborg utan i hela Västsverige. Det är viktigt att vi vårdar och värnar det avtal där staten är en viktig ingående part.

Infrastrukturminister Anna Johansson sa i sin inledning att hon och regeringen inte har brutit mot riksdagsbeslutet. En av parterna, Göteborgs stad, anser dock att man har brutit mot avtalet gentemot Göteborg. Jag tycker att det är viktigt att detta inte går ut över någon annan.

Nu säger infrastrukturministern att det inte ska gå ut över någon annan. Jag vill dock ta upp den principiella inställningen, nämligen att har man ingått ett avtal är det det som måste gälla. Man kan inte trixa med det under resans gång, utan man måste kunna lita på varandra som avtalspartner.

Infrastrukturministern säger att detta inte ska drabba det västsvenska paketet eller göteborgarna. Men vem kommer det att drabba då? Vilka andra projekt kommer att behöva inställas eller försenas? Det skulle vara bra om vi fick ett svar om vem som kommer att drabbas. Det kanske är Norrbotniabanan, som har diskuterats här tidigare – vad vet jag?

Detta är en mycket viktig förtroendefråga. Infrastrukturministern sa i den tidigare debatten att detta är kallare än Antarktis. Så uttryckte hon sig. Jag kan ge ett annat exempel på något som är kallare än Antarktis och som

Anna Johansson har haft en mycket aktiv del i, nämligen det så kallade Backaundantaget.

Trängselskatten innehåller ett stort misstag när det gäller den del av Göteborg som heter Backa. Alliansregeringen gjorde klart att från den 1 januari 2015 skulle Backaundantaget realiseras, alltså att de som bor i Backa skulle få en lättnad i fråga om trängselskatten. Detta är över ett år sedan. Backaundantaget är kallare än Antarktis i dag, eller, som Leif Pettersson uttryckte det: Det är längre bort än Mars.

Jag vill gärna få svar från infrastrukturministern om när vi kan få se Backaundantaget realiserat. Det är dags nu. Det är en förtroendebransch vi arbetar i. Vi behöver få veta mer om trängselskatten och budgettrixandet men också om ni kommer att realisera Backaundantaget.

Anf. 116 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Vikten av att det här paketet kommer till stånd och att de olika objekt som ingår i det blir av är naturligtvis oerhört centralt. Det handlar om att förbättra möjligheterna för godstrafiken till och från Göteborgs hamn, som är avgörande för hela Sveriges exportindustri, och om möjligheterna att starta nya företag och skapa nya arbetstillfällen i västra Götaland. Och det handlar framför allt om möjligheten för Göteborg som stad och Göteborgsregionen att växa med nya bostäder, nya arbetstillfällen och en fungerande pendling.

Jämfört med andra storstäder har Göteborg sämre infrastruktur och kollektivtrafik. De här satsningarna, inte minst Västlänken, som kommer att innebära stora möjligheter för tågtrafiken till och från Göteborgs central och för pendeltågtrafiken, är helt avgörande.

Därför kommer regeringen självklart att vårda den överenskommelse som finns mellan parterna i det här projektet. Västra Götaland är en av parterna. Göteborgs kommun är en. Hallandsregionen är ytterligare en, och sedan är det naturligtvis staten. Där är det en viktig princip. Till skillnad från i Stockholm, där man inte hade den typen av överenskommelse, finns det en överenskommelse om att intäkterna från trängselskatten ska användas till satsningar i det här geografiska området. Det är naturligtvis en oerhört viktig princip, också för att upprätthålla en legitimitet kring uttaget av trängselskatt med anledning av hur den diskussionen har varit.

Däremot är det naturligtvis inte avgörande för projektets trovärdighet eller för framskridandet från exakt vilket konto de här pengarna tas. Det som är viktigt är att staten står för sin del av åtagandet, det vill säga att den summa som trängselskatterna inbringar ska staten bidra med. I den delen finns det inga som helst tveksamheter. Staten står fast vid sin del av avtalet och kommer så att fortsätta göra.

Jag tycker att det är väldigt intressant när Cecilia Magnusson tar upp frågan om Backaundantaget. I oktober 2014 tillträdde jag som infrastrukturminister. Om den tidigare alliansregeringen hade haft för avsikt att införa ett undantag den 1 januari 2015 är det jättekonstigt att det inte fanns någonting förberett för det på Finansdepartementet när jag tillträdde i oktober 2014. Det hade varit en rekordsnabb process om det skulle utredas, lagrådsremitteras, riksdagsbehandlas och dessutom införas ett nytt system från den 1 januari 2015 när det inte var förberett i oktober 2014.

Anf. 117 LARS HJÄLMERED (M):

Fru talman! Jag ska säga något kort om Backaundantaget. Man kan dividera om hur mycket som var förberett och inte. Vi kan bara konstatera att finansminister Magdalena Andersson stod i valkampanjen och var otroligt tydligt med ett vallöfte från Socialdemokraternas sida. Det är alltså inte infört, och vi skriver nu 2016.

Det skapar en osäkerhet om viktiga investeringar i Göteborg. Det handlar om trovärdigheten kopplad till det västsvenska paketet. Det är en osäkerhet i onödan.

Sedan kommer vi in på finansieringen och budgettrixandet. Där är infrastrukturministern tydlig med att det är just ett budgettrixande. Det är ökade kostnader för migration, sjukskrivning etcetera. För att få någon ordning på ekonomin behövde man trixa. Det är bra att det är tydligt i den delen.

Jag ställde också mina frågor för att få ett ganska tydligt löfte från ministerns sida om att jag som göteborgare inte ska ta en extra kostnad. I den delen tycker jag att det är bra att det kommer ett tydligt besked. Det är alltså inte de andra avtalsslutande parterna som ska in i det hela.

Men kvar i den här diskussionen, fru talman, är åtminstone två frågor. Varför har regeringen och Trafikverket inte informerat de andra avtalsslutande parterna om att man skulle göra detta budgettrixande? Det är rätt konstigt med den förvåning vi kunde se hos lokala partikollegor, brett politiskt, kring frågan: Varför agerar man på ett sådant sätt? Sedan har vi den ekonomiska frågan, fru talman, som jag ställde i det förra inlägget och som jag vill upprepa. Statsrådet Johansson säger: Nu är det låg ränta. Det ger inte jättestora kostnader. Men då är min fråga: Hur stora extrakostnader ger det? Vi vet att Trafikverket har lämnat en promemoria till Finansdepartementet där de har sagt att skulle man göra detta under hela avtalsperioden handlar det om en extrakostnad på ungefär 1 miljard kronor för staten. Nu är det inte aktuellt i den storleksordningen, men faktum kvarstår. Kommer regeringen att fortsätta med detta också andra budgetår efter 2016? Det torde vara en ganska enkel fråga för infrastrukturministern att svara på: Överväger man detta eller inte? Vad blir de årliga extrakostnaderna för ytterst oss som skattebetalare?

När man trixar på det här sättet är det inte som att det inte ger en kostnad eller som att någon annan betalar. Det är alltid Sveriges skattebetalare som får betala för den typ av göranden som regeringen håller på med, som när det gäller den här typen av trixande. Då tycker jag att det vore ansvarsfullt och anständigt om ministern kunde svara på: Vilken extrakostnad ger det när regeringen trixar på detta sätt? Kommer man att använda den här rockaden också under kommande budgetår? Återigen: Varför har man inte informerat de andra avtalsslutande parterna om att man skulle göra detta? Det är något som hade kunnat undvika rätt mycket av den osäkerhet vi har kunnat se i den här frågan.

Anf. 118 CECILIA MAGNUSSON (M):

Fru talman! Jag blir lite beklämd när infrastrukturministern vägrar svara på de frågor som vi har ställt och väldigt klart framfört. Det är självklart att det är oerhört viktigt – jag är glad att infrastrukturministern säger det – att det västsvenska paketet kommer att genomföras. Men det är faktiskt viktigt att man gör det enligt det avtal som man har slutit.

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

Infrastrukturministern vägrade att ta ordet ”avtal” i sin mun. Hon kallade det en ”överenskommelse”. Ett avtal är viktigare än en överenskommelse. Jag skulle uppskatta om infrastrukturministern här i kammaren kunde garantera att staten kommer att stå fast vid det avtal som vi har.

Jag ställde också frågan: Vilka andra projekt kommer att drabbas av att räntekostnaderna kommer att belasta någon annan för de upptagna lån som man har för att finansiera det västsvenska paketet?

Anna Johansson! När kommer ni att realisera Backaundantaget? När det gäller flera frågor och interpellationer har infrastrukturministern sagt: Med skyndsamhet behandlar vi detta. Det har man snart gjort i tre kvarts år. När har man skyndat klart? När kan Backaborna få sitt undantag från trängselskatten?

Anf. 119 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag kan en gång till hänvisa till det avtal som föreligger, eftersom jag har använt det uttrycket vid flera tillfällen.

Jag fick fyra frågor i interpellationen från Lars Hjälmered. Jag har faktiskt svarat på alla fyra. Om vi ska komma någon vart i en sådan här diskussion är det bra om vi också lyssnar till varandra. Då blir det mycket enklare.

Staten står fast vid sin del av överenskommelsen, sin del av avtalet. Den summa som man får in från trängselskatterna ska också användas i det västsvenska paketet. Sedan gör man en annan finansiering av de pengarna. Men det som är viktigt för göteborgarna är naturligtvis att de projekt som det här omfattar fortsätter enligt plan och att staten står fast vid sin del av avtalet. De här pengarna står staten för, eftersom trängselskatten är en statlig skatt som går in i statskassan. När det gäller statskassan är det inte så att pengarna liksom rinner ned i olika rör och att de sedan stannar där, utan en budget är en helhet.

Man skulle kunna ställa en fråga tillbaka. Vi hamnade i ett läge där de kraftiga migrationsströmmar som vi såg i slutet av förra året medförde stora ökade kostnader för staten. Anser Moderaterna att det hade varit bättre att inte betala ut de extra medlen till kommuner och landsting för att klara av de extra kostnader som uppstod? Det var nämligen det valet man gjorde. Det handlade om att dra ned på andra saker eller att hantera frågor på ett annat sätt för att slippa göra den typen av neddragningar eller säga till kommunerna: Nu får ni klara detta bäst ni kan.

Regeringen valde att skjuta till medel för att kommuner och landsting skulle klara den svåra uppgift som de ställdes inför. Det har jag inga problem med att stå för. Men vi står också upp för avtalet.

Med vallöften är det så att man har fyra år på sig att leverera. Än så länge har det inte ens gått ett och ett halvt år sedan regeringen tillträdde. Vi har redan levererat när det gäller merparten. Antingen är vi färdiga med leverans eller så har vi påbörjat leverans när det gäller i stort sett alla de vallöften som vi gav. Och vi har fortfarande två och ett halvt år på oss.

Ni behöver inte vara oroliga för att vi inte kommer att leverera i fråga om vårt vallöfte. Det kommer vi att göra. Men jag tycker fortfarande att det som jag nämnde tidigare är intressant. Om den tidigare regeringen hade tänkt införa Backaundantaget från den 1 januari 2015, som Cecilia Magnusson påstår, undrar jag: Varför fanns det inget förberett i Finansdepartementet när Magdalena Andersson klev in där i oktober? Det hade gått

mycket fortare då. Det fanns ingenting. Hon fick börja från början. Det fanns inget som var skickat till Lagrådet. Det här är ju en lagstiftningsförändring, eftersom hela trängselskatten är en lag.

Vi fortsätter att jobba skyndsamt med frågan och kommer att leverera även på detta vallöfte. Det kan ni vara helt trygga med.

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 120 LARS HJÄLMERED (M):

Fru talman! När det gäller frågan om kommuner och landsting slöts det först en överenskommelse mellan regeringen och ett antal partier om migration, och extra resurser i kommuner och landsting var alltså en del av det.

Låt oss lämna den diskussionen och komma tillbaka till huvudfrågan om trängselskatt. Infrastrukturministern sa alldeles nyss: Lars Hjälmered ställde fyra frågor som jag har svarat på. Jag kan bara konstatera att min andra fråga, fru talman, löd så här: Hur stor extra kostnad uppskattar statsrådet kommer att uppstå genom att finansieringen av Västsvenska paketet sker med lån i stället för intäkter från trängselskatten?

Vi har ännu inte hört något svar på den frågan. Ministern säger att räntan är låg nu, så kostnaden torde, antar jag, vara lägre än om det är ett högre ränteläge. Då får jag väl för en tredje gång upprepa frågan: Hur stor extra kostnad i kronor eller miljoner kronor räknar ministern med att den här abrovinken, budgettrixandet, ger upphov till som landar på utvecklingsanslaget i statens budget? Det är väl en ganska enkel fråga att svara på.

Den andra frågan är: Tänker sig regeringen att man ska fortsätta med den här typen av lånefinansiering vad gäller Västsvenska paketet och Stockholmsöverenskommelsen, inte bara 2016 utan också kommande år? Då kan man ju lägga kostnaderna på varandra så att det blir en rätt anseelig kostnad som rimligen kommer att trycka ut någonting annat.

Man kan säga att ränteläget är lågt och att det inte blir så jättestora kostnader, men allt annat lika genererar det en extra kostnad, och kvar för ministern att svara på är: Hur stor blir denna extra kostnad?

Vi tar det en tredje gång så får ministern en tredje chans att svara på detta.

Anf. 121 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag har som sagt var redan svarat på alla de fyra frågorna. När det gäller den fråga som Lars Hjälmered lyfter i sitt sista inlägg här var svaret att det torde bli en tämligen liten fördyring, men exakt hur stor eller liten vet vi inte eftersom vi inte har fått den uppskattningen än.

Den här regeringen fattar beslut om varje års budget i oktober månad. Det har vi för avsikt att göra även detta år, det vill säga komma med förslag om 2017 års budget till riksdagen under hösten i år. Det innebär att vad vi tänker göra under budgetåret 2017 har vi naturligtvis inte tagit ställning till än. Det tror jag inte är något unikt för den här regeringen, utan det är en ganska vanlig ordning att man fattar beslut på det sättet.

När det gäller varför de andra parterna inte blev informerade var det så att redan i december förra året redogjorde Magdalena Andersson i en debattartikel för de åtgärder som regeringen vidtog för att komma under utgiftstaket utan att belasta kommuner och landsting. Jag tolkar Lars Hjälm-

mereds svar i inläggen här som att Moderaterna hade föredragit en åtstramning på kommunsektorn i stället för att lösa problemen på det här sättet, och det är ju också ett besked.

Skälet till att det inte ytterligare informerades var att man från regeringens och Trafikverkets sida gjorde bedömningen att detta inte var en åtgärd som påverkade avtalstroheten. Därför fanns det ingen anledning. Staten står kvar vid sitt åtagande enligt avtalet.

De pengar som staten har sagt att man ska bidra med kommer staten att bidra med. Alltså finns det ingenting som påverkar avtalet i grunden. Det är skälet till att det inte informerades ytterligare. Men uppgifterna fanns tillgängliga i december förra året.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 18 Svar på interpellation 2015/16:366 om transporter till och från Bromma

Anf. 122 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Edward Riedl har frågat mig vad jag gör för att främja utbyggnaden av kollektivtrafik till Bromma flygplats.

Inledningsvis vill jag tydliggöra att ansvaret för kollektivtrafiken till Bromma flygplats ligger på Stockholms läns landsting, som är den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Staten medfinansierar via nuvarande länsplan till exempel Tvärbanans Kistagren, som skulle kunna kollektivtrafikförsörja Bromma flygplats, och jag kan bara beklaga att den har skjutits fram vid flera tillfällen.

För att åstadkomma ett effektivt och modernt transportsystem som hänger samman med stadsutveckling har regeringen fattat beslut om så kallade stadsmiljöavtal – stöd för investeringar i anläggningar och/eller nya transportlösningar för kollektivtrafik. Därutöver pågår inom ramen för den så kallade Sverigeförhandlingen ett arbete med att öka bostadsbyggandet i storstäder med kostnadseffektiva kollektivtrafikåtgärder.

Dessa insatser bedömer regeringen sammantaget ger ett bra stöd för utveckling av kollektiva transporter i våra storstäder. Ansvaret för den konkreta planeringen av kollektivtrafikobjekt ligger dock kvar på regional nivå.

Anf. 123 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret! Ibland diskuteras Bromma flygplats som om det vore en fråga bara för Stockholm. Inget kunde enligt mig vara mer fel. Bromma flygplats är hela Sveriges flygplats. Vi som bor i olika delar av vårt avlånga land behöver goda kommunikationer till och från vår huvudstad i precis lika stor utsträckning som alla de som bor i Stockholm. Det är faktiskt allas vår flygplats det handlar om.

När den nya S- och MP-regeringen tillträdde efter valet 2014 stod det tidigt klart att den nya regeringen ville lägga ned Bromma flygplats. En förhandlingsperson tillsattes med just det uppdraget, trots att en majoritet av riksdagen var emot regeringens planer. Det tog drygt ett år och flera tillkännagivanden och KU-anmälningar innan regeringen före jul förra

året meddelade att man inte avsåg att fullfölja de planer man hade, åtminstone inte i nuläget, som vi kan tolka det.

När ministern i sitt svar vill låta er som lyssnar tro att det är Alliansen i Stockholms läns landsting som är ansvariga för att Tvärbanan försenats är det helt enkelt fel. Tvärbanans Kistagren, som skulle kunna kollektivtrafikförsörja Bromma flygplats med spårbunden trafik, har försenats eftersom den regering som Anna Johansson är minister i har skapat osäkerhet kring Bromma flygplats existens.

Fru talman! Är ministern nu positiv till att dra spårväg till Bromma flygplats så att vi får en spårbunden kollektivtrafikförsörjning till denna flygplats i vår huvudstad?

Anf. 124 TERES LINDBERG (S):

Fru talman! Jag skulle vilja börja med att tacka Edward Riedl för att han lyfter upp frågan om kollektivtrafiken i Stockholmsregionen.

Frågan om Tvärbanans Kistagren är en fråga som har harvats länge. Själv har jag varit politiker i Stockholms stadshus. Bland annat var jag vice ordförande i stadsbyggnadsnämnden mellan 2006 och 2010. Då höll vi på inte minst med den här frågan, och trafikstarten planerades till 2016. Jag kan väl säga att det var långt innan den nuvarande regeringen hade tillträtt.

Det har hänt en del på vägen. Från att byggstarten skulle vara 2014 har vi i dag ännu inget genomförandebeslut. Edward Riedl försöker göra gällande, fru talman, att det skulle vara den sittande regeringens fel att genomförandebeslutet inte är taget, men ingenting kan vara mer fel.

I själva verket handlar det om att vi har en moderatledd landstingsledning som sitter på sin tredje mandatperiod och som fortfarande inte har lyckats hålla ekonomin i schack. I underlaget inför förra årets budget saknade man 2 miljarder i investeringsbudgeten, och då var man tvungen att dra ned på något. Det var bland annat Tvärbanans Kistagren som fick vänta, detta trots att Stockholms läns landsting under hela den här perioden haft landets högsta landstingsskatt. Man är alltså inte lågtaxerad, utan det handlar i själva verket om att vi har en landstingsledning som inte klarar av att hålla i pengarna eller att göra de prioriteringar som behövs för att Stockholmsregionen ska kunna utvecklas.

Det är alltså finansieringen som saknas, ingenting annat. Det har ingenting med Bromma flygplats att göra. I själva verket handlar Tvärbanans Kistagren om behovet av en bra kollektivtrafik till ett av landets viktigaste företagscentrum, nämligen Kista, och om att koppla ihop det med övrig kollektivtrafik på ett bra och smart sätt.

Flygplatsen är faktiskt helt oväsentlig i det här sammanhanget, men det är klart att det vore lämpligt med spårbunden kollektivtrafik dit. Om inte flygplatsen fanns där skulle åtminstone 30 000 bostäder kunna byggas. Då skulle det också behövas spårbunden kollektivtrafik. Den frågan är alltså irrelevant. Flygplatsen är i det här sammanhanget inte det viktiga och har ingenting med den här banan att göra.

Fru talman! Jag betackar mig för att man far med osanning, för det är vad det handlar om i själva verket.

Å andra sidan är det här ett angeläget projekt, och jag är jätteglad att Edward Riedl är med och drar i frågorna om behovet av kollektivtrafiksatsningar i Stockholmsregionen. Jag hoppas att du gör det i fortsättningen också och att du hjälper till att tala om för dina partikollegor i Stockholms

läns landsting hur viktig den här satsningen är. Inte minst ser jag fram emot Edward Riedls och Moderaternas prioriteringar i den statliga ekonomin framöver och deras prioriteringar rörande kollektivtrafik i Stockholms läns landsting.

Vi stockholmare behöver absolut all draghjälp vi kan få.

Anf. 125 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Mycket ska man höra, höll jag på att säga. Jag kan bara konstatera att i den nationella planen, som vi har diskuterat tidigare här i dag, finns faktiskt medel avsatta, totalt 591 miljoner kronor, till medfinansiering av Tvärbanan som vi diskuterar här i dag.

Intressant i sammanhanget är att antingen är den moderatledda regimen i Stockholms läns landsting synsk eller också hade också den tidigare majoriteten i Stockholms stadshus betänkligheter kring Bromma flygplats. Redan i mars 2013 skedde det som gjorde att man sköt upp byggstarten i två år. Det var ett tjänstemannaförslag, därför att tjänstemännen hade upptäckt att pengarna inte räckte till det man hade planerat.

Socialdemokraterna i landstinget var kritiska till att kostnaderna för Spårväg City och Roslagsbanan hade dragit iväg på ett sätt så att pengarna inte räckte till Tvärbanan Kista. Det är märkligt att detta skedde ett och ett halvt år innan den här regeringen tillträdde. Om det var en kristallkula man hade den gången som gjorde att man listade ut att den kommande regeringen eventuellt skulle ha synpunkter på Bromma flygplats eller om den moderatledda ledningen i Stockholms läns landsting helt enkelt inte har kunnat hålla i pengarna och uppfylla sina åtaganden gentemot stockholmarna kan man fundera på. Jag vet vad jag tror i den frågan.

Anf. 126 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Min kollega i trafikutskottet Teres Lindberg, socialdemokrat från Stockholm, ska jag säga också så att alla har förstått det ifall det inte framgick av hennes tidigare inlägg, är glad att jag som kommer från Västerbotten i Norrland är positiv till infrastruktur i Stockholm. Möjligen är det underförstått att jag inte borde bry mig om det egentligen.

Min poäng är att Bromma flygplats är hela Sveriges flygplats. Jag noterar i Teres Lindbergs inlägg att hon inte riktigt ser det på det sättet utan tycker att flygplatsen är oväsentlig och att hon hellre skulle vilja bygga bostäder där. Det är så jag tolkar henne.

Poängen i mitt första inlägg var just att den här regeringen har skapat osäkerhet kring Bromma flygplats framtid. Trots löften före valet om att man inte skulle röra Bromma flygplats, lägga ned flygplatser eller införa flygskatt och sådant heller – det är bara några i raden av alla brutna vallöften – skapade man osäkerhet så fort man klev in i regeringsställning. Man har skapat osäkerhet kring flygplatsens framtid, och i det läget är det svårt att bygga spårbunden trafik för att kollektivtrafikförsörja området, och då blir det förseningar. Det var precis det jag pratade om.

Jag frågar inte ministern om hon är positiv till spårbunden trafik till Bromma flygplats för att vara fräck, fru talman, utan jag frågar det för att man före jul ville lägga ned den här flygplatsen. Därför kvarstår min fråga till ministern – hon svarade på en massa andra saker men inte just det – om hon vill ha spårbunden trafik till Bromma flygplats. Ja eller nej! Det är

en enkel fråga. Eller har hon samma uppfattning som sin partikollega att Bromma flygplats är oväsentlig?

Prot. 2015/16:72
1 mars

Anf. 127 TERES LINDBERG (S):

Fru talman! Det är mycket riktigt så att jag och Edward Riedl kanske inte har samma inställning till Bromma flygplats. Men det har inte med flygplatsens varande att göra, utan det har med helt andra saker att göra, inte minst med Stockholm som landets tillväxtmotor och med behovet av bostäder i Stockholmsregionen. Det är *min* inställning. Men den har ingenting att göra med Tvärbanans dragning – vare sig flygplatsen eller min inställning till Brommaflyget, eller din för den delen – utan den har att göra med Kista arbetsplatsetablering och förhållandet till övriga Stockholms län. Det är den centrala frågan här.

Men flygplatsen ligger där, och då är det klart att man ska använda den när man drar spårbunden trafik. Vad Edward Riedl försökte göra gällande, fru talman, är att detta på något sätt skulle ha med flygplatsens varande eller icke varande eller med någon utredning att göra. Det kan inte vara mer fel.

Jag vet också att Edward Riedl själv flyger via Bromma. Om han tittar sig omkring när han åker därifrån mot Stockholm ser han att man just nu gjuter en betongbro vid infarten. Där ska Tvärbanan gå så småningom. Man har låtit tjuvstarta gjutningen av denna bro innan byggstarten ens är beslutad just för att det också ligger ett stort köpcentrum där som har behov av att bygga ut.

Det finns risk att dina kompisar i landstinget skjuter på det här ännu längre så att stockholmarna står där med en 340 meter lång betongbro som ingen kan använda av den enkla anledningen att *ifall* Tvärbanan dras och *ifall* man inte backar ur skulle det bli för dyrt att behöva gå in i ett köpcentrum och dra en bro i efterhand.

Fru talman! Jag hoppas verkligen att Edward Riedl hjälper till här så att de nödvändiga besluten tas.

Anf. 128 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Tvärbanan Kista började planeras 2009. Fram till mars 2013 var byggstart planerad till 2016. I mars 2013 kom ett besked om att pengarna inte räckte, och därför sköt man upp byggstarten till 2018. Det har alltså ingenting med regeringens eventuella inställning till Bromma flygplats att göra.

Dessutom blir inte den här spårvägsförbindelsen onödig eller överflödigt om Bromma flygplats skulle försvinna nu eller någon gång i framtiden. Om man skulle etablera bostäder i det här området skulle ju den byggnationen också behöva kollektivtrafikförsörjas. Att försöka skylla den förse-nade byggstarten av den här tvärbanan på regeringen är ett långskott, för att vara snäll.

Jag tycker att det är jättebra med utbyggd kollektivtrafik. Därför satsar regeringen också ganska mycket pengar, 500 miljoner per år, på stadsmil-jöavtalen för att stärka kommunernas satsningar. Det är dock fortfarande de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som är ansvariga för kollektiv-
trafikutbyggnaden och för att ta fram planer.

Svar på
interpellationer

Staten kan ibland vara med och medfinansiera. Det ligger statliga pengar i nationell plan för just det här projektet, och den här regeringen inte ändrat. Pengarna finns där alltså, från den statliga sidan. Men landstinget har inte klarat av att leverera.

Den här interpellationen ska kanske inte ställas i just den här salen utan snarare till den styrande majoriteten i landstingsfullmäktige i Stockholms län där. Det är nämligen de som inte har klarat av sitt åtagande.

Den här regeringen står fast vid det som finns med i nationell plan. De pengarna finns avsatta, precis enligt plan. Men den moderatledda regimen i Stockholms län levererar inte. Det är det som är problemet. Och det kan jag inte ta ansvar för.

Anf. 129 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Som jag sa i mitt första inlägg har den sittande regeringen skapat enorm osäkerhet kring Bromma flygplats framtid. Före valet lovade Socialdemokraterna att de inte skulle röra den. Flygskatter och liknande skulle inte införas. Efter valet satte de sig i regeringsställning med Miljöpartiet, och helt plötsligt vill man införa flygskatter och lägga ned flygplatser som Bromma. Det skapar enorm osäkerhet runt om i vårt avlånga land.

Den som har lyssnat på debatten kan ganska tydligt följa Socialdemokraternas perspektiv. Det gäller inte minst Socialdemokraterna i Stockholm; Bromma flygplats är deras fråga och ingen annans. Det handlar om handel ute i Kista, på köpcentrumet där, snarare än hela Sveriges rätt till sin huvudstad, till goda kommunikationer med sin huvudstad. Det är det frågan handlade om i grunden, det vill säga hela Sveriges rätt att komma till och från huvudstaden.

Fru talman! Jag har frågat ministern om hon vill bygga spårväg till Bromma flygplats. Jag vet inte om min frågeställning är otydlig eller om den är särskilt komplicerad. Men ministern har valt att med precision undvika att svara på just den frågan. Jag har bara bett om ett enkelt ja eller nej. Är man för eller emot att bygga spårväg till Bromma flygplats? Det borde vara enkelt att svara på.

Är det på det sättet att Anna Johansson, liksom partikollegan Teres Lindberg, tycker att Bromma flygplats är oväsentlig? Socialdemokraternas syn på Bromma flygplats är kanske att det är en oväsentlig flygplats.

Anf. 130 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Som jag sa i ett tidigare inlägg är kollektivtrafikutbyggnad och kollektivtrafikplaner inte ett statligt ansvar. Därför är det inte jag som ska svara på om jag vill ha spårväg till Bromma flygplats eller inte. Den frågan måste ställas i Stockholms läns landstingsfullmäktige.

Däremot svarade jag ganska tydligt att jag tycker att det är bra med utbyggd kollektivtrafik, i storstäderna och i städer över huvud taget. Därför skjuter regeringen också till pengar. Vi tycker till och med att det är bra med kollektivtrafik i landsbygd och skjuter till pengar till det också.

Det skulle vara intressant att fortsätta resonemanget om på vilket sätt Edward Riedl tycker att man borde ha löst frågan. Tycker han på riktigt att staten ska bekosta kollektivtrafik till just den här flygplatsen till 100 procent? Vad vill han egentligen att jag ska svara på?

Jag har svarat på frågan. Pengarna som finns i statlig medfinansiering finns kvar.

Det är inte regeringen som är svaret skyldig i den här frågan. Det är Stockholms läns landsting. Redan i mars 2013 sköts byggstarten upp till 2018, från att ha varit planerad till 2016. För det kan jag inte ta något ansvar. Däremot finns det andra som borde ta ansvar för det.

Den här utbyggnaden och andra utbyggnader av kollektivtrafik, i Stockholm och andra delar av landet, är oerhört väsentlig för att vi ska kunna få ökat bostadsbyggande och för att människor ska kunna pendla. Regeringen står upp för sin del. Jag hoppas att vi har parter runt om i landet som orkar stå upp för sin del.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2015/16:72
1 mars

Svar på
interpellationer

§ 19 Svar på interpellation 2015/16:369 om drönarnas inverkan på flygsäkerheten

Anf. 131 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Edward Riedl har frågat mig vad jag gör för att förhindra att en flygolycka som orsakas av en drönare ska inträffa.

Låt mig börja med att konstatera att Sverige sedan 2009 har föreskrifter som reglerar bland annat konstruktion av och verksamhet med obemannade luftfartyg under 150 kilo. Dessutom är luftfartslagen tillämplig på alla slags luftfartyg, även på så kallade drönare.

Vad gäller flygning i närheten av flygplatser är området en mil runt en flygplats i princip kontrollerat luftrum. Det grundläggande kravet i ett kontrollerat luftrum är att drönare får användas endast i avgränsat luftrum. Det innebär att flygning med drönare i dag, oavsett storlek på farkosten, inte får blandas med bemannade luftfartyg. Ska man flyga i kontrollzon måste man ha tillstånd från flygtrafikledningen.

Det är oerhört viktigt att användare av drönare känner till och följer de regelverk som finns. Transportstyrelsen sprider information om vad som gäller, exempelvis genom sin hemsida, kontakt med leksaksbutiker och flajern *Flyg säkert med din drönare*, för att öka kunskapen bland användarna. Myndigheten för också en dialog med operatörsföreningen UAS Sweden om de händelser som skett och hur flygsäkerheten kan förbättras.

Men jag kan också konstatera att den tekniska utvecklingen, tillsammans med den ökade användningen av drönare och de incidenter i närheten av flygplatser Edward Riedl nämner, gör att det finns anledning att se över regelverken. Att vi dessutom har olika nationella regler inom EU är inte önskvärt, vare sig ur brukar- eller tillverkarperspektiv.

Regeringskansliet och berörda myndigheter bedriver därför ett aktivt arbete kring drönare, inte minst i det pågående framtagandet av ett nytt europeiskt flygsäkerhetsregelverk. I förslagen som diskuteras finns flera intressanta idéer om hur flygsäkerheten kring drönare kan förbättras. Bland annat diskuteras olika kunskapskrav och krav på registrering för att kunna identifiera farkosten. Regeringen ser positivt på att ett EU-gemensamt regelverk för drönare tas fram och anser att det är angeläget att ett sådant kommer på plats i närtid.

Transportstyrelsen överväger också om och hur deras nuvarande föreskrifter för drönare behöver moderniseras och anpassas till framtida EU-regler. Dialog pågår också med leverantörer av flygtrafiktjänst i Sverige, bland annat Luftfartsverket, just om flygning med drönare i kontrollzoner.

Jag vill avslutningsvis betona att drönare också har många positiva användningsområden. Stor potential finns både för tjänsteleverantörer och för svensk tillverkningsindustri. Det är viktigt att vi har regelverk som hänger med i utvecklingen och främjar användningen av ny innovativ teknik. Men utvecklingen väcker också viktiga frågor om bland annat integritet, säkerhet och användningen av luftrummet, som måste hanteras. Detta är något regeringen och berörda myndigheter arbetar med, både nationellt och internationellt.

Anf. 132 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka ministern för det svar hon har avgivit.

Den tekniska utvecklingen på området med drönare går väldigt fort. Med ökad kapacitet och allt lägre kostnader blir tekniken möjlig för allt fler att använda.

Jag delar ministrarnas i grunden positiva inställning till utvecklingen på området. Vi kan i dag bara ana vad den här tekniken kommer att kunna användas till i framtiden.

I takt med att drönarna blir allt fler och med tanke på att lagar och regler inte är anpassade för detta finns det dock skäl att se över området. År 2015 rapporterades 35 incidenter av otillåten flygning med drönare i närheten av våra större flygplatser. Varje enskilt fall resulterar i bästa fall till flygförseningar och ekonomisk skada för företag och privatpersoner. Men i värsta fall kan det leda till en flygplansolycka. Inte minst de tyngre drönarna kan orsaka stor skada på våra passagerarflygplan, som inte är byggda för att i hög hastighet kollidera med tunga föremål i luften.

Fru talman! I dag utsätts flygpassagerare för livsfara helt i onödan då det är fullt möjligt att börja lagstifta och införa regelverk redan i dag.

Jag delar ministrarnas syn på att det är bra med gemensamma regelverk inom Easa. Flyget vinner på att många länder hittar gemensamma regelverk. Jag är absolut inte någon motståndare till det. Men de förslagen ligger två till tre år bort i tiden, och de kommer sannolikt inte att lösa alla utmaningar på området. Två till tre år alldeles för lång tid, eftersom vi har problem här och i dag och eftersom passagerare utsätts för risker som vi borde kunna hantera.

Att inte påbörja arbetet med lagstiftning redan nu innebär risker i flygtrafiken och riskerar den positiva utvecklingen av användningsområden för drönare. Den hämmas när osäkerhet uppstår om framtida regelverk.

Fru talman! Jag hoppas att ministern ser behovet av att börja agera nu. Min fråga till ministern är om jag gör rätt i att tolka hennes svar på det sättet att hon är beredd att gå före Easa, så att vi redan här och nu börjar titta på regelverk för att skärpa flygsäkerheten.

Anf. 133 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag vill börja inlägget med att vara väldigt tydlig med att det finns regelverk. Det är inte tillåtet att flyga med drönare i kontrollerat luftrum, det vill säga luftrum runt flygplatser. Problemet i det här fallet är

snarast att det regelverk som finns inte efterlevs. Det handlar i sin tur, tror jag, väldigt mycket om att den som äger en drönare inte är tillräckligt nogga med att ta reda på vad som gäller, det vill säga att man behöver ha tillstånd för att flyga i kontrollerat luftrum och att man samsas om samma luftrum som alla andra luftfarkoster och styrs av flygledningen.

Därför pågår det också ett omfattande informationsarbete från Transportstyrelsens sida för att informera om vilket regelverk som gäller. Parallellt med det pågår ett internt arbete i Transportstyrelsen med att se över föreskrifter och också ett arbete inom Regeringskansliet och i Transportstyrelsen för att vara med på EU-nivån och på den internationella nivån.

Som jag framfört i ett flertal tidigare debatter i den här frågan anser vi att det vore olyckligt om Sverige fattade beslut om regelverk som sedan inte alls harmoniserar med kommande regelverk inom EU. Vi tror att det är viktigt, både för förutsägbarheten för dem som tillverkar drönare och för att kunna ge bra information till dem som köper drönare om att det är samma regelverk som gäller. Därför tror vi att det är klokt att avvakta tills EU har nya regler på plats. I mellantiden kan man naturligtvis titta över de föreskrifter som finns, vilket Transportstyrelsen gör, men att införa en helt ny lagstiftning eller göra väldigt omfattande förändringar av det regelverk som finns vore olyckligt. Det skulle ge upphov till en väldigt stor oklarhet om vad som gäller på området. Det skulle skapa än större problem, tror vi.

Som sagt är det inte så att det här är ett regelfritt område och att man har rätt att framföra drönare precis hur som helst var man vill. I kontrollerat luftrum runt flygplatser är det redan otillåtet att använda drönare. Om vi hade haft skarpare lagstiftning och skarpare regelverk kring detta är det ändå långt ifrån säkert att de här situationerna inte skulle uppstå. På samma sätt som i andra trafiksituationer bryter människor mot de regler som finns. Det är ett lite annat problem än att regelverken inte är på plats. I det här fallet finns det regler. Om de inte följs behöver man jobba med uppföljning och information, och det sker.

Anf. 134 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Det som ministern säger stämmer – det finns givetvis regelverk redan i dag. Det finns också relativt god förståelse för de regelverk som finns hos väldigt många användare när det gäller kontrollerat luftrum.

Men tekniken har kommit långt. Det går i dag att titta på olika kanaler på internet där man kan se hur drönare flyger mitt inne i Stockholm. Det är utanför inflygningszonen men där passagerarflygplan förflyttar sig, det vill säga utöver kontrollzonen. I dag är det inga problem att skicka upp en drönare som väger relativt mycket långt över 1 000 meter. Man utsätter passagerartrafiken för enorma risker när man gör detta.

Det finns många glapp i den lagstiftning vi har. Det finns dessutom inga möjligheter att hantera olika typer av överträdelser. I andra länder håller man på och ser över hur man ska kunna neutralisera drönarna vad gäller terrorism och olaglig flygverksamhet i kontrollerat luftrum.

Det finns alltså mycket man behöver göra, och vi behöver givetvis göra betydligt mer än det som hitintills är gjort. Easas arbete är jättebra, men vi kommer inte att få alla svar där. Vi vet till stora delar vart vi är på väg med det regelverket, så om man ville skulle det vara möjligt att vidta en hel del åtgärder.

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

Jag välkomnar, precis som ministern, att Transportstyrelsen ser över det arbete som sker. Men man behöver också det politiska stödet. Kanske behöver även en del lagstiftning ses över på det här området.

Den här utvecklingen går så pass fort att om vi väntar ytterligare tre år innan vi implementerar lagstiftning och gör någonting konkret finns det överhängande risk att det sker ett haveri i vårt land. Det kan vi aldrig acceptera, varken ministern eller jag. Därför menar jag att det finns goda möjligheter, om man vill, att tillsätta en utredning eller göra liknande politiskt arbete från regeringens sida för att hantera de här frågeställningarna, vilket behöver göras här och nu. De här incidenterna sker hela tiden runt omkring i vårt land. Framför allt kring de stora flygplatserna utsätts människor för helt onödiga risker.

Jag kan inte tolka ministrarnas svar annorlunda än att hon tycker att det räcker med det arbete som Transportstyrelsen gör och att regeringen i övrigt avser att invänta det arbete som sker inom ramen för Easa vad gäller harmonisering av regelverken, som jag håller med om är bra och viktigt. Det kan gälla allt från typgodkännanden av drönare till säkerhetsutrustning. Vad händer när batteriet tar slut, hur ska drönarna landa säkert på marken och så vidare? Allt det är jättebra, men det krävs mer än så.

Min fråga till ministern kvarstår. Kan ministern tänka sig att gå före i det här arbetet, eller kommer vi att sitta och vänta i två tre år innan vi börjar se över lagstiftningen?

Anf. 135 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Om det vore så att de här incidenterna inträffade till följd av att det inte fanns något regelverk för drönare hade jag verkligen känt ett stort behov av att vidta åtgärder oerhört snabbt. Men det finns regelverk. De tillämpas dock inte i tillräckligt stor utsträckning. Detta är ett problem som man naturligtvis behöver ta tag i på olika sätt genom till exempel informationsinsatser. Att stävja den här typen av olaglig användning är naturligtvis väldigt viktigt för att undvika att det som har varit incidenter i stället blir olyckor.

Påstår Edward Riedl på fullt allvar att det är en frånvaro av regler som bär skulden till de här incidenterna? Om det fanns ett regelverk av den typ som Edward Riedl efterfrågar, menar Edward Riedl att alla drönaranvändare då plötsligt skulle följa det regelverket? Det är i så fall en ganska intressant ingång i en diskussion.

Anf. 136 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Vad glad jag är att vi kommer in på just det här området! Nej, jag tror inte att införandet av lagar och regler i sig innebär att alla följer dem. Men låt oss titta på de regleringar vi har gjort av biltrafiken! Vi har infört körkort, nollvisioner och en massa andra saker. Vi har polisövervakning av våra vägar med mera. Det tror jag gör biltrafiken säkrare. På det sättet har Sverige nått framgång i världen. Det finns inget annat land i världen som på ett bättre sätt lyckats minska antalet dödsfall i trafiken, och det beror på att vi har jobbat med detta metodiskt. Jag tror inte att det i sig är tillräckligt med lagar och regler, men de utgör grunden.

På samma vis skulle vi kunna ha det gällande drönarna. Ministern och jag kanske har helt olika uppfattningar här, fru talman, men jag tror inte att det räcker att bara sätta upp lagar och regler och förvänta sig att alla

följer dem. Jag tror att man måste följa upp med en hel del andra saker därefter. Det är det arbetet som vi skulle kunna påbörja. Jag menar att det inte går att vänta två tre år innan Easa kommer med sina förslag på hur vi ska harmonisera de här regelverken. Vi kommer att vara tvungna att göra ett rätt grundligt arbete trots att vi har fått detta på vårt bord.

Jag menar att det är fråga om för lång tid. Det sker incidenter hela tiden runt omkring i vårt land. Det är inte acceptabelt att flygpassagerare utsätts för den här typen av risker. Vi ska använda lagar och regler, men inte bara lagar och regler, utan följa upp med utbildning, övervakning med mera, precis som vi har gjort inom biltrafik och på alla andra områden. Där har regeringen möjlighet att ta initiativ.

Min fråga kvarstår. Jag hoppas att ministern kan tänka sig att vi kan hjälpas åt i detta arbete innan det händer en olycka. Det här är någonting nytt, men det händer väldigt snabbt.

Anf. 137 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Det var ett mycket bra klagorande, för då tror jag att vi plötsligt har ganska likartad inställning i frågan.

Det är inte så att regeringen sitter och väntar på något som ska inträffa om två tre år, utan det pågår – som jag sa i mitt svar nu och som jag har sagt vid ett otal tidigare interpellationsdebatter i det här ämnet – ett intensivt arbete inom Regeringskansliet och Transportstyrelsen men också på andra fronter för att åstadkomma förändringar.

Vad vi däremot vill invänta är lagstiftningen, så att vi inte får en lagstiftning som väsentligen skiljer sig från vad EU sedan kommer att fatta beslut om och som vi därmed kommer att behöva anpassa oss till. Om vi tar fram ny lagstiftning får vi en lagstiftning som gäller under ganska kort period och som vi sedan behöver förändra igen. Risken för det är uppenbar, om vi gör på det sätt som Edward Riedl nu föreslår.

Vi ser att vi behöver vidta åtgärder här och nu. Det arbetet pågår, inte minst inom Transportstyrelsen, med informationsinsatser och annat. Men lagstiftningen behöver komma på plats i hela EU för att vi inte ska få en otydlighet och för att vi ska säkerställa att samma regler gäller i hela EU.

Det är en fråga om vilka åtgärder man vidtar på vilken nivå och vid vilken tidpunkt. Regeringen arbetar med den här frågan. Det är inte så att det behöver påbörjas något, som Edward Riedl antyder, utan det här arbetet är igång, det är viktigt, och det kommer att fortsätta på olika nivåer, vid olika tidpunkter och med olika inriktning. Det hoppas jag att vi kan fortsätta att vara överens om och samarbeta kring.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 20 Svar på interpellation 2015/16:375 om uppvisande av giltigt körkort

Anf. 138 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Edward Riedl har frågat mig vad jag ämnar göra för att motverka att förare utan giltiga körkort fortsätter att undslippa straff.

Körkortslagens regler är tydliga. En förare ska ha med sig ett giltigt körkort för det aktuella fordonet. Den som inte har det riskerar böter. Om föraren har med sig en annan identitetshandling kan körkortsbehörigheten oftast kontrolleras genom exempelvis körkortsregistret. Körkortet eller en identitetshandling ska överlämnas för kontroll om polisman eller bilinspektör begär det.

Den som kör ett fordon utan att ha behörighet för det kan dömas för olovlig körning. För en fällande dom krävs att föraren har haft uppsåt att köra olovligt. De bedömningar som görs i ett enskilt fall är en fråga för de rättstillämpande myndigheterna.

Anf. 139 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret, även om jag tycker att det i det här fallet var ett lite märkligt svar.

I medierna kunde vi läsa om ett par fall där bilförare inte har kunnat visa upp giltigt körkort men trots det sedan inte blivit fällda i tingsrätten för olovlig körning.

Det är självklart varken min eller ministrerns sak att överpröva våra domstolar. Men när tingsrätten i upprepade fall väljer att fria personer som saknar körkort, det vill säga där förarna inte har kunnat styrka att de har giltig handling för att framföra sitt fordon, då har något blivit väldigt fel.

Det kan inte vara på annat sätt än att vi då överväger att skriva om lagarna. Det är ju det som är vårt jobb här i kammaren, att stifta lag.

De friades i brist på bevis. Jag menar att det måste vara upp till den som kör bilen att kunna styrka att man har rätt att köra bilen. Allt annat blir i slutändan fullständigt orimligt.

Fru talman! Det måste fortsatt vara olagligt att köra bil i Sverige utan giltigt körkort, och det måste rimligen vara så att den som framför bilen har bevisbördan när det gäller körkort eller inte.

När domstolarna inte gör den tolkningen är den enda rimliga slutsatsen att vi måste se över lagstiftningen, om vi på allvar menar att den som kör bilen är den som ska bevisa att den har rätt att köra bilen. Jag tror att de flesta tycker att det är rätt rimligt att ha det på det sättet.

Jag frågar ministern igen: Kan vi ha skäl att se över lagstiftningen på det här området, om domstolarna dömer i en annan riktning än vad vi tycker är rimligt? Jag förutsätter, fru talman, att ministern delar min uppfattning att den som framför ett fordon ska ha rätt att framföra fordonet och att den personen också har bevisbördan för detta.

Anf. 140 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag delar självfallet Edward Riedls uppfattning att den som framför ett fordon ska ha ett körkort för att kunna göra så och att man också ska kunna visa det på anmodan.

Men vi har en rättstradition i Sverige som utgår från att man är oskyldig tills motsatsen är bevisad, och det är inte den som är anklagad som ska bevisa sin oskuld, utan det är åklagaren som ska bevisa skuld. Jag tror att det är en om möjligt ännu viktigare princip att hålla sig till, när vi pratar om brott och straff.

Jag skulle vilja säga att det pris vi betalar för att ha en sådan rättstillämpning, rättsuppfattning och rättsstat är att vi ibland råkar ut för att människor som möjligen eller med en viss sannolikhet är skyldiga till ett brott

ändå frikänns därför att man inte har kunnat bevisa att det har funnits uppsåt eller att brottet har begåtts av den personen.

Alternativet till det skulle vara att vi riskerar att människor som är oskyldiga döms. Den risken skulle jag vilja påstå är betydligt värre än att en och annan som är skyldig inte blir dömd.

Om Edward Riedl är beredd att ompröva hela den principen för svensk rättstillämpning är det en ganska stor och allvarlig fråga. Jag håller inte med om den nyorienteringen av rättstillämpningen i Sverige.

Anf. 141 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! När det gäller den rättstradition som ministern tar upp i talarstolen har jag precis samma uppfattning. Jag menar också att vi som politiskt förtroendevalda i den här församlingen, i riksdagen och i regeringen, har ett gemensamt ansvar för att förklara varför ibland till synes märkliga beslut har en vettig funktion. Det finns andra principer som vi absolut inte vill göra avkall på.

När det gäller att den enskilde inte ska bevisa sin oskuld utan att samhället ska bevis skuld är vi helt eniga. Trots det har vi förenklat på en mängd områden i vårt samhälle. Om man kör bil är man skyldig att ha körkort i sin bil. Liknande finns på en mängd områden. Vi skulle kunna ägna hela kvällen här i kammaren åt det, men jag tror att både ministern och jag har annat att göra.

Men det måste väl vara så att den som framför ett fordon är skyldig att ha med sig en giltig handling som visar att man får framföra det fordonet. Om man inte har det och inte kan bevisa att man är behörig att framföra fordonet måste man väl dömas för olovlig körning.

Om det inte är så kommer vi att få enorma bekymmer i framtiden, med vad som är polisens uppgift vid kontroller. Jag stannar vid körkort men skulle kunna dra frågan vidare på många andra områden. Vi skulle hamna i en märklig situation. Polisen och i efterhand de rättsvårdande myndigheterna skulle då bevisa att personen inte har rätt att framföra fordon. Då menar jag att vi har ändrat det synsätt som vi har haft tidigare på det här området. Här är jag och ministern helt enkelt inte överens.

Det måste rimligen vara så att om man inte har med sig ett giltigt körkort när man kör bil och sedan inte kan bevisa att man faktiskt har ett körkort som ger en rätt att framföra fordonet, då ska man också dömas för olovlig körning. Allt annat är fullständig orimligt.

Anf. 142 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Detta är delvis två olika frågor. Den ena handlar om skyldigheten att medföra sitt körkort när man framför sitt fordon. Man kan bli tilldömd böter om man inte lever upp till det kravet. Det är en sak. Det handlar om skyldigheten att medföra körkort. Det är en ganska ringa förseelse som ger ett tämligen ringa bötesbelopp.

Den andra frågan gäller ett betydligt grövre brott, olovlig körning, som provas i domstol. Det är alltså inte fråga om böter som skrivs ut på platsen. Eftersom det är ett grövre brott är det också rimligt att man tillämpar ett annat beviskrav.

Då kommer man tillbaka till den grundläggande principen: Är det den enskilde som ska bevisa sin oskuld eller är det samhället som ska bevisa skuld? Vi kommer tillbaka till denna viktiga princip även om det innebär

att vi riskerar att få ett antal personer som inte döms därför att man inte har kunnat bevisa att brott har begåtts. Det är en risk vi får ta.

Jag skulle vilja fråga Edward Riedl: Hur menar han att man ska göra med detta? Låt oss ta en person som har ett körkort utfärdat i ett annat land. Då kan det vara ganska svårt att bevisa. Om denna person har tappat sitt körkort och kanske inte ens har märkt det – hur ska han eller hon kunna bevisa att man har rätt att framföra fordonet? Det kan vara en person som har ett körkort som är giltigt men som av något skäl inte har kunnat få det med sig.

Menar Edward Riedl att vi ska ha en rättsordning i Sverige där man kan bli dömd inte för att man är skyldig utan för att man inte kan bevisa sin oskuld?

Anf. 143 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Detta är ett bekymmer när man ska köra bil i andra länder. Det råkar man ut för om man åker från Sverige till andra länder. Då kan det vara på det sättet att man måste ha med sig ett internationellt körkort. När man kommer till andra länder är man skyldig att kunna bevisa att man har rätt att framföra en bil i dessa länder. Det är inget konstigt. Det rekommenderas av riksdagsförvaltningen när vi åker till Sydafrika, USA eller vad det än må vara. I andra länder har man skyldighet att kunna bevisa att man har rätt att framföra fordonet. Annars kan man få böter för att man inte har en giltig körkortshandling.

Det är det som det hela handlar om i detta fall. Om man inte kan bevisa att man har ett giltigt körkort som gör att man får framföra ett fordon ska man också dömas för det.

Det vore spännande om ministern ville införa samma synsätt inom alla områden i samhället: att det alltid ska vara samhället som ska bevisa att den enskilde har gjort fel. Det skulle vara spännande till exempel vid deklarationstider om man gjorde vissa avsteg kring detta. Det skulle vara spännande att införa i skattelagstiftningen, om inte annat, att det ska vara samhällets uppgift att bevisa att någon inte har gjort rätt för sig. Där är det precis tvärtom, och det är det som är poängen i det hela. När det gäller framförande av fordon är det den enskilde som ska vara skyldig att uppvisa en giltig handling för att få framföra fordonet. Det ska inte vara på något annat sätt. Jag tror att de flesta tycker att det är rimligt.

Om man tycker att nollvisionen är viktig vill man väl också ha personer i trafiken som har utbildat sig och har möjlighet att följa de trafikregler och annat som vi har satt upp i trafiken.

Jag tycker att det är synd om vi inte kan hitta någon gemensam syn i det här, för jag tycker i grund och botten att det är rätt rimligt att den som kör bil i vårt land också ska ha ett giltigt körkort för detta.

Anf. 144 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Den som kör bil i Sverige ska ha ett giltigt körkort. Den som kör bil i Sverige ska också kunna uppvisa detta giltiga körkort vid kontroll.

Men om en person inte kan uppvisa ett giltigt körkort och blir bötfälld just för detta och sedan inte kan bevisa att man har rätt att framföra fordonet blir det en domstolsförhandling. I en domstolsförhandling är det inte den enskilde som har att bevisa sin oskuld. Det är samhället som har att

bevisa att den som är åtalad också är skyldig. Det gäller även vid skattebrott. Om man blir åtalad för ett skattebrott är det inte ens egen skyldighet att bevisa sin oskuld. Det är Skattemyndigheten, i det fallet, som ska bevisa att man är skyldig.

Denna rättsprincip är oerhört viktig. Om vi har olika uppfattningar om det skulle jag säga att det är ganska allvarligt. Det innebär också att vi får en del oönskade effekter, men grundprincipen är självklar: I Sverige ska man ha ett giltigt körkort när man framför ett fordon, och man ska kunna uppvisa detta vid kontroll. Men det är fortfarande rättsprincipen att det inte är den enskilde som ska bevisa sin oskuld utan samhället som ska bevisa skuld som gäller. Den kommer vi aldrig att släppa.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2015/16:72
1 mars

Svar på
interpellationer

§ 21 Svar på interpellation 2015/16:378 om id-kontroller

Anf. 145 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Mats Persson har frågat mig vilka konkreta åtgärder jag avser att vidta för att underlätta resandet över Öresundsbron och när vi i så fall kan förvänta oss att se resultaten.

Sverige har liksom bland annat Danmark och Norge återinfört tillfälliga gränskontroller vid inre gräns till följd av det hot mot allmän ordning och inre säkerhet som de stora migrationsflödena i Schengenområdet har inneburit.

Sverige har även infört tillfälliga identitetskontroller med stöd av lagen om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet. Dessa kontroller sker innan resenärerna kommer till svenskt territorium. Jag är medveten om att dessa två typer av kontroller medför olägenheter för resande i Öresundsregionen men menar att dessa åtgärder har varit nödvändiga.

Det sker ett intensivt arbete inom regeringen med att på bästa möjliga sätt värna den fria rörligheten och det nordiska samarbetet samtidigt som ordning och säkerhet måste upprätthållas. Vi för en tät och konstruktiv dialog med våra danska kollegor, berörda transportörer och myndigheter. Förhoppningen är att framöver kunna underlätta resandet i Öresundsregionen bland annat för dem som pendlar i förhållande till dagens situation, men utan att det påverkar de avsedda effekterna med id-kontrollerna. Det är dock för tidigt att låsa sig vid ett specifikt alternativ för att uppnå detta mål.

Anf. 146 MATS PERSSON (L):

Fru talman! Det har nu gått två månader sedan id-kontrollerna infördes på Öresundsbron. Tillsammans med de gränskontroller som sedan tidigare bedrivs på bron innebär det att människor som reser på vardaglig basis får betydligt längre restid till jobbet. Framför allt får många svenskar som reser till Danmark längre restid på väg hem från jobbet.

Under de två månader som har gått har det i medierna gjorts uttalanden från de tre olika ministrar som hanterar frågan. Anna Johansson är en av dem, Anders Ygeman är en annan och Morgan Johansson är en tredje. Det

har uttalats en vilja och en inriktning att försöka utföra kontrollerna på ett sätt så att resenärer inte kommer i kläm. Det välkomnar jag. Jag tycker att det i grund och botten är positivt att regeringen ser att någonting behöver göras för att underlätta resandet över bron samtidigt som man har kvar någon form av gränskontroll som hanterar den uppkomna situationen till följd av flyktingströmmarna.

Fru talman! Jag konstaterar att det har gått två månader sedan id-kontrollerna på Öresundsbron infördes. Det är fortfarande så att den som på vardaglig basis tar sig över bron blir försenad hem från jobbet och ibland till jobbet.

Jag konstaterar att ingenting har hänt under de snart 60 dagar som gått sedan id-kontrollerna infördes. Det är svårt att tolka det på ett annat sätt än att regeringen inte ser problematiken. En fingervisning om detta får man om man tar del av statsrådet Morgan Johanssons uttalande där han anser att id-kontrollerna inte skapat några större problem för resenärerna utan sköts ”smidigt”.

Då ser man inte verkligheten med människor som rör sig över Öresundsregionen, de människor som hade tänkt att de kanske skulle söka ett jobb eller de företag som hade tänkt söka en medarbetare och som nu påverkas. Vi talar om att restiden varje dags förlängs med mellan en halvtimme och en timme.

Fru talman! I min interpellation lyfter jag fram två exempel på åtgärder som man skulle kunna vidta för att komma åt problemet. Ett exempel är att man skulle kunna utföra id-kontroller och gränskontroller vid samma tillfälle. Detta skulle förslagsvis kunna ske på Kastrups flygplats, som är den sista hållplatsen och stationen på dansk sida innan man åker över bron från Danmark. Det finns lagligt stöd för detta i det avtal som finns med Danmark och som undertecknades i samband med att Öresundsbron öppnades. Det är en åtgärd man kan vidta för att komma åt problematiken.

En annan tänkbar åtgärd är att man med stöd av avtalet för en dialog med danska myndigheter om att bedriva ett polisiärt samarbete skulle kunna utföra id-kontroller och gränskontroller ombord på tågen. Detta är möjligen mer komplicerat att få fram, men det här är två exempel på åtgärder som man skulle kunna vidta för att få ned restiderna för dem som pendlar på vardaglig basis.

Av svaret att döma, snart 60 dagar efter det att id-kontrollerna infördes, är ministern fortfarande svaret skyldig. Det kommer inga förslag på konkreta åtgärder som löser den situation som många befinner sig i i sin vardag just nu.

Vilka konkreta åtgärder arbetar man med? Är det de två exempel jag nämnde i min interpellation? Är det några andra åtgärder i dialog med andra nordiska länder?

Anf. 147 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Det är viktigt att igen påminna om skälet till att id-kontrollerna infördes. Vi är medvetna om de olägenheter som id-kontrollerna innebär för dem som dagpendlar. Vi vet också att det finns problem för Öresundsintegrationen som vi naturligtvis beklagar, ser och tar på allvar.

Med detta sagt är det så att den situation som rådde under senhösten i Sverige var fullständigt ohållbar. Det var viktigt att regeringen snabbt vidtog åtgärder. Det var viktigt att beslutet som möjliggjorde id-kontrollerna

fattades i Sveriges riksdag, och regeringen fattade sedan beslut om förordningen som gjorde det möjligt att införa id-kontrollerna.

Riskerna med att inte ha vidtagit åtgärderna hade vida överstigit de olägenheter som åtgärderna åsamkar. Så länge vi är övertygade om att det förhåller sig så ska id-kontrollerna vara kvar, även om de innebär olägenheter. Det innebär inte att vi inte vill göra något åt de problem som vi kan påverka. Det pågår ett arbete med flera olika åtgärder. Även om det kan synas enkelt är det fråga om komplicerade juridiska förhållanden. En del av detta förutsätter en samsyn med ett annat land, i det här fallet Danmark.

Om id-kontroller slås samman med inre gränskontroller, en av de konkreta åtgärder som regeringen tittar på, skulle det förutsätta svensk myndighetsutövning på dansk mark. Det i sin tur kräver naturligtvis att Sverige har en överenskommelse med Danmark. Vi skulle ha en del att säga om Danmark, eller något annat land, plötsligt fick för sig att bedriva myndighetsutövning på svensk mark.

Även om det kan synas enkelt att slå ihop dessa är det fråga om två olika funktioner. Den ena är en inre gränskontroll där polisen helt enkelt kontrollerar vilka det är som passerar gränsen till Sverige och vilka som kommer in. Den andra är en id-kontroll där transportören har ett ansvar för att säkerställa att de som reser med tåg, färja eller buss från Danmark till Sverige har en giltig identitetshandling. Det innebär olika lagrum, olika funktioner och olika utförare. Även om det kan synas enkelt är det mer komplicerat, och därför tar det också lite tid att ta reda på hur man eventuellt kan lösa kontrollen på ett smidigare sätt än i dag.

Samtidigt har det skett en del under tiden. Berörda myndigheter har utfärdat föreskrifter som har förtydligat transportörernas ansvar. Det har skett en utveckling av handhavandet. Det pågår fortfarande ett sådant arbete.

Parallellt pågår inom Regeringskansliet ett arbete med att antal frågor där man försöker reda ut hur arbetet kan underlättas och hur olägenheter kan kompenseras.

Jag tror egentligen inte att vi är så oense i sak, men jag tycker att det är viktigt att vi i komplexa juridiska frågor ska vara säkra på att det vi gör är korrekt och att vi genomför arbetet på ett bra sätt.

Anf. 148 MATS PERSSON (L):

Fru talman! Statsrådet behöver inte för mig informera eller motivera varför id-kontroller har införts. Om detta är vi helt överens, och det är inte om detta interpellationen handlar.

Interpellationen handlar om, givet att det ska vara id-kontroller, hur id-kontrollerna kan utformas på ett sätt så att de som reser över Öresundsbron, i en arbetsmarknadsregion, till och från jobbet varje dag, kan göra det så att de inte kommer för sent hem från jobbet, så att de kan hämta barnen på förskolan eller i skolan – helt enkelt ha en väl fungerande vardag.

Då säger statsrådet att det har gjorts förtydliganden i anvisningar till dem som utför id-kontrollerna. Det må vara sant, men det har inte påverkat vardagen för de människor som varje dag åker tåget över Öresundsbron. De har fortfarande en halv timme till en timmes längre restid på väg hem snart 60 dagar efter det att id-kontrollerna infördes den 4 januari.

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

Redan innan id-kontrollerna infördes den 4 januari fördes en intensiv debatt såväl i kammaren som i massmedierna om konsekvenserna. Redan då spelades det in ett antal förslag på åtgärder så att kontrollen kunde ske på ett rimligare sätt så att människor inte kommer i kläm i sin vardag. I realiteten har regeringen haft mer än 60 dagar på sig att arbeta med frågan.

Fru talman! Låt oss titta på det avtal som Sverige har med Danmark om Öresundsbron, som tecknades i samband med att Öresundsbron invigdes. Avtalet stipulerar tydligt att det kan ske ett polisiärt samarbete över gränserna, även vid den typen av situationer där ett av länderna sätter upp gränskontroller mot det andra landets gräns. Det finns ett lagmässigt stöd, åtminstone på principiell grund, i avtalet med Danmark som undertecknades 1999.

Fru talman! Det är mot den bakgrunden jag har ställt interpellationen, dels utifrån den frustration som många av oss som verkar i Skåne känner inför att ingenting händer, dels för att försöka få klarhet i hur regeringens strategi ser ut och vilka åtgärder som regeringen tittar på. Jag är nyfiken på att få en bild av hur tidsplanen ser ut. Vilka konkreta åtgärder vidtas nu, och hur ser tidsplanen ut för att få en eller fler åtgärder på plats så att pendlarna inte kommer i kläm utan kan röra sig på ett enklare sätt i Öresundsregionen? Hur ser tidsplanen ut framöver?

Anf. 149 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Vi delar uppfattningen att Öresundsregionen och integrationen av densamma är oerhört viktig för Skåne, Sverige som nation, för svensk tillväxt och för Danmark. Utvecklingen sedan Öresundsbron invigdes har varit fantastisk. Det hade varit bra om vi hade sluppit vidta dessa åtgärder. Eftersom den yttre kontrollen mot EU inte har fungerat, och det var ett stort inflöde av asylsökande till Sverige på en nivå som hotade allmän ordning i Sverige, införde vi kontrollerna.

Att införa identitetskontroller på samtliga passagerare som kommer från Danmark till Sverige med tåg, buss och färja utan att det medför några förseningar i förhållande till normal tidtabell är tyvärr inte möjligt. Jag tror inte heller att Mats Persson tror att det är möjligt. Däremot har regeringen en ambition att underlätta handhavandet och genomförandet av id-kontrollerna så smidigt som möjligt men med bibehållen effekt av id-kontrollerna. Det innebär att det kommer att fortsätta att vara olägenheter för den som pendlar över Öresundsbron och över huvud taget över Öresund. Det är viktigare att upprätthålla effekterna av id-kontrollerna.

De initiativ vi kan ta för att kontrollerna ska innebära så lite besvär som möjligt ska naturligtvis genomföras. Tidsplanen är så fort som möjligt. Eftersom det här är juridiskt komplicerat och i en del fall också är praktiskt komplicerat och innefattar förhandlingar med ett annat land kan jag i dagsläget inte ge något datum för när åtgärderna ska vara klara. Men jag kan garantera Mats Persson och andra att vi inte vilar på lagrarna i dessa frågor. Det pågår ett intensivt arbete för att om möjligt underlätta passagerna för dem som arbetspendlar. Vi ser precis samma behov som Mats Persson, men kontrollerna måste genomföras på ett juridiskt korrekt sätt som också är praktiskt genomförbart.

Anf. 150 MATS PERSSON (L):

Fru talman! Det är med viss bestörtning man tar del av det här svaret och av svaret som ministern ger i debatten just nu. 60 dagar efter att id-kontrollerna infördes är vi nog många som hade förväntat oss att det skulle finnas en konkret plan, att åtgärderna redan skulle vara här eller att det åtminstone skulle komma svar i dag som innebar att det fanns en konkret tidsplan för hur detta skulle se ut.

Fru talman! Som jag sa tidigare är det inte så att frågan är ny. I diskussionen om att införa id-kontroller och med de kunskaper vi hade om att det redan fanns gränskontroller var detta ingen ny fråga. Det är en fråga som har varit på tapeten och uppe i debatten under ganska lång tid, och det är med stor besvikelse jag konstaterar att regeringen inte hanterar frågan med större kraft och inte har kommit längre i arbetet.

Det är klart att vi från oppositionens sida inte kan göra mer än att sitta på läktaren och titta på. Men vi kan ändå försöka driva opinionen och försöka lyfta upp frågan i den här kammaren.

Det är klart att det är med stor besvikelse jag konstaterar att så lite har skett 60 dagar efter att id-kontrollerna infördes, men jag tackar för svaret.

Anf. 151 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag tror att det finns ganska stor samstämmighet kring detta. Trots att några partier inte riktigt orkade ta ansvar hela vägen när den här frågan diskuterades i kammaren vågar jag påstå att det finns stor förståelse och uppslutning kring varför de här kontrollerna är nödvändiga.

Det finns också en bred samsyn om att de ska genomföras på ett sätt som medför så lite krångel som möjligt för pendlarna. Därför lägger regeringen mycket kraft och tid på att hitta lösningar som är smidigare och innebär mindre olägenheter än det genomförande vi har i dag. Men det är både praktiskt och juridiskt komplicerat, och vi behöver också komma överens med ett annat land om hur det här ska genomföras. Därför tar det också lite tid.

Vi har ingen anledning eller ambition att dra ut på det här längre än nödvändigt, men vi ska se till att det vi gör blir rätt och håller över tid och att vi säkerställer effekterna av kontrollerna. Arbetet pågår. Jag hoppas kunna återkomma i närtid med ett tydligare besked än så.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 22 Svar på interpellation 2015/16:379 om Transportstyrelsens förslag om utglesade besiktningintervall

Anf. 152 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Eskil Erlandsson har frågat mig om jag anser att Sverige nu ska byta strategi i synen på besiktningarnas roll för fortsatt säkrare trafik gentemot vad vi haft tidigare. Vidare har Eskil Erlandsson frågat mig vilken hänsyn som kommer att tas till de regionalpolitiska effekterna av Transportstyrelsens förslag, om det genomförs, för att garantera besiktningstationer i hela Sverige. Slutligen har Eskil Erlandsson frågat mig om

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

det i det fall regeringen går vidare på Transportstyrelsens förslag är aktuellt att upphandla besiktningssverksamhet i glesbygd för att garantera en lokal närvaro och en fungerande service i hela landet.

Låt mig först säga att remissen av Transportstyrelsens hela utredning avslutades den 12 februari. Som jag tidigare meddelat avser regeringen att internt i Regeringskansliet bereda förslagen efter att remissen är avslutad och berörda parter, såväl offentliga som privata samt intresseorganisationer, har getts möjlighet att komma med synpunkter. Jag vill därför inte föregå den beredningsprocessen.

Kontrollbesiktning av fordon sker för att kontrollera att fordon uppfyller föreskrivna krav som är av betydelse utifrån miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. Det framgår av fordonslagen. Transportstyrelsen har en konsekvensanalys till stöd för sitt förslag, men regeringen har även i en remiss inhämtat andra synpunkter.

Regeringen följer även utvecklingen på besiktningmarknaden efter omregleringen. Transportstyrelsen fick i augusti 2015 i uppdrag av regeringen att redovisa en nulägesanalys av tillgängligheten till fordonsbesiktning i hela landet. Det är en viktig fråga när det gäller att underlätta för människor att kunna bo, jobba och driva företag i hela Sverige.

I uppdraget ingår att redovisa tillgängligheten till fordonsbesiktning i landets glesbygdsområden samt tillgången till besiktning av tunga fordon. Transportstyrelsen ska även redovisa om tillgängligheten har förändrats efter omregleringen 2010. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast i maj i år.

Jag har även tidigare sagt att regeringen avser att arbeta för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Det är även viktigt att fordon i Sverige genomgår kontroll av de utsläpp som avgaser ger upphov till. Det handlar om att vi ska klara de mål som riksdagen har satt upp för trafiksäkerhetsarbetet och miljön, nollvisionen och miljömålen. Dessa mål kommer att vägas in i regeringens bedömning av Transportstyrelsens olika förslag.

Anf. 153 ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret på min interpellation!

Jag ämnar vid denna sena timme inte inleda någon längre diskussion i sakfrågan. Vad jag vill åstadkomma med min interpellation är en uppmärksamhet i den beredningsprocess som jag vet vidtar efter det att ett förslag har varit ute på remiss.

Jag vill nämligen förekomma att tillgängligheten försämrats och försvåras för de verksamheter som landsbygden är beroende av för att fungera. Jag säger detta med anledning av att till exempel skogen, gruvverksamhet och lantbrukets verksamheter men också mycket av den tillverkningsindustri som vi har i vårt land är lokaliserad på platser som inte är tätortsnära.

Av det skälet vill jag uppmärksamma statsrådet på att det i beredningen bör tas hänsyn till alla de verksamheter som människor i sin tur är beroende av för att få den utkomst och inkomst som de behöver för att leva det goda livet. Det bör tas en verklig och reell hänsyn till dem när beredningen görs av det förslag som nu ligger på regeringens och därmed ansvarigt statsråds bord.

Det jag skulle vilja ha i debatten är ett löfte från statsrådet att tillgängligheten inte försämras eller försvåras för dessa verksamheter, som riktigt många människor i vårt land är beroende av.

Prot. 2015/16:72
1 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 154 LEIF PETTERSSON (S):

Fru talman! Den här frågan är som jag ser det framför allt en trafiksäkerhetsfråga.

EU-regelverket på den här punkten har nu skärpts för de allra flesta av medlemsstaterna. Men för Sveriges del innebär EU-miniminivån, om vi skulle gå på den, en allvarlig försämring av trafiksäkerheten eftersom besiktningsintervallen skulle utglesas betydligt.

Det skulle möjligen också få den följd som interpellanten Erlandsson har varnat för. Det skulle kunna ske att man faktiskt måste lägga ned besiktningsstationer, framför allt i glesbygd.

Efter omregleringen som den förra regeringen stoltserade med så vitt och brett, bland annat i debatter med Peter Norman och andra statsråd här i kammaren, har också ett av de företag som man vid den tiden verkligen tyckte var någonting att hänga i julgranen faktiskt fått sitt tillstånd indraget av myndigheterna. Det kommer att innebära svårigheter att besikta bilen på en del mindre orter. Men det handlar ju om att företaget inte har levt upp till de krav som finns på det här området.

Vi hade ett frukostmöte här i riksdagen för någon vecka sedan. Det var synd att inte interpellanten var där, för då hade han tydligt kunnat se att det fanns två linjer. Den ena företrädde av Transportstyrelsen enbart, den andra av alla andra som var där. Utglesningen som Transportstyrelsen föreslår var ingenting som de andra intressenterna som var där förespråkade. NTF pekade bland annat på just trafiksäkerheten och på vad det skulle kunna få till följd om man skulle gå på EU:s miniminivå, som Transportstyrelsen föreslår.

Jag är helt övertygad om att regeringen efter att ha fått remissvaren – som alla antagligen pekar åt samma håll, i alla fall de från sagda intressenter – kommer att göra en klok avvägning av dessa svar. Man kommer också att se hur tongångarna i dessa frågor går ute i landet.

Det är viktigt med bilbesiktningen för ett stort antal människor i det här landet, och jag hoppas att man därför kommer att ta fram ett klokt förslag. För min del är jag inte helt och hållet främmande för att en ny bil inte behöver besiktigas efter tre år utan efter fyra, men sedan blir det nog svårt ur trafiksäkerhetssynpunkt att göra kontrollerna glesare, allra helst som vi vet att åtminstone 7 000 bilar per år får körförbud direkt på besiktningsstationen och inte får köras därifrån utan måste bärgas. Detta, om inte annat, visar att kontrollbesiktningarna verkligen behövs.

Anf. 155 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Man kan börja med att konstatera att skälet till att vi har besiktning är just att säkerställa trafiksäkerhet och att vi inte har en fordonsflotta som överskrider utsläppsgränser och bidrar till mer miljöförstöring än vad som är tillåtet. Det innebär att fordonsbesiktningen inte är till för att hålla ett antal företag under armarna.

Det är något märkligt när man gör en avreglering eller omreglering av en sådan här marknad – bara det faktum att bilbesiktningen, som ju är en form av myndighetsutövning, är en marknad är en intressant sak i sig –

utan att samtidigt säkerställa att det finns tillgång till denna service, som samtidigt är en lagstadgad skyldighet för alla fordonsinnehavare i Sverige. Eskil Erlandsson efterlyser nu en strategi från regeringens sida. Var fanns den glesbygdshänsynen när man fattade beslut om att omreglera bilbesiktningen? Fanns det några krav mot dem som skulle bedriva den här verksamheten att det fanns tillgång till bilbesiktning med en viss täthet i hela landet? Gav man ett särskilt uppdrag åt någon att följa upp att det finns tillgänglighet, så att man som fordonsägare kan besiktiga sin bil i alla delar av landet?

Menar Eskil Erlandsson att vi ska avstå från att göra förändringar av fordonsbesiktningen för att säkerställa tillgängligheten snarare än utifrån ett trafiksäkerhets- och miljöperspektiv? Det vill säga att fordonsägare i praktiken ska betala för onödiga besiktningar för att den tidigare landsregeringen så gärna ville göra bilbesiktningen till en marknad. Det är nämligen detta som blir konsekvensen av Eskil Erlandssons resonemang i interpellationen.

Därmed är inte sagt att vi har för avsikt att glesa ut på det sätt som Transportstyrelsen föreslår. Som jag inledde med har vi för avsikt att ta del av de remissvar som har inkommit och göra en bedömning utifrån både Transportstyrelsens rapport och de inkomna remissvaren, men det är intressant att ta del av den principiella diskussionen. Det skulle vara intressant att höra hur Eskil Erlandsson ser på det beslut som fattades om omregleringen och på vilket sätt den dåvarande regeringen säkerställde tillgänglighet i hela landet.

Anf. 156 ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Jag inledde med att säga att jag i denna sena timme inte ämnade ta upp någon längre politisk diskussion, men statsrådet tvingar mig. Som jag ser det är vi som deltar i den här debatten överens om att trafiksäkerhetsaspekten är det viktigaste. Till det ska läggas en miljöaspekt och också, som jag ser det, en tillgänglighetsaspekt. Det är det som är min huvudfråga.

Många av de fordon som verksamheter på den svenska landsbygden är beroende av är vad vi kan kalla landsbygdsfordon. Det är lastbilar, skolskjutsfordon och liknande, där det inte föreslås någon förändring av besiktningintervallerna.

De verksamheter som människor är beroende av är i sin tur beroende av att dessa fordon finns. Det är därför jag är så angelägen om att tillgängligheten finns kvar för den besiktningens verksamhet som är en nödvändighet för att fordonen ska få användas i den verksamhet som de är avsedda för.

Vad gäller den omreglering som den regering som jag var en del av gjorde vill jag säga: Ja, vi gjorde dessa avvägningar. Vi gjorde det på så sätt att vi försåg det statliga tidigare monopolet med en skyldighet att tillhandahålla den tillgänglighet som människor och deras verksamheter kräver. Men också för de verksamheter som delvis såldes ut slog man i avtal fast att de skulle bedrivas under ett antal år framåt i tiden, det vill säga att de som övertog dem inte fick avveckla dem.

Jag vill påstå att den avreglering eller omreglering som vi gjorde har fungerat på det sätt som vi har avsett. Men nu är jag rädd för att den nuvarande regeringen avser att försämra för människor och deras verksamheter på den stora svenska landsbygden – människor som är beroende av dessa

fordon, av att de är trafiksäkra och också miljövänliga, vilket ju kommer oss alla till del.

Jag är rädd för att den nuvarande regeringen inte tar den här frågan på allvar. Detta är en viktig fråga för alla dem som är beroende av att använda bil i sin verksamhet eller privat på den svenska landsbygden.

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 157 LEIF PETTERSSON (S):

Fru talman! Låt oss inte förvilla begreppen. Bilbesiktning är framför allt en trafiksäkerhetsfråga. Det har den alltid varit. Den infördes för att bilarna inte var trafiksäkra, och det är fortfarande huvudskälet. De andra aspekterna på det hela – miljö och sådant – är sådant som har kommit till. I dag är det en del av trafiksäkerheten att bilar ska vara så lite miljöstörande som möjligt.

Detta med avregleringen är också intressant. Om man hade låtit Bilprovningen få fortsätta hade man kunnat bygga upp de mobila enheter som man nu bara har några stycken av. Då hade man kunnat finnas ute i glesbygden, precis som man finns på flera ställen i Norrbotten, som jag kommer ifrån. Där har man mobila anläggningar och åker runt och besiktigar bilar. Man besiktigar faktiskt även tunga fordon – inte de riktigt tunga, men en del av de tyngre kan besiktigas på det sättet.

Sedan är det intressant att Eskil Erlandsson säger att det är statliga Bilprovningen som ska ta ansvaret. Men de privata aktörerna ställer man inga krav på. De ska i stället kunna håva in vinsterna på avregleringen. För det var ju det ni ville göra: Ni ville skapa en marknad som inte fanns, så ni gjorde det på konstlad väg. Ni sålde ut Bilprovningen med lånade medel. Det är vad ni gjorde. Ni fick skapa en marknad som inte fanns.

EU-direktivet passar som hand i handske med avregleringen, faktiskt. Det är precis detta som avregleringen till slut syftar till, det vill säga att man ska göra bara det marknaden kräver och ingenting annat. Och marknaden kräver inte så hög trafiksäkerhet.

Anf. 158 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Det intervall i fordonsbesiktningen som finns i Sverige har vi haft under en väldigt lång tid. Under den perioden har ganska mycket hänt vad det gäller bilarnas standard. En fem år gammal bil i dag har en helt annan kvalitet än en fem år gammal bil för bara några år sedan.

Det är rimligt att då och då se över till exempel besiktningsintervall och andra regelverk. Vi behöver hela tiden ha regelverk och verksamheter i samhället som följer med den utveckling som vi har.

Vi ska självklart ha en fortsatt fordonsbesiktning som säkerställer att vi har en trafiksäker och klimatanpassad fordonsflotta. Det är helt avgörande. Men vi ska självklart inte reglera, kontrollera och besiktiga mer än vad som behövs. Någonstans finns det en gräns. Man skulle naturligtvis kunna ha en diskussion: Ska vi i stället ha bilbesiktning en gång i halvåret? Ska vi ha det varje år även för nya bilar? Jag tror att vi i den här salen är överens om att det hade varit helt orimligt.

Det innebär att det finns ett spann när det gäller vad som är rimligt och orimligt i den här frågan och med vilket intervall man behöver genomföra fordonsbesiktning för att fortfarande upprätthålla en trafiksäkerhet och de klimatmål som vi har. Frågan om var exakt den gränsen går har regeringen

för avsikt att ta vidare när vi nu har fått Transportstyrelsens rapport jämte de remissvar som har inkommit.

Men jag konstaterar igen att den avreglering som skedde av bilbesiktningen i praktiken riskerar att ställa stora delar av landet, där den så kallade marknaden inte är så stark, utan den här verksamheten. Det är helt enkelt inte så intressant att bedriva en bilbesiktning i ett glesbefolkat område där man inte kan få så många kunder.

När man gör en marknad svarar den aldrig mot behov – det är självklart. En marknad svarar bara mot efterfrågan. Bilbesiktning är inte någonting som efterfrågas. Det är någonting som behövs. Därför är det en tämligen olämplig verksamhet att marknadsutsätta. Nu gjorde den tidigare regeringen det. Det har vi svårt att göra någonting åt. Men det är ett problem i förhållande till tillgänglighet och möjligheter att göra anpassningar över tid. Det tror jag att även Eskil Erlandsson kanske kan se, även om jag förstår att det kan vara lite jobbigt att erkänna.

Anf. 159 ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! När det gäller det sist framställda påståendet från statsrådet vill jag säga: Nej, jag ser faktiskt inte den problematik som statsrådet ser. Marknaden är konstant. Att det skulle vara fel med en omreglering som innebär att också andra aktörer än ett statligt monopol får tillträde till marknaden ser jag inte. Jag ser inte att det skulle påverka den tillgänglighet som jag, i det skede som nu är, är angelägen om att statsrådet avger ett löfte omkring. Det handlar om att tillgängligheten måste förbli konstant för de människor som har verksamheter – det är dem jag tänker mest på – men också för privatpersoner. Det handlar om att den blir oförändrad även efter en översyn av de besiktningsintervall som är för närvarande.

Jag har absolut inte någonting emot att man tittar på och omprövar det, men för de verksamheter som är väldigt viktiga för glesbygdens näringsliv är tillgängligheten en nödvändighet. Jag väntar fortfarande på ett löfte från statsrådet om att detta vägs in och tas stor hänsyn till i den översyn som är för närvarande.

Anf. 160 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! För regeringen är de klimatmål vi har satt upp, möjligheterna för människor att bo och arbeta i hela landet och en god tillgänglighet i hela landet avgörande. Men det handlar självklart också om trafiksäkerhet. Därför kommer vi inte att genomföra förändringar av fordonsbesiktningen som innebär en åsidosatt trafiksäkerhet eller en åsidosättning när det gäller klimatmålen eller den möjlighet som vi eftersträvar: att människor ska kunna bo, verka och leva i hela landet.

Det sa jag redan i mitt svar, och jag säger det gärna igen i slutanföreläggandet. Detta innebär självklart inte att man aldrig kan göra förändringar. All verksamhet behöver ses över. Även om man så småningom kommer fram till att man ska ha det som man har det – det kan ju hända – handlar det om att man omprövar och ständigt har en öppen inställning till det man gör. Och det vi gör ska vi göra för att det behövs och är bra och inte för att vi alltid har gjort så. Det tycker jag är en ganska sund inställning i ganska många frågor.

Men regeringen sätter trafiksäkerheten, tillgängligheten i hela landet och klimatfrågan väldigt högt på dagordningen. Det gäller naturligtvis även i förhållande till fordonsbesiktningen.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2015/16:72
1 mars

Svar på
interpellationer

§ 23 Svar på interpellation 2015/16:396 om återreglering av järnvägsunderhållet

Anf. 161 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Emma Wallrup har frågat mig vilken tidsplan regeringen har för att fullfölja åtagandet om att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhållet av den svenska järnvägen.

Regeringen har höga ambitioner när det gäller att säkerställa kvaliteten på befintlig transportinfrastruktur och utveckla transportsystemet i stort. Järnvägen har en stor och betydelsefull roll i det svenska transportsystemet, och väl fungerande transporttjänster med tåg är viktigt för att uppnå flera mål om hög sysselsättning, en ökad andel kvalificerad industriproduktion, minskad klimat- och miljöpåverkan samt färre dödade och skadade i trafiken.

Regeringen beslutade därför i december 2014 om ett tilläggsdirektiv till den pågående utredningen om järnvägens organisation (dir. 2014:160) i syfte att tidigarelägga redovisningen av frågor rörande byggande och underhåll av infrastrukturen. Utredningen lämnade i mars 2015 delbetänkandet *Koll på anläggningen* (SOU 2015:42).

Delbetänkandet har därefter remitterats, och svar har inkommit under september 2015. De flesta instanser anser att delbetänkandet ger en god beskrivning av de problem och brister som förekommer inom järnvägsunderhållet och är positiva till utredningen och ställer sig bakom de förslag till åtgärder som utredningen har.

Regeringen har även uppdragit åt Trafikverket i december 2014 respektive juni 2015 att utreda och redogöra för Trafikverkets syn på alternativa former för organisering av underhållet av järnvägen samt redogöra för det arbete som bedrivs med syfte att förbättra underhållsverksamheten inom järnvägen.

Regeringen har således ett omfattande underlagsmaterial att bereda och ta ställning till. Arbetet pågår nu inom Regeringskansliet, och jag avser att inom kort återkomma med vilka åtgärder regeringen avser att vidta.

Anf. 162 EMMA WALLRUP (V):

Fru talman! Vi har klimatmål som ska nås. Det är jätteviktigt att nästa infrastrukturplan tar klimatmålen på allvar. Det är kanske den största frågan i svensk klimatpolitik och verkligen avgörande för om Sverige ska nå klimatmålen.

En del av detta är just järnvägsunderhållet. Vi står i ett läge där klimatkaos väntar bakom knuten om vi inte agerar. Där kan vi förlora kontrollen. Redan nu ser vi svår torka, översvämningar och skogsbränder runt om på jorden. I flera delstater i USA har man fått evakuera människor på grund

av starka väderhändelser. Även här hemma i Sverige har vi sett väderhändelser som vi inte tidigare har sett i modern tid, som stör infrastruktur, skapar skogsbränder och så vidare. Det är viktigt att vi satsar på järnvägen.

Det var redan på 80-talet tydligt uttalat från Margaret Thatchers sida att det skulle finnas fler privata aktieägare i England än LO-medlemmar. Men hon sa också att hon inte ville privatisera järnvägen. Storbritannien fick dra lärdom av avregleringen. På kort tid lät man statliga Network Rail överta underhållet igen för att få ordning på järnvägen. Det minskade förseningarna kraftigt. Det är så vi borde arbeta även här.

Vi har lekt affär med infrastrukturen färdigt nu, tycker vi. Det enda det har lett till är att bolagen konkurrerar med lägre priser, vilket har lett till sämre underhåll, sämre trygghet i fråga om arbetena och sämre löner. Vi måste sluta vara marknadsfundamentalister – Margaret Thatcher-eran borde lämnas därhän. Vi har sett för mycket avarter, även om inte ens hon ville avreglera järnvägen.

Sveriges järnvägssystem präglas i dag av uppsplittring på en mängd aktörer. Marknadsanpassning är särskilt olämpligt inom järnvägssystemet. Orsaken till nuvarande tågkaos beror på en rad brister, bland annat konkurrensutsättningen, som har urholkat järnvägssystemet.

I dag skulle jag säga att hela systemet är som en ost med håligheter, håligheter som uppstår där vinster plockas ut i olika led. Verksamheterna slimmas, och marginalerna är så små. Det gör att kvalitet och säkerhet urholkas, något som vi ser överallt i massor av verksamheter i hela vår offentliga välfärd, och det syns även här. Detta är effekt av avregleringsivern och Thatchers plan att skapa fler aktieägare överallt inom den offentliga välfärden.

Gemensamt för bristerna är just att vinst- och avkastningsjakt är drivkraften för företag och bolag inom systemet och inte samhällsnyttan. Samtidigt har vi för lite resurser till järnvägsunderhållet. Felprioriteringen av resurser som i stället går till vinster och den dåliga synkroniseringen är väldigt olycklig. Vi skulle därför vilja se ett samlat ansvar för järnvägen hos staten, där man ser över organisationsformen.

Jag vet att Anna Johansson vid ett tidigare tillfälle har svarat Seko, som just nu driver en kampanj för en statlig kontroll av järnvägen, att det inte är någon skillnad om Trafikverket ansvarar för olika bolag som hanterar järnvägen eller om det är i statlig regi.

Anf. 163 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag skulle vilja börja med att säga till Emma Wallrup att man inte behöver gå så långt vare sig geografiskt eller i tid som till Margaret Thatcher för att hitta en övertro på marknaden som funktionssätt.

Den regering vi hade fram till förra året har på område efter område haft en övertro på att om man bara marknadsutsätter så kommer den osynliga handen farande och ställer allt till rätta. På område efter område har detta visat sig vara just bara en from förhoppning.

Samtidigt kan man konstatera att det är en sak att ha en uppfattning innan man har släppt ut anden ur flaskan. Andar är nämligen mycket enkla att släppa ut ur flaskor än att trycka tillbaka in igen.

Samtidigt ser vi ett stort behov av att staten ska återta kontrollen över järnvägen. Järnvägen är ett system som behöver ha en systematisk hantering. Det räcker dock inte, utan det är hur Trafikverket arbetar med att

fastställa underhållsplaner och skaffa sig kunskap om hur anläggningen ser ut, att vi tillför resurser för att kunna genomföra underhåll som upprätthåller kvaliteten i järnvägen och många andra saker som påverkar hur järnvägen fungerar.

Lika lite som man ska vara marknadsfundamentalist och tro att marknaden löser alla problem ska man därför inte tro att statlig eller kommunal regi per automatik löser alla problem. Det finns också en hel del andra saker som handlar om organisation, kunskap, kompetens, utförande och resurser som påverkar utfallet. Den insikten tror jag att man behöver ha. Det finns ingen anledning att låta pendeln svänga från den ena extremen till den andra.

Däremot är det viktigt att staten har det samlade ansvaret för järnvägen, och regeringen kommer att återkomma med förslag på hur vi ska åstadkomma detta.

Anf. 164 EMMA WALLRUP (V):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Jag skulle vilja problematisera just det uttalande från Anna Johansson från ett tidigare tillfälle som jag avslutade med: att det inte är någon skillnad om Trafikverket styr över flera bolag som handhar underhållet eller om man gör det i egen regi.

Seko har gjort en utredning och har också väldigt mycket egen erfarenhet, eftersom banarbetare och andra arbetare inom Sekos verksamhetsområde har väldigt mycket kunskaper. Det är flera olika delar. Det handlar till exempel om att man måste ha en flexibilitet när man utför förebyggande underhåll. Man behöver också ha en flexibilitet när man ska utföra avhjälpande underhåll. Man behöver ha både kunskap och maskiner tillgängliga. Allt behöver vara nära till hands, för man måste styra verksamheten på olika sätt beroende på hur man kan planera om resande, tågtider och så vidare.

Det är också mycket lämpligare att besiktning utförs i samband med att man åtgärdar saker. Det här gjorde man förr i tiden när det var i statlig regi, men nu skickar man ut entreprenörer som ska utföra underhållsåtgärder på uppdrag, och dessa uppdrag är inte så skrivna att det går att se till helheten. Det är väldigt svårt att skriva sådana uppdrag, för Trafikverket har inte heller den kunskapen i dag.

Det här är en osmart hantering av resurser, och det är väldigt skadligt, därför att det som har skett nu är att säkerheten på järnvägen brister. Jag reste själv med ett tåg som tvärstannade. Jag frågade vad det berodde på, och då var det banarbetare på spåret. Mannen som jag frågade i vagnen och som jobbade där sa att det händer ganska ofta att entreprenörerna inte talar om när det är banarbetare på spåret.

Jag har lyft fram detta i tidigare debatter, men det är just sådana här saker som uppstår när man har väldigt många underentreprenörer. Då har man sämre samordning på väldigt många olika sätt, och det kan till och med gå så här långt.

Jag skulle därför inte hålla med Anna Johansson om att det inte spelar någon roll om Trafikverket styr över flera entreprenörer eller om man har det i egen regi. Det här är en helhet. Det är som ett blodomlopp, och allting hänger samman. Karin Svensson Smith brukar kalla det för en orkester, men det är just att järnvägen är en helhet, som en organism.

Prot. 2015/16:72
1 mars

Svar på
interpellationer

Därför tycker jag att vi ska lyssna på Seko som faktiskt har arbetare som arbetar inom verksamheten och som till och med driver den här linjen väldigt hårt att man tror att statlig regi är det allra bästa för verksamheten. Varken Seko eller Vänsterpartiet driver att det ska vara fullt ut på en gång, utan man går över mer och mer i den riktningen igen inom de verksamheter där man först ser att det är lämpligt för att faktiskt få ordning på järnvägen igen.

Jag tycker att det är viktigt att ta med sig kunskapen och lyssna på Seko och lyssna på dem som arbetar med underhållet. Vad behövs för att helheten ska fungera?

Anf. 165 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Det uttalande som Emma Wallrup återger och som jag skulle ha gjort till Seko vill jag bra gärna veta varifrån det kommer, för jag känner inte riktigt igen det. Jag tycker att det är viktigt när man citerar att det är korrekt återgivet.

Det jag vet att jag har sagt är att oavsett om det är i egen regi eller om man köper en tjänst från en annan så behöver man säkerställa att man har kompetens att veta vad det är som ska genomföras. En beställning behöver ju ske oavsett om det är i form av arbetsledning eller om det är i form av en mer regelrätt upphandling. Man måste alltså ha en kunskap om hur anläggningen ser ut, man måste veta vilka jobb det är som ska utföras och man måste ha resurser tillgängliga för att kunna genomföra det arbetet.

Detta gäller oavsett vilken organisationsform man har, och jag vidhåller nog att det är på det sättet. Om man har en verksamhet i statlig regi men inte har tillräckligt med resurser och inte har kunskap om vad som behöver göras kommer det ändå inte att bli riktigt bra. Det var liksom det som var min poäng. Åtgärden att överföra i statlig regi kommer inte ensam att innebära att alla problem vi har i järnvägssystemet försvinner över natten. Så är det inte, utan det behöver göras andra saker och fler saker.

Jag vill också vara tydlig med att säga att det som Emma Wallrup i den här debatten hänvisar till som Seko är inte Seko. Seko som huvudorganisation har nämligen lämnat ett remissvar på den här utredningen som *inte* kräver ett totalt återförstatligande. Den kampanj som Emma Wallrup beskriver är inte heller från Seko, utan det är en klubb inom Seko som bedriver den. Jag säger det så att vi får ordning på fakta i den här diskussionen.

Jag vidhåller att vi från regeringens sida anser att det är viktigt att staten återtar kontrollen över järnvägsunderhållet. Vi behöver se till att de resurser vi tillsätter används på ett klokt och effektivt sätt. Vi behöver se till att de aktörer som finns på järnvägen agerar med en helhetssyn och med resenärernas och godstransportköparnas bästa för ögonen.

På den punkten kommer vi att leverera, och jag hoppas kunna återkomma i den här kammaren inom kort med en bild av hur det ska gå till.

Anf. 166 EMMA WALLRUP (V):

Fru talman! Jag har pratat med Seko och frågade då extra om det verkligen är Seko i sin helhet som står bakom kampanjen, och det sa de till mig att det är. Uttalandet, som innebär ungefär det du säger nu om att huvudsaken är att Trafikverket har ordning, hämtade jag i en intervju med dig som ligger på kampanjhemsidan. Du kan gå in och läsa där. Jag vet inte om du har blivit rätt citerad eller inte.

Jag vill påpeka att vi i Vänsterpartiet var nöjda med vår förhandling där vi kom överens med regeringen om att staten skulle ta det samlade ansvaret för underhållet. Men jag vill också säga att både Seko och vi menar att det här ska ske steg för steg och balanserat. Slutmålet behöver inte vara en total återreglering, men vi ska ta kontroll över de delar där det funktionellt behövs för att vi ska få en helhet och för att det ska fungera bra.

Jag tycker att man ska bära med sig att det är viktigt att ha maskiner och kunskap och att kontroll och underhåll utförs samtidigt för att spara resurser, eftersom vi har resursbrist inom systemet. Det tycker jag pekar mot att vi behöver gå mot ett ökat samlat arbete med underhållet. Det fungerar varken arbetsrättsligt eller funktionellt med en mängd olika underentreprenörer som utför underhållet.

Det viktigaste att bära med sig i det här är att vi behöver gå i den riktningen. Vi måste få bort osunda intressen som inte har samhällets nytta för ögonen, och vi måste vara rädda om skattemedel så att vi inte har uppdrag till underhållsarbetare som gör att de inte, som det är i dag, kan se till helheten när de är ute och arbetar. Man ska arbeta med lång kontinuitet och kunskap och med att vårda bansystemet som man gjorde förr. En sådan modell behöver vi.

Anf. 167 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! I ärlighetens namn får man väl ändå säga att järnvägen inte var alldeles problem- och friktionsfri före 2010 när de här förändringarna genomfördes. Min minnesbild, som är från åtminstone 80-talet, är tydlig. Det har alltid, mer eller mindre, varit problem med järnvägen. Var det inte SJ som gick med förlust så var det andra problem.

Det innebär att det här till stora delar är gamla försyndelser som vi behöver handskas med. Oavsett hur man organiserar det finns det saker som handlar om styrning och ledning, resurser och organisering och inte minst kunskap om handläggningen, planering av åtgärder och i vilken ordning de ska utföras. Men vi behöver också ta ett fastare och tydligare helhetsgrepp från statens sida om järnvägsunderhållet. Där tror jag att jag och Emma Wallrup är alldeles överens.

Framför allt är målet med det vi gör att fler resenärer ska kunna lita på att de kan komma till jobbet med järnvägen och att godstransportköparna kan lita på att godset kommer fram i tid och dit det ska så att vi har en järnväg mot motsvarar både företags och resenärers behov och bidrar till jobb och utveckling i hela vårt land. Det tror jag att vi är alldeles överens om.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 24 Svar på interpellation 2015/16:398 om skolledares arbetssituation

Anf. 168 Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Fru talman! Linus Sköld har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att förbättra skolledares arbetssituation. Vidare har han frågat mig

hur jag avser att arbeta för att skapa goda förutsättningar för skolledares pedagogiska ledarskap.

Skolledarfunktionen är central för skolverksamhetens kvalitet och utveckling. Förskolechefen och rektorn har som pedagogiska ledare det övergripande ansvaret för att verksamheten som helhet utvecklas och inriktas på att nå de nationella målen. Det är därför viktigt att rektorer och förskolechefer har goda förutsättningar att utveckla sitt pedagogiska ledarskap utifrån kraven i skollagen, läroplanerna och andra författningar.

Enligt skollagen ska varje huvudman se till att rektorerna går en särskild befattningsutbildning eller en utbildning som kan jämföras med denna. Utbildningen ska påbörjas snarast möjligt efter det att rektorn har tillträtt sin anställning och vara genomförd inom fyra år efter tillträdesdagen. Den obligatoriska befattningsutbildningen ges i dag vid sex lärosäten.

Sedan 2011 pågår en fortbildningsinsats för rektorer som är inriktad mot styrnings- och ledarskapsfrågor. Syftet är att ge rektorerna förutsättningar att utveckla och fördjupa sitt pedagogiska ledarskap utifrån kraven i skollag och läroplaner samt utifrån vetenskaplig grund och beprövad erfarenhet.

Rektorer som deltagit i fortbildningen vittnar om att de stärkts i sin roll som pedagogiska ledare. Regeringen har därför beslutat att förlänga satsningen till och med 2018. Regeringen har också initierat en motsvarande kompetensutvecklingsinsats för förskolechefer som syftar till att utveckla förskolechefernas pedagogiska ledarskap. Utbildningen påbörjades under hösten 2015, och satsningen beräknas pågå till och med 2018.

Linus Sköld pekar i sin interpellation på att skolledares lönenivå i genomsnitt är lägre jämfört med genomsnittlig lönenivå för chefer. Regeringen beslutade nyligen om Lärarlönelyftet som innebär att ett särskilt statsbidrag införs vid halvårsskiftet 2016 i syfte att stimulera skolhuvudmännen att ge särskilt kvalificerade lärare, förskollärare eller fritidspedagoger högre lön. Inom ramen för satsningen finns det möjlighet även för lärare i ledande befattning att ta del av statsbidraget för högre lön om de uppfyller kraven på legitimation, till största delen av sin arbetstid arbetar med undervisning och uppgifter som hör till undervisningen eller andra uppgifter av pedagogisk natur samt uppfyller övriga villkor i statsbidragsförfordningen.

Lärarlönelyftets fokus är dock att höja läraryrkets attraktivitet, och ansvaret för lönesättningen ligger, oberoende yrkesgrupp, på arbetsmarknadens parter. Det är av avgörande betydelse att huvudmännen tar sitt arbetsgivaransvar genom att prioritera investeringar i skolledares löner. Det är viktigt att även lönenivån för skolledare motsvarar det ansvar och den ofta komplexa uppgift som skolledare har.

Som nämns i interpellationen visar granskningar från bland annat Statens skolinspektion att många skolledare anser att de på grund av en stor mängd administrativa uppgifter inte kan avsätta tillräckligt med tid för pedagogisk ledning av verksamheten.

Utredningen om rektorernas arbetssituation inom skolväsendet konstaterar i sitt betänkande *Rektorn och styrkedjan* (SOU 2015:22) att många av rektorernas problem beror på svagheter i den så kallade styrkedjan. Med skolans styrkedja avses i utredningen den kedja som består av staten – huvudmannen – huvudmannens förvaltning – rektorerna – lärarna. I fråga om fristående skolor utgörs motsvarande kedja ofta av staten – huvudmannen

– rektorns chef – rektor – lärare. Betänkandet har remitterats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Sammantaget genomförs en rad insatser som syftar till att förbättra skolledares förutsättningar för att utveckla sitt pedagogiska ledarskap genom till exempel fortbildning. Jag delar dock Linus Skölds bedömning att mer behöver göras.

Anf. 169 LINUS SKÖLD (S):

Fru talman! I sitt svar berör Gustav Fridolin nästan uteslutande utbildningsinsatser som verktyg för att förbättra skolledares förutsättningar att utöva sitt pedagogiska ledarskap. Det är också huvudinriktningen i utredningsbetänkandet, *Rektorn och styrkedjan*, som utbildningsministern hänvisade till.

Jag tycker att frågan som vi nu debatterar här kan anläggas lite fler perspektiv än så. Först och främst tycks vi vara överens om att skolledare har en nyckelroll för utbildningens kvalitet och utveckling. Vi har identifierat skolledarrollen som en nyckel till framgång.

Ur ett verksamhetsperspektiv, det perspektiv som säger att skolledaren är viktig för skolans utveckling och kvalitet, tycks fortbildningsinsatser och befattningsutbildning vara rimliga verktyg för rektorn att stärka sin inre trygghet och sin kompetens för att agera inom ramen för det pedagogiska ledarskapet. Det handlar om att stärka professionen, att förstå sin roll i ett komplext system på ett mer nyanserat sätt och att bygga sig större nätverk. Det finns många fördelar rent verksamhetsmässigt.

Det andra perspektivet som jag tänker att man måste ha på den här frågan handlar mer om yttre faktorer. Det är alltså ett arbetsmiljöperspektiv. Det saknar jag helt i utbildningsministerns svar.

Vi har en skolledarkår i landet som omsätts snabbt, som överväger att lämna yrket, som har talrika enheter och som har ett komplext och svårbalanserat uppdrag. Skolledare är ofta sjukskrivna till följd av arbetsrelaterad stress, beskriver sig själva som stressade när den statliga utredaren frågar och så vidare. Det är ganska många indikationer på bristande arbetsmiljö, i ganska många olika utredningar från alltifrån facket till Arbetsmiljöverket till inspektionen till statliga utredningar.

Då tänker jag att vi behöver acceptera det som en systemfråga. Om vi accepterar det som en arbetsmiljöfråga och en systemfråga verkar det inte helt rimligt att föreslå fortbildning som den medicin som ska bota sjukan. Det är lika orimligt som att tänka att fortbildning för personalen skulle lösa det strukturella arbetsmiljöproblemet med delade turer i vård och omsorg.

Utbildningsministern säger som avslutning i sitt svar att han delar min bedömning att mer behöver göras. Min följdfråga är alltså enkel: Vad skulle det kunna vara?

Anf. 170 Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Fru talman! Linus Sköld gör en beskrivning som många har gjort av den utredning som professor Olof Johansson gjorde, *Rektorn och styrkedjan*. Den går ut på att analysen var viktig men att förslagen om fortbildning inte räckte för att täcka upp analysen. Det är en rimlig synpunkt som har kommit in från många remissinstanser.

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

Men om jag ska komplicera bilden något är den argumentation som professor Olof Johansson har i utredningen, om varför fortbildning också kan vara ett svar på åtminstone en del av de strukturella problem som utredningen belyser, och det som Linus Sköld beskriver två paradoxer.

Den första paradoxen är att vi i dag har en skollag som i grunden ger rektorer möjlighet att delegera alla arbetsuppgifter utom just det pedagogiska ledarskapet. Ändå är det det pedagogiska ledarskapet som man som rektor menar att man inte har tid till. Det är klart att det finns en paradox i hur lagen ser ut och vilka förutsättningar man som rektor upplever att man har att arbeta utifrån enligt lagen.

Den andra paradoxen är att Olof Johansson kan se i sina undersökningar att även rektorer som fått mer personal för avlastning, administrativ och annan personal som man kan delegera till, i flera fall upplever att de har lika lite tid kvar till det pedagogiska ledarskapet även med den personalen. Man fortsätter att ha de administrativa uppgifterna och förväntningarna på sig att genomföra dem snarare än det pedagogiska ledarskapet.

Det är de två paradoxerna som gör att mycket av Olof Johanssons svar är fortbildning. Det ska sägas att det inte bara handlar om fortbildning av rektorer utan lika mycket av politiker, förvaltningschefer och andra i styrkedjan som behöver kunna skollagen minst lika väl som en rektor.

Med det sagt och med den förklaringen till den utredning som vi nu bereder vill jag ändå svara mer konkret på Linus Skölds fråga om vad jag menar när jag säger att mer kan behöva göras. Det är precis den typen av diskussioner vi för med parterna inom den nationella samlingen för läraryrket.

När det handlar om rektorer tror jag att man samlas ganska mycket om tre delar. Det handlar om tid för rektorsuppdraget, det handlar om mandat till rektor och det handlar om stöd i rektorns uppgift.

När det gäller tiden återkommer vi till att för att rektorer ska få mer tid för sin uppgift måste det rensas i arbetsuppgifter som i dag ligger på rektorerna och säkerställas att det finns fler anställda som kan göra jobbet, att det finns tillgång till administrativ och annan personal.

I rensandet är det ungefär samma saker, som vi har makt över från statligt håll, som tynger rektorns uppgift och som tynger andra personalkategorier, framför allt lärare. Om man minskar på de nationella proven, digitaliserar dem, ökar det också rektorns tid så som arbetet är organiserat på många skolor. Om vi förbättrar reglerna för särskilt stöd och kan koppla bort rektorn från en del av de uppgifterna innebär det också att det på ett annat sätt kan ges mer tid för det pedagogiska ledarskapet.

Det är två rensningar i arbetsuppgifter som vi kan stå för från statens sida och som befriar tid för rektorn. De statliga satsningarna på fler anställda hör såklart också dit.

När det gäller mandatet tror jag – och jag skulle gärna vilja utveckla det senare – att den satsning vi gör, inom Samverkan för bästa skola, på skolor som har särskilt tuffa förutsättningar är ett gott sätt för att inom ramen för nuvarande bristande styrkedja ändå kraftigt stärka rektorerna och rektors förutsättningar för att jobba på de tuffaste skolorna. Det görs genom att deras arbetsuppgifter samlas i en handlingsplan där staten och huvudmannen tillsammans står bakom åtgärder som man vill se genomförda och som har stöd i forskning eller erfarenhet.

När det gäller stödet ser vi att flera av de nationella skolutvecklingsprogram som regeringen har beställt och som Skolverket nu genomför riktas just till rektorn och rektorns arbetssituation.

Prot. 2015/16:72
1 mars

*Svar på
interpellationer*

Anf. 171 LINUS SKÖLD (S):

Fru talman! Jag vill tacka för det uttömmande svaret.

Styrkedjan som begrepp ger en något förenklad bild av hur skolan styrs. Egentligen omfattar det bara de formella delar som vi kan påverka i det här huset och i förvaltningsled och så vidare. Som utbildningsministern pekar på finns det också mer svårfångade och informella styrningar, såsom kultur och förväntningar på ledarskap, som svårligen låter sig beskrivas inom begreppet styrkedjan. Men i mitt fortsatta resonemang är styrkedjan, i den betydelse som utbildningsministern använde i sitt första svar, ändå rimlig att använda.

Skolledarens roll är komplex. Det har vi konstaterat tidigare. Det kommer sig delvis av hur styrningen av skolans uppdrag fungerar. Styrkedjan är inte rak. Skolledaren är i princip en statlig företrädare i viss mening och är direkt utförare av skollag och läroplan. Vi har också indirekta regleringar som skjuter vidare ansvaret via huvudmannen till skolledaren. Skolledaren är i många fall primär kommunal chefstjänsteman eller vd i ett privat företag. De rollerna är trixiga att balansera.

Skolledaren har, som utbildningsministern påpekat, i lagstiftning fått mandatet att forma skolans inre organisation som man själv bedömer lämpligt. Det ställs givetvis mot omgivningens förväntningar. De som dristar sig till att ha förväntningar på vad skolledaren bör göra är alltifrån föräldrar till politiker, elever, förvaltning, medier, allmänhet – i stort sett alla.

Samtidigt förfogar skolledaren inte över medlen att göra det, i alla fall oftast inte. Målen för verksamheten är också så omfattande och tolkningsbara att det är svårt att veta var uppdraget börjar och var det slutar. Samtidigt mäts verksamheten av externa aktörer på längden och tvären – inspektionen, PISA, huvudmännen, Skolverket och medier. Till och med facken ger sig på att uttala sig om skolors kvalitet utifrån mätningar som de själva gör.

Styrkedjan gynnar inte förtroendet eller tilliten. Det är en slutsats som jag vill minnas att Olof Johansson drog i sin analys. Bristande förtroende är ett problem med det här sättet att styra skolan. Jag tänker att en skolledare skulle ha rimliga förutsättningar att balansera det komplexa uppdraget om skolledaren ägde sin profession och kände sig betrodd, om styrkedjan präglades av förtroende mellan nivåerna. Det gör den inte.

Vad ämnar utbildningsministern göra åt det?

Anf. 172 Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Fru talman! Jag delar verkligen bilden; när vi har en svag eller rent av bristande styrkedja i svensk skola är det ytterst eleverna som drabbas, men det finns nog ingen som är så utsatt i systemet som just rektorn, eftersom rektorn möts av så många och motstående förväntningar från olika håll.

Ska man vända det och bygga mer av tillit – Olof Johansson använde begreppet förtroende – och bygga en ansvarskultur, vilket är kännetecknande för internationella skolsystem som lyckas väl liksom skolor och hu-

vudmän i Sverige som lyckas väl, tror jag att vi behöver göra systemförändringar i uppbyggnaden av den svenska skolan och den svenska styrkedjan. Det är anledningen till att regeringen har kallat på en skolkommision där forskningen och professionen sitter företrädde och har möjlighet och fria mandat att lägga fram förslag på de styrningsförändringar och andra förändringar som behövs för att skapa ett mer likvärdigt skolsystem och en mycket tydligare ansvarsfördelning. När alla i det svenska skolsystemet vet var deras ansvar börjar och slutar kan man bygga den ansvarskultur som behövs.

Kan vi därmed inte göra någonting förrän vi inväntat Skolkommisionens betänkanden? Det första kommer senare i år, det andra nästa år. Jo, det kan vi! Det var därför jag delade upp mitt förra inlägg enligt de åtgärder vi vidtar för tidigt mandat och stöd. Jag skulle vilja utveckla en av de åtgärder, nämligen samverkan för bästa skola, som riktar sig just till de skolor som har de tuffaste förutsättningarna och som har svårast att ge eleverna möjlighet att nå målen.

En vanlig och återkommande situation på de skolorna är att man har rektorer som sitter mycket kort tid. Man har ett väldigt snabbt utbyte av rektorer. Det är som rektor väldigt svårt att få det mandat som behövs för att kunna jobba vidare. Precis som Linus Sköld beskriver handlar det om att de har mängder av olika förväntningar på vad de ska göra i sin uppgift, vilket i slutändan gör det mycket svårt att bedriva ett fungerande skolutvecklingsarbete. Det blir en skola som inte ger det bästa till eleverna därför att den som har ansvar för att göra det hela tiden måste brottas med olika förväntningar och olika maktsfärer som styr över skolan. Det handlar om politiker, eller motsvarande inom friskolesystemet, och därtill förvaltning, föräldrar, medier, elever och statens olika organ.

Det vi såg att vi behöver göra på de här skolorna – i vårt fall i väntan på tydligare styrningsförändringar, och sannolikt även efter dem – när man har situationen att det är svårt eller hart när omöjligt att fungera som rektor är att samla staten och huvudmannen bakom en gemensam handlingsplan kretsande kring åtgärder som man ger rektorn mandat att genomföra, åtgärder som man har sett fungera i andra delar av skolsystemet och som har stöd i empiri eller forskning. Det blir helt enkelt ett slags avtal mellan staten och huvudmannen som rektorn får möjlighet att genomföra. Förslaget utarbetades ursprungligen av bland annat Sveriges Skolledarförbund efter den kritik man haft mot hur Skolinspektionen och Skolverket fungerat mot skolor.

Det här börjar rulla ut nu. De första avtalen är tecknade. Avtalen går, med skiftande förutsättningar, ned på enskild skolnivå för huvudmannen och kompletteras med nya avtal för de skolor som tar på sig den växande uppgiften att ta emot många nyanlända på kort tid. Ett hundratal avtal kommer att slutas mellan staten och huvudmännen åren 2016 och 2017.

Jag tror att det är så här man måste jobba med de skolorna för att möta den problembild Linus Sköld ger av skiftande förväntningar. Då finns det en tydlig förväntan på rektorn att förhålla sig till och en möjlighet att sortera andras förväntningar. Det kan ge svar gentemot rektor, medier och även de egna lärarna när det behövs.

Anf. 173 LINUS SKÖLD (S):

Fru talman! När jag talar om olika perspektiv menar jag inte att man ska sortera bort elevperspektivet. Det är viktigt för mig att understryka det. Men ur ett elevperspektiv är det viktigt att förutsättningarna för rektorns pedagogiska ledarskap fungerar. Då ser jag tre perspektiv som samverkar. Det handlar om styrning, verksamhetsfokus och arbetsmiljöfokus.

Jag skulle vilja be om ett förtydligande. I det inledande svaret fanns det några lite kryptiska formuleringar om Lärarlönelyftet. Jag skulle bara vilja få detta klarlagt. Ministern talade om "lärare i ledande befattning" samt om "andra uppgifter av pedagogisk natur". Betyder det att skolledare omfattas av Lärarlönelyftet? Jag tänker mig att utbildningsministern gärna vill förtydliga det.

Hur det än är har jag egentligen inte så mycket mer att tillföra. Det handlar om styrning, arbetsmiljö och verksamhet. Låt oss skapa rimliga förutsättningar för gott pedagogiskt ledarskap!

Anf. 174 Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Fru talman! Jag tackar för interpellationsdebatten. Jag ska förtydliga de kryptiska meningarna, som är direkt tagna ur förordningen om Lärarlönelyftet. Nej, man kan inte säga att skolledare per se omfattas. Däremot har man rättat till ett stort problem som vi menar finns i karriärtjänsterna, och som såklart blir mycket större när det inte handlar om nya tjänster, nämligen att lärare som tar en ledande befattning, det vill säga lärare som blir skolledare, inte ska vara utestängda. Om man är lärare och blir skolledare ska det inte vara så att de statliga medel som finns plötsligt tas bort. Det blir ett väldigt märkligt sätt att kommunicera till lärare som väljer att utvecklas i sin profession genom att bli skolledare. Detta har vi rättat till i Lärarlönelyftet.

Däremot ska det sägas – och det var det jag underströk – att Lärarlönelyftet, som i genomsnitt motsvarar 3 000 per individ i skolan som träffas av det, inte är det som kan rätta till att skolledare tjänar så mycket mindre än andra chefer. Huvudmännen måste ta ett mycket större ansvar för rekryteringen av skolledare, också vad gäller investering i lön, och det är vi väldigt tydliga med. Det finns ingen statlig satsning som kan hjälpa till, utan där måste man ta det grundläggande huvudmannaansvaret.

Linus Sköld sammanfattar med orden styrning, verksamhetsfokus och arbetsmiljöfokus. Jag upplever att det är det vi har hållit oss till. Jag kan dela upp det jag säger utifrån det. Styrning handlar om att vi måste förstärka styrkedjan. Det är ett av Skolkommissionens grundläggande uppdrag. Samverkan för bästa skola är ett sätt att göra det just nu för de skolor som har det allra tuffast. Verksamhetsfokus är något som de nationella skolutvecklingsprogrammen har, och detta fokus kommer att bli mycket tydligare för skolledare som har möjlighet att ta del av dem. Arbetsmiljöfokus handlar om att rensa i arbetsuppgifter, se till att det finns tid för det pedagogiska ledarskapet och inse att de statliga satsningar vi gör på mer personal måste kunna leda till att man utifrån skolans lokala förutsättningar anställer den personal som man ser är nödvändig för att skolan ska kunna utvecklas. Så har vi till exempel konstruerat lågstadiet.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 25 Svar på interpellation 2015/16:414 om sexuellt våld inom psykiatrin

Anf. 175 Statsrådet GABRIEL WIKSTRÖM (S):

Fru talman! Bengt Eliasson har frågat mig vilka åtgärder jag tänker vidta för att komma till rätta med de problem som finns inom den psykiatriska heldygnsvården, hur jag ska säkerställa en långsiktig utveckling av den psykiatriska heldygns- och tvångsvården samt om jag avser att ta initiativ till något tilläggsdirektiv till den pågående utredningen.

Psykisk ohälsa är en av regeringens mest prioriterade frågor inom hälso- och sjukvårdsområdet. Sedan flera år tillbaka avsätts betydande statliga resurser till kommuner och landsting genom årliga överenskommelser mellan staten och Sveriges Kommuner och Landsting. Den överenskommelse som slutits för 2016 omfattar 845 miljoner. Syftet med överenskommelsen är att stimulera utvecklingsarbete och skapa bättre förutsättningar för lokala och regionala analyser av de utmaningar som respektive län står inför. Det handlar också om att identifiera behov och utvecklingsmål lokalt och regionalt samt att förbättra ungas psykiska hälsa. Analysen ska resultera i målsättningar på fem års sikt inom fem fokusområden och lokala eller regionala handlingsplaner för att nå målen. Här skapas unika möjligheter för målgruppsanpassade regionala satsningar.

Jag ser mycket allvarligt på de uppgifter som har framkommit i radio-programmet *Kalibers* granskning. Det är, precis som interpellanten framhåller, en grundläggande uppgift för samhället att skydda barn och vuxna mot alla former av sexuella kränkningar. Att säkerställa en god vård och garantera patientsäkerhet är i hög grad ett ledningsansvar som vilar på sjukvårdens huvudmän.

Jag vill i detta sammanhang lyfta fram det stöd som Socialstyrelsen har tagit fram för att säkerställa en god kvalitet i vård och omsorg, nämligen Socialstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om ledningssystem för systematiskt kvalitetsarbete. Brister i det systematiska kvalitetsarbetet ökar risken för att den typ av händelser som interpellanten pekar på kan uppstå. Det är därför av yttersta vikt att dessa bestämmelser hålls levande på alla nivåer i vården. Tillsynsmyndigheten Inspektionen för vård och omsorg fyller här en viktig roll, men det grundläggande ansvaret för att upprätthålla en hög medvetenhet om olika risker vilar på ansvariga ledningsfunktioner.

Vidare är det min bedömning att den långsiktiga utvecklingen av psykiatrin kan stimuleras genom det arbete som det nyligen inrättade Rådet för styrning med kunskap bedriver. Rådet behandlar strategiskt viktiga frågor som bidrar till att rätt kunskap når fram till huvudmän och profession på deras villkor. Det handlar om kunskap som bidrar till god kvalitet i vård och omsorg till nytta för patienter och brukare. I rådet ingår nio myndigheter, och Socialstyrelsens generaldirektör är ordförande.

Enligt förordningen (2015:155) om statlig styrning med kunskap avseende hälso- och sjukvård och socialtjänst ska den statliga styrningen med kunskap i fråga om hälso- och sjukvård och socialtjänst vara ett stöd för huvudmännen – kommuner och landsting – och professionen. Rådet ska verka för att styrningen med kunskap blir ett stöd för huvudmännen och professionen och att den är samordnad, effektiv och anpassad till deras

behov. Rådet ska även verka för att ta med patienters och brukares synpunkter och erfarenheter.

Beträffande frågan om den nationella samordnarens direktiv och uppdrag vill jag peka på att det i direktiven till samordnaren tydligt framgår att samordnaren har i uppgift att främja erfarenhetsutbyte, samverkan mellan berörda aktörer och samordning mellan verksamheter hos samma huvudman. Samordnaren har också i uppdrag att fortlöpande identifiera utvecklingsbehov inom området och redovisa dessa till regeringen med förslag till åtgärder.

Genom tillsättandet av den nationella samordnaren har regeringen således skapat en funktion för att kontinuerligt identifiera och lyfta fram de utmaningar den psykiatriska vården står inför och lämna förslag på förändringar som kan bidra till ökad kvalitet.

Anf. 176 BENGT ELIASSON (L):

Fru talman! Tack, sjukvårdsministern, för svaret!

Det känns i mångt och mycket som om vi är helt eniga i grunderna om att den psykiatriska vården är och måste vara högprioriterad inom hälso- och sjukvården. Mycket görs också, precis som sjukvårdsministern beskriver det. Den fråga som jag tycker är väl värd att diskutera är om det räcker till och om det är tydligt nog för att ge de resultat som jag tror att vi båda är "committade" till, så att säga.

Psykiatrin är den enda verksamheten inom hälso- och sjukvården som har rätt och ibland skyldighet att vårda människor mot deras vilja, vilket naturligtvis är ett kraftigt ingrepp i integriteten. Det är något som väcker starka känslor. Vissa ser tvångsvården som ett uttryck för omsorg, medan andra pekar på faran, att det kan leda till övergrepp och övervåld.

Alla är överens om att den kräver stora mått av eftertanke och medmänsklighet, liksom hög grad av rättssäkerhet. Konflikten mellan rätten och plikten att vårda med tvång är en brännande fråga som det är viktigt att vi som har någon form av ansvar ständigt begrundar och debatterar. Det får, som sjukvårdsministern så väl uttrycker det, aldrig bli till slentrian.

Fru talman! Avsikten med min interpellation till ministern är att hålla igång dialogen kring viktiga psykiatrifrågor. I dag debatterar vi vården av de allra svårast sjuka. Erfarenheterna från den somatiska sjukvården visar att alla sådana här rätt snabba och genomgripande utvecklingsprocesser som psykiatrin står i ställer stora krav på ledarskap, styrmedel och systematisk uppföljning.

Vi kan alla drabbas av en psykiatrisk diagnos eller sjukdom, och någon som är nära oss kan drabbas. Men som patient inom psykiatrin blir man inte alltid bemött på samma sätt som andra, särskilt inte om man söker vård för någon kroppslig åkomma. Läger man då till en otrygg vårdmiljö, vad händer då?

Suicid sker i alltför stor omfattning. Läkare misstolkar ofta fysiska symtom hos psykiatripatienter, som om allt tillhör den psykiska sjukdomen. Detta gäller främst de allra tyngsta diagnoserna med de svårast sjuka. När det kommer rapporter som denna om rena övergrepp, otrygghet och slentrianmässig omvårdnad är det helt klart besvärande, för att uttrycka sig milt.

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

Psykiatrin har ett ansvar för att se till hela människan. Med allt detta samlat: Det behövs bättre kunskap för att motverka attityder och stigmatisering. Det behövs mer forskning, och det behövs förbättrade läkemedel och förbättrade psykologiska terapier.

I de rapporter som vi har sett kan det finnas ett mer eller mindre starkt inslag av att patienten får skylla sig själv – det är patienten som utmanar, patienten som ställer till, precis som det finns ansatser i den uppblossade debatten.

Eftersom detta är kärnfrågor i vårdutvecklingen för psykiatrin kvarstår min fråga: Var anser ministern att tydligheten ligger i det utvecklingsarbete som har beskrivits, och var ligger styrningen i vården för de allra svårast sjuka? Det är ett vällovligt, mycket brett arbete, men var finns spetsen? Och vad har ersatt den långsiktighet i satsningar som olika regeringar sedan många år har haft inom psykiatrin?

Anf. 177 Statsrådet GABRIEL WIKSTRÖM (S):

Fru talman! Jag vill passa på att tacka Bengt Eliasson för interpellationen. Det är, precis som interpellanten anför, mycket viktigt att ständigt hålla igång debatten och diskussionen om de här frågorna.

Jag skulle också vilja ta tillfället i akt att påpeka att den överenskommelse som regeringen nu har slutit med Sveriges Kommuner och Landsting delvis har andra kännetecken än de tidigare överenskommelserna på det här området. Jag tror att vi är ganska många som är överens om att trots att staten på olika sätt har engagerat sig i kampen mot psykisk ohälsa har insatserna många gånger varit av tillfällig karaktär. De har fokuserat på den specialiserade psykiatrin, och de har många gånger saknat det långsiktiga perspektiv som så väl behövs.

Med stöd av de erfarenheter som har kunnat dras under ett antal år har vi försökt göra annorlunda den här gången, se till att ha längre sikt i de satsningar och överenskommelser som nu sluts och inte bara fokusera på den specialiserade psykiatrin utan också se på hur vi på allvar kan etablera tidiga insatser och ett förebyggande och till stora delar hälsofrämjande arbete. Vi tror nämligen – inte minst med utgångspunkt från de allra svårast sjuka patienterna – att vi måste komma in med tidiga insatser och jobba mycket mer förebyggande.

En stor debattfråga under flera år har varit köerna till den specialiserade psykiatrin. Jag kan konstatera att många av de som befinner sig i de köerna aldrig skulle ha behövt stå där om de hade fått hjälp tidigare eller för den delen om det hade funnits ett förebyggande arbete på plats, så att man aldrig hade behövt utveckla någon psykisk sjukdom.

Kan vi jobba med ett större helhetsperspektiv som fokus kommer vi också att avlasta den specialiserade psykiatrin, vilket gör att de resurserna och den kunskapen kan gå till att hjälpa de patienter som lider av de svåraste psykiska åkommorna. Det tycker jag är mycket positivt.

En annan aspekt som inte har kommit upp hittills i debatten är att om vi ska kunna höja kvaliteten inom den specialiserade psykiatrin och hjälpa patienterna med de svåraste diagnoserna, då behöver vi också koncentrera oss mycket mer på kompetensförsörjningen än vad vi har gjort hittills. Vi vet att det råder brist på en rad specialiteter och en rad yrkesgrupper inom den specialiserade psykiatrin.

Bland annat därför har jag från första dagen som sjukvårdsminister aviserat att staten via regeringen behöver ta ett ökat ansvar för kompetensförsörjningen – inte för att vi på något sätt ska ta ifrån huvudmännen deras ansvar för att det finns nödvändig personal och kompetens på plats utan därför att vi ser att detta är ett problem som finns över hela landet. Staten har en unik möjlighet, genom utbildningsväsendet men också på andra sätt, att bidra till en förbättrad kompetensförsörjning. Jag ser det som en av de viktigaste insatserna vi kan göra från den nationella nivån för att höja kvaliteten inom den specialiserade psykiatrin och i den meningen också hjälpa de patienter som lider av de svåraste psykiska åkommorna.

Anf. 178 BENGT ELIASSON (L):

Fru talman! Tack, ministern, för svaren!

Ibland debatterar vi psykiatrin precis som om det enbart och ensidigt handlar om personal, system och arbetsmiljö.

En mycket ovetenskaplig titt ut över våra 21 landsting och regioner visar att man inte direkt har några specifika riktlinjer eller handlingsplaner som rör just sexuella övergrepp. Jag trodde personligen inte att det var så. Jag trodde att man hade detta, men det har man alltså inte. Exempelvis här i Stockholm har jag fått höra att det finns på vissa avdelningar, men till exempel inte inom BUP. I mitt hemlän Halland finns generella riktlinjer, men inte några med fokus på just sexuella övergrepp. Det ser betydligt bättre ut om man frågar om hot och våld generellt riktat mot personal, men lite sämre när det gäller detsamma mellan patienter.

I vården av dessa patienter handlar det hela tiden om ett samspel, precis som ministern lyfte fram. Personalen är ständigt medveten om problematiken. De är tränade i att upptäcka och motverka, och sedan ska ledningen se till att denna medvetenhet fortsätter och löper vidare genom vården. Detta är självklarheter i alla vårdprocesser. Det är inget där man kan slappna av och lämna till antaganden.

Det är just det jag är rädd för sker just nu – att man har flyttat spetsig fokus till ett bredare generellt anslag, vilket gör att man slappnar av och lämnar till antaganden. Då uppstår problem.

Vården är van att arbeta med handlingsplaner och riktlinjer. Det är så man jobbar. Det gäller både lokala och regionala och självfallet också nationella riktlinjer. Det jag efterlyser är den politiska tydligheten i att just efterlysa kvalitetsarbetena på djupet. Det handlar om riktlinjer tillsammans med kvalitetsregister och uppföljningsprogram och tillsyn som leder vården framåt.

I den gamla priosatsningen som förändrades till det arbete som nu bedrivs genom Rådet för styrning med kunskap, nationell samordning och alla de delar som ministern har lyft fram upplever jag att styrningen har blivit mer fragmentarisk, generell och svepande. Den har också blivit lite mer otydlig vad gäller färdriktning.

Fru talman! Jag vill betona att jag inte på något sätt vill förringa det arbete som sker eller enbart säga att det var bättre förr, för det var det inte. Men samtidigt vill jag lyfta fram diskussionen om vikten av färdriktning och vikten av tydlighet och styrning. Tydlighet är grundläggande. Det är möjligt och rent av troligt att den förra regeringens satsningar gick för långt in i detaljrikedom och var inne och petade för mycket.

Men hur ser ministern på möjligheten att det som nu sker i stället har svängt över pendeln för långt åt andra hållet så att det har blivit för brett? Finns det någon tanke på att göra en avstämning längs resan och kanske förtydliga?

Anf. 179 Statsrådet GABRIEL WIKSTRÖM (S):

Fru talman! Jag ska börja med att svara på frågan direkt. Jag tror att det alltid finns anledning att stämna av under resans gång, både när det gäller färdriktningen och i vilken takt man har tagit sig närmare de mål som man har ställt upp. Det är bland annat därför vi har tillsatt en nationell samordnare för att kunna vara den som har större fokus än vad andra delar av den nationella nivån kanske kan ha i de här frågorna.

Jag tror att det är viktigt att se att det är ett brett spektrum av insatser som nu görs inom ramen för överenskommelsen. Vad jag försökte förklara i ett tidigare inlägg är att jag tror att bredden är helt nödvändig. Vi kan inte bara, som man har gjort tidigare, fokusera på en del i kedjan. Då riskerar man att fokus inte blir till fyllest. Om vi talar om den specialiserade psykiatrin kan den få en anstormning av patienter som kanske egentligen aldrig borde ha hamnat där. Men vi vet också att om vi ska kunna klara de stora, gigantiska, utmaningar som finns när det gäller den psykiska ohälsan i samhället måste vi involvera de tidiga insatserna och det förebyggande arbetet i mycket större utsträckning.

För att kunna få ihop hela kedjan och sprida den kunskap som alltför ofta inom psykiatrin finns isolerad här och var i landet eller på olika politiska nivåer har vi försökt att titta på ett framgångsrikt område inom hälso- och sjukvården som på senare år har genomgått revolutionerande förändringar, det vill säga cancervården.

Sedan den nationella cancerstrategin togs fram och började implementeras 2009 har vi sett en etablering av regionala cancercentrum som i sin tur har kunna bidra till att kunskap sprids fortare än tidigare. I talande stund är man också inne i ett intensivt skede där man rullar ut standardiserade vårdförlopp, ser till att kunna korta köer och ser till att göra vården mer jämlik över landet.

Inte minst med inspiration från det arbete som bedrivs på cancerområdet håller SKL, inom ramen för den överenskommelse som regeringen har slutit med dem, på att se över om det går att etablera liknande regionala center, noder, runt om i landet som på samma sätt kan hjälpa till att sprida kunskap i syfte att göra den psykiatriska vården mer jämlik över landet och naturligtvis se till att de oegentligheter och fruktansvärda övergrepp vi diskuterar i dag kan förebyggas och på ett bättre sätt förhindras i framtiden.

Det arbete som är igångsatt inom ramen för den överenskommelse som finns mellan regeringen och SKL kan också bidra till arbetet med ett problem som Bengt Eliasson lyfte upp i sitt första inlägg, det vill säga hur vi kan se till hela patienten och inte bara till den psykiatriska diagnosen. Det handlar också om att få sina kroppsliga besvär tillgodosedda och utredda i mycket större utsträckning än i dag.

Genom att involvera primärvården och peka ut att den har ett tydligt ansvar för att föra kampen mot den psykiska ohälsan kan man också öka medvetenheten om de kroppsliga besvär som många av patienterna som

lider av psykiska sjukdomar har och därmed också göra den somatiska vården än bättre för den typen av patientgrupper.

Vår överenskommelse bygger på att se hela kedjan och försöka få ett större sammanhang. Det är viktigt att hålla fast vid oavsett vilken del av psykiatrin vi diskuterar.

Prot. 2015/16:72

1 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 180 BENGT ELIASSON (L):

Fru talman! Det gläder mig mycket att vi har talat om det förebyggande arbetet och tidig upptäckt, att patienter inte ska falla mellan stolarna. Vi är helt överens om det arbetet. Det är något som jag själv har jobbat med i många år.

Det gläder mig också att ministern lyfter fram möjligheten att kopiera arbetssättet inom RCC, Regionala cancercentrum. Det är något jag började skriva små enkla debattartiklar om, mest i lokalpress, för tre fyra år sedan. Det är intressant att det äntligen börjar spira och ta form. Det är definitivt en framgångsfaktor.

Fru talman! I denna något sena timme konstaterar jag att hälso- och sjukvården i allmänhet och psykiatrin i synnerhet har gjort stora framsteg de senaste årtiondena. Det har gjorts möjligt framför allt genom målmedveten forskning. Det är det enda temat vi inte har tagit upp än.

Vårdpersonalens grundkompetens höjs. Det har ministern också varit inne på. Det måste fortsätta. Inom psykiatrin har fokus på utbildning för baspersonal och stöd till samverkan prioriterats högt, men grundforskning och klinisk forskning har inte fått lika hög prioritet. Det är dags för en stor, bred och riktad psykiatrisk forskningssatsning. För att lyfta upp psykiatrin krävs en uthållig och lång satsning. Det krävs målmedvetenhet, och det krävs tydlighet.

Jag vill tacka herr sjukvårdsministern för debatten, och jag hoppas att vi kan återkomma regelbundet i det viktiga ämnet.

Tack, fru talman, och god natt!

Anf. 181 Statsrådet GABRIEL WIKSTRÖM (S):

Fru talman! Jag tror, precis som Bengt Eliasson, att det finns många ytterligare aspekter av arbetet med psykisk ohälsa som vi behöver täcka in i debatter framöver, förutom dem vi har diskuterat i kväll.

Ett ämne vi inte har berört så mycket men som jag tror är helt avgörande för att vi ska lyckas reformera vården och naturligtvis också föra arbetet i fråga om psykiska ohälsa framåt är det som Bengt Eliasson hastigt berörde i sitt första inlägg. Det handlar om synen på psykisk ohälsa och det stigma som ofta drabbar patienter som lider av olika typer av psykiatriska diagnoser. Vi kan göra betydligt mer genom att dels prata om problemet, dels sprida kunskapen inte minst inom vården.

En bieffekt av detta som flera psykiatriker och andra som jobbar inom den specialiserade psykiatrin har vittnat om är att det inte bara är patienter som drabbas av fördomar och ett stigma. Det gör också människor som arbetar inom psykiatrin, både bland kollegor och bland allmänheten i stort. Det kan vara en delförklaring till att det råder brist inom många yrkeskategorier i den specialiserade psykiatrin. Jag tror att det är viktigt att lyfta fram dessa missförhållanden och se vad vi kan göra åt dem, inte minst om vi talar om att det ska bli mer attraktivt att forska på psykisk ohälsa.

Avslutningsvis kan jag konstatera att även om också jag tror att vi behöver mer forskning finns det redan väldigt mycket kunskap framtagen som behöver spridas på ett mycket bättre sätt, både i vården och till andra aktörer i samhället, för att vi ska kunna få till det förebyggande arbete med tidiga insatser som vi båda verkar vara överens om behövs.

Jag tackar så mycket för interpellationen och för en väldigt bra debatt.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 26 Bordläggning

Följande dokument anmälades och bordlades:

Propositioner

2015/16:8 Sammansättningen i Hälso- och sjukvårdens ansvarsnämnd

2015/16:105 Justerade matchningsregler för säkerställda obligationer

2015/16:113 Bättre straffrättsliga verktyg mot organiserad brottslighet

2015/16:117 Effektreserv 2020–2025

2015/16:118 Sanktionsavgifter för andra aktörer på fiskets område än yrkesfiskare

EU-dokument

KOM(2016) 67 Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om ytterligare makroekonomiskt stöd till Tunisien

§ 27 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 26 februari

2015/16:435 Det politiska förtrycket i Venezuela

av *Tobias Billström* (M)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2015/16:436 Frisläppande av Nadija Savtjenko

av *Kerstin Lundgren* (C)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2015/16:437 Transportstyrelsens hantering av broavgift

av *Carl-Oskar Bohlin* (M)

till statsrådet Anna Johansson (S)

2015/16:438 Post- och telestyrelsens auktion av 700-megahertzbandet

av *Erik Ottoson* (M)

till statsrådet Mehmet Kaplan (MP)

2015/16:439 Förändring i jaktförordningen

av *Jonas Jacobsson Gjörtler* (M)

till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2015/16:440 Initiativet Fossilfritt Sverige

av *Rickard Nordin* (C)

till klimat- och miljöminister Åsa Romson (MP)

2015/16:441 Frivilligpolis

av *Roger Haddad* (L)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2015/16:442 Sveriges Radios nyhetsförmedling på ryska

av *Allan Widman* (L)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2015/16:443 Åtgärder för att säkerställa en hållbar rovdjursförvaltning

av *Daniel Bäckström* (C)

till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

den 29 februari

2015/16:444 Ytterligare regelförenklningar för ett ökat bostadsbyggande

av *Ewa Thalén Finné* (M)

till statsrådet Mehmet Kaplan (MP)

2015/16:445 Företagsbesök

av *Boriana Åberg* (M)

till arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S)

§ 28 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 26 februari

2015/16:870 Vinterdäck på lastbilar

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Anna Johansson (S)

2015/16:871 Undantag från id-kontroller avseende Bornholmstrafiken

av *Anders Hansson* (M)

till statsrådet Anna Johansson (S)

2015/16:872 Vindkraft i det svenska fjällandskapet

av *Cassandra Sundin* (SD)

till klimat- och miljöminister Åsa Romson (MP)

2015/16:873 Gränspolisen i Norrland

av *Edward Riedl* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2015/16:874 Utbetalning av EU-stöd till lantbrukare

av *Lars-Arne Staxäng* (M)

till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2015/16:875 Lärlingersättning till elever i gymnasiesärskolan

av *Johanna Haraldsson* (S)

till statsrådet Aida Hadzialic (S)

2015/16:876 Konstnärsfond som del av nationell strategi för bildkonsten

av *Niclas Malmberg* (MP)

till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)

Prot. 2015/16:72

1 mars

2015/16:877 Handläggningstiderna för validering av legitimationen för utländsk sjukvårdspersonal

av *Jenny Petersson* (M)
till arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S)

den 29 februari

2015/16:878 Varsel i Västerås

av *Åsa Coenraads* (M)
till arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S)

2015/16:879 Villkoren för investeringsstöd

av *Caroline Szyber* (KD)
till statsrådet Mehmet Kaplan (MP)

2015/16:880 Den palestinska myndighetens propaganda och uppvigling

av *Tuve Skånberg* (KD)
till utrikesminister Margot Wallström (S)

2015/16:881 Fastighetsaffärer nära militära skyddsområden

av *Hans Wallmark* (M)
till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2015/16:882 Polis i södra Sverige

av *Christer Nylander* (L)
till statsrådet Anders Ygeman (S)

2015/16:883 Bättre konsekvensutredningar

av *Jörgen Warborn* (M)
till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

§ 29 Kammaren åtskildes kl. 23.11.

Förhandlingarna leddes

av tredje vice talmannen från sammanträdets början till och med § 10 anf. 42 (delvis),
av andre vice talmannen därefter till och med § 16 anf. 110 (delvis) och
av tredje vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

ANNALENA HANELL

/Eva-Lena Ekman

§ 1 Anmälan om subsidiaritetsprövningar	1
§ 2 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer.....	1
§ 3 Anmälan om granskningsrapport	2
§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott	3
§ 5 Ärenden för bordläggning.....	3
§ 6 Svar på interpellation 2015/16:383 om nationellt förbud mot mikroplast	3
Anf. 1 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP)	3
Anf. 2 JESPER SKALBERG KARLSSON (M)	5
Anf. 3 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP)	6
Anf. 4 JESPER SKALBERG KARLSSON (M)	6
Anf. 5 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP)	7
Anf. 6 JESPER SKALBERG KARLSSON (M)	8
Anf. 7 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP)	8
§ 7 Svar på interpellation 2015/16:356 om höjda marginalskatter och effekter på arbetsmarknaden	9
Anf. 8 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S).....	9
Anf. 9 ERIK ANDERSSON (M)	9
Anf. 10 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S).....	10
Anf. 11 ERIK ANDERSSON (M)	11
Anf. 12 HANIF BALI (M)	12
Anf. 13 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S).....	13
Anf. 14 ERIK ANDERSSON (M)	14
Anf. 15 HANIF BALI (M)	14
Anf. 16 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S).....	15
§ 8 Svar på interpellation 2015/16:357 om särskild löneskatt för äldre	15
Anf. 17 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S).....	15
Anf. 18 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M)	16
Anf. 19 KATARINA BRÄNNSTRÖM (M)	17
Anf. 20 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S).....	18
Anf. 21 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M)	18
Anf. 22 KATARINA BRÄNNSTRÖM (M)	19
Anf. 23 EVA-LENA JANSSON (S)	20
Anf. 24 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S).....	20
Anf. 25 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M)	21
Anf. 26 EVA-LENA JANSSON (S)	21
Anf. 27 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S).....	22
§ 9 Svar på interpellationerna 2015/16:392 och 404 om ungdomsarbetslösheten	22

Anf. 28 Arbetsmarknadsminister YLVA	
JOHANSSON (S).....	22
Anf. 29 ELISABETH SVANTESSON (M).....	24
Anf. 30 HANIF BALI (M).....	24
Anf. 31 Arbetsmarknadsminister YLVA	
JOHANSSON (S).....	25
Anf. 32 ELISABETH SVANTESSON (M).....	27
Anf. 33 HANIF BALI (M).....	27
Anf. 34 EVA-LENA JANSSON (S).....	28
Anf. 35 Arbetsmarknadsminister YLVA	
JOHANSSON (S).....	29
Anf. 36 ELISABETH SVANTESSON (M).....	30
Anf. 37 HANIF BALI (M).....	31
Anf. 38 EVA-LENA JANSSON (S).....	31
Anf. 39 Arbetsmarknadsminister YLVA	
JOHANSSON (S).....	32
§ 10 Svar på interpellation 2015/16:403 om försämringen av	
RUT-avdragen	32
Anf. 40 Arbetsmarknadsminister YLVA	
JOHANSSON (S).....	32
Anf. 41 ERIK ANDERSSON (M)	33
Anf. 42 EVA-LENA JANSSON (S)	34
Anf. 43 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M)	34
Anf. 44 HANIF BALI (M).....	35
Anf. 45 Arbetsmarknadsminister YLVA	
JOHANSSON (S).....	36
Anf. 46 ERIK ANDERSSON (M)	36
Anf. 47 EVA-LENA JANSSON (S)	37
Anf. 48 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M)	38
Anf. 49 HANIF BALI (M).....	38
Anf. 50 Arbetsmarknadsminister YLVA	
JOHANSSON (S).....	39
Anf. 51 ERIK ANDERSSON (M)	39
Anf. 52 Arbetsmarknadsminister YLVA	
JOHANSSON (S).....	39
§ 11 Svar på interpellation 2015/16:405 om reformer av	
arbetsmarknaden.....	40
Anf. 53 Arbetsmarknadsminister YLVA	
JOHANSSON (S).....	40
Anf. 54 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M)	40
Anf. 55 Arbetsmarknadsminister YLVA	
JOHANSSON (S).....	41
Anf. 56 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M)	42
Anf. 57 HANIF BALI (M).....	42
Anf. 58 Arbetsmarknadsminister YLVA	
JOHANSSON (S).....	43
Anf. 59 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M)	44
Anf. 60 HANIF BALI (M).....	44
Anf. 61 Arbetsmarknadsminister YLVA	
JOHANSSON (S).....	45

§ 12 Svar på interpellation 2015/16:407 om	Prot. 2015/16:72
arbetslöshetsmålet och fler enkla jobb 45	1 mars
Anf. 62 Arbetsmarknadsminister YLVA	
JOHANSSON (S)..... 45	
Anf. 63 KATARINA BRÄNNSTRÖM (M) 46	
Anf. 64 STAFFAN DANIELSSON (C)..... 47	
Anf. 65 EVA-LENA JANSSON (S) 48	
(forts.)..... 49	
Ajournering..... 49	
Återupptagna förhandlingar 49	
§ 12 (forts.) Svar på interpellation 2015/16:407 om	
arbetslöshetsmålet och fler enkla jobb 49	
Anf. 66 HANIF BALI (M) 49	
Anf. 67 Arbetsmarknadsminister YLVA	
JOHANSSON (S)..... 50	
Anf. 68 KATARINA BRÄNNSTRÖM (M) 52	
Anf. 69 STAFFAN DANIELSSON (C)..... 53	
Anf. 70 EVA-LENA JANSSON (S) 53	
Anf. 71 HANIF BALI (M) 54	
Anf. 72 Arbetsmarknadsminister YLVA	
JOHANSSON (S)..... 54	
Anf. 73 KATARINA BRÄNNSTRÖM (M) 55	
Anf. 74 Arbetsmarknadsminister YLVA	
JOHANSSON (S)..... 56	
§ 13 Svar på interpellation 2015/16:400 om rationellt	
nyttjande av Sveriges flygmotorarv 56	
Anf. 75 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S)..... 56	
Anf. 76 ALLAN WIDMAN (L)..... 57	
Anf. 77 MIKAEL OSCARSSON (KD)..... 58	
Anf. 78 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S)..... 58	
Anf. 79 ALLAN WIDMAN (L)..... 59	
Anf. 80 MIKAEL OSCARSSON (KD)..... 60	
Anf. 81 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S)..... 61	
Anf. 82 ALLAN WIDMAN (L)..... 62	
Anf. 83 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S)..... 62	
§ 14 Svar på interpellation 2015/16:402 om möjligheten för	
Försvarsmakten att rekrytera personal från hela landet 63	
Anf. 84 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S)..... 63	
Anf. 85 LENA ASPLUND (M)..... 63	
Anf. 86 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S)..... 64	
Anf. 87 LENA ASPLUND (M)..... 65	
Anf. 88 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S)..... 66	
Anf. 89 LENA ASPLUND (M)..... 67	
Anf. 90 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S)..... 67	
§ 15 Svar på interpellation 2015/16:350 om Kvarkens	
färjetrafik 67	
Anf. 91 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)..... 67	
Anf. 92 EDWARD RIEDL (M) 68	
Anf. 93 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)..... 69	
Anf. 94 EDWARD RIEDL (M) 69	

Anf. 95 ISAK FROM (S)	70
Anf. 96 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	70
Anf. 97 EDWARD RIEDL (M)	71
Anf. 98 ISAK FROM (S)	72
Anf. 99 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	72
§ 16 Svar på interpellation 2015/16:351 om byggstart för	
Norrbottenbanan	73
Anf. 100 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	73
Anf. 101 HELENA LINDAHL (C).....	73
Anf. 102 ISAK FROM (S)	74
Anf. 103 EDWARD RIEDL (M)	74
Anf. 104 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	75
Anf. 105 HELENA LINDAHL (C).....	76
Anf. 106 ISAK FROM (S)	77
Anf. 107 EDWARD RIEDL (M)	77
Anf. 108 LEIF PETTERSSON (S).....	78
Anf. 109 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	79
Anf. 110 HELENA LINDAHL (C).....	79
Anf. 111 LEIF PETTERSSON (S).....	80
Anf. 112 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	80
§ 17 Svar på interpellation 2015/16:362 om avtalsbrott och	
budgettrixande med det västsvenska paketet	81
Anf. 113 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	81
Anf. 114 LARS HJÄLMERED (M).....	82
Anf. 115 CECILIA MAGNUSSON (M)	83
Anf. 116 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	84
Anf. 117 LARS HJÄLMERED (M).....	85
Anf. 118 CECILIA MAGNUSSON (M)	85
Anf. 119 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	86
Anf. 120 LARS HJÄLMERED (M).....	87
Anf. 121 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	87
§ 18 Svar på interpellation 2015/16:366 om transporter till	
och från Bromma.....	88
Anf. 122 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	88
Anf. 123 EDWARD RIEDL (M)	88
Anf. 124 TERES LINDBERG (S)	89
Anf. 125 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	90
Anf. 126 EDWARD RIEDL (M)	90
Anf. 127 TERES LINDBERG (S)	91
Anf. 128 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	91
Anf. 129 EDWARD RIEDL (M)	92
Anf. 130 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	92
§ 19 Svar på interpellation 2015/16:369 om drönarnas	
inverkan på flygsäkerheten.....	93
Anf. 131 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	93
Anf. 132 EDWARD RIEDL (M)	94
Anf. 133 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	94
Anf. 134 EDWARD RIEDL (M)	95
Anf. 135 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	96
Anf. 136 EDWARD RIEDL (M)	96

Anf. 137 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	97	Prot. 2015/16:72
§ 20 Svar på interpellation 2015/16:375 om uppvisande av		1 mars
giltigt körkort	97	
Anf. 138 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	97	
Anf. 139 EDWARD RIEDL (M)	98	
Anf. 140 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	98	
Anf. 141 EDWARD RIEDL (M)	99	
Anf. 142 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	99	
Anf. 143 EDWARD RIEDL (M)	100	
Anf. 144 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	100	
§ 21 Svar på interpellation 2015/16:378 om id-kontroller.....	101	
Anf. 145 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	101	
Anf. 146 MATS PERSSON (L)	101	
Anf. 147 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	102	
Anf. 148 MATS PERSSON (L)	103	
Anf. 149 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	104	
Anf. 150 MATS PERSSON (L)	105	
Anf. 151 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	105	
§ 22 Svar på interpellation 2015/16:379 om		
Transportstyrelsens förslag om utglesade		
besiktningsintervall.....	105	
Anf. 152 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	105	
Anf. 153 ESKIL ERLANDSSON (C)	106	
Anf. 154 LEIF PETTERSSON (S).....	107	
Anf. 155 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	107	
Anf. 156 ESKIL ERLANDSSON (C).....	108	
Anf. 157 LEIF PETTERSSON (S).....	109	
Anf. 158 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	109	
Anf. 159 ESKIL ERLANDSSON (C).....	110	
Anf. 160 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	110	
§ 23 Svar på interpellation 2015/16:396 om återreglering av		
järnvägsunderhållet	111	
Anf. 161 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	111	
Anf. 162 EMMA WALLRUP (V).....	111	
Anf. 163 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	112	
Anf. 164 EMMA WALLRUP (V).....	113	
Anf. 165 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	114	
Anf. 166 EMMA WALLRUP (V).....	114	
Anf. 167 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	115	
§ 24 Svar på interpellation 2015/16:398 om skolledares		
arbetssituation	115	
Anf. 168 Utbildningsminister GUSTAV		
FRIDOLIN (MP)	115	
Anf. 169 LINUS SKÖLD (S)	117	
Anf. 170 Utbildningsminister GUSTAV		
FRIDOLIN (MP)	117	
Anf. 171 LINUS SKÖLD (S)	119	
Anf. 172 Utbildningsminister GUSTAV		
FRIDOLIN (MP)	119	
Anf. 173 LINUS SKÖLD (S)	121	

Anf. 174 Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP).....	121
§ 25 Svar på interpellation 2015/16:414 om sexuellt våld inom psykiatrin.....	122
Anf. 175 Statsrådet GABRIEL WIKSTRÖM (S)	122
Anf. 176 BENGT ELIASSON (L)	123
Anf. 177 Statsrådet GABRIEL WIKSTRÖM (S)	124
Anf. 178 BENGT ELIASSON (L)	125
Anf. 179 Statsrådet GABRIEL WIKSTRÖM (S)	126
Anf. 180 BENGT ELIASSON (L)	127
Anf. 181 Statsrådet GABRIEL WIKSTRÖM (S)	127
§ 26 Bordläggning.....	128
§ 27 Anmälan om interpellationer	128
§ 28 Anmälan om frågor för skriftliga svar	129
§ 29 Kammaren åtskildes kl. 23.11.	130