

Tisdagen den 24 oktober

Kl. 13.00–15.59
18.00–19.05

§ 1 Återrapportering från Europeiska rådets möte

*Återrapportering
från Europeiska
rådets möte*

Anf. 1 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Vid lunchtid i fredags förra veckan avslutade vi Europeiska rådets möte som hade varat i två dagar. På dagordningen den här gången stod migration, digitalisering, säkerhet och försvar, några utrikes frågor, brexit och framtidsarbetet.

Fru talman! Vi inledde mötet på torsdagen med att återigen diskutera migrationsfrågorna. Den här gången fokuserade vi på de internationella aspekterna, särskilt då på finansieringen av de utvecklingsprojekt som drivs i flera afrikanska länder.

Sverige gör stora insatser här, både genom ett omfattande eget bistånd och genom stöd till EU-insatser, exempelvis den så kallade Vallettafonden. Men fler måste bidra och med mer. Sverige har som bekant i många år levt upp till FN:s mål om att ge 0,7 procent av bnp i utvecklingsbistånd. Vi ligger dessutom långt däröver.

Jag påpekade att om fler länder hade engagerat sig hade situationen i många ekonomiskt svaga länder sett betydligt annorlunda ut, och det hade påverkat migrationen till EU. I dag är det faktiskt bara fem medlemsstater som lever upp till FN:s biståndsmål. Vissa länder har till och med minskat sitt stöd.

Vi kan i alla fall konstatera att flera av de insatser som EU har gjort i samarbete med de afrikanska länderna redan har gett resultat. Färre kommer nu till Europa, men mycket återstår att göra. Grundorsakerna till migration, såsom konflikter och fattigdom, kvarstår. De kräver breda och långsiktiga lösningar.

Jag tog återigen upp att vi måste bryta dödläget i fråga om det gemensamma asylsystemet och i fråga om en mer rättvis fördelning. EU måste bli mer ambitiöst. Tillsammans med president Macron och förbundskansler Merkel lyfte jag fram att en lösning måste vara på plats i början av nästa år. Det kräver att alla är beredda att kompromissa.

Europeiska rådet kommer att återkomma till denna fråga framöver, och vi har nu enats om målsättningen att komma överens under det första halvåret nästa år. Som riksdagen vet är jag beredd att också ta beslut med kvalificerad majoritet om så krävs. Men det bästa är förstås om vi kan nå enighet, och det ska vi sträva efter.

Med avstamp i de diskussioner som vi förde vid det digitala toppmötet i Tallinn den 29 september diskuterade vi också arbetet med den digitala inre marknaden och hur EU kan utnyttja de möjligheter som digitaliseringen bjuder. Vi var alla överens om en hög ambitionsnivå på detta område. Det är viktigt för våra jobb, för tillväxten och för våra möjligheter att ligga i framkant när det gäller innovationer och ny teknik.

Jag är särskilt glad över att vi i fråga om detta har fått gehör dels för att tillgången till fria dataflöden ska inkluderas i internationella handelsrelationer, dels om samarbeten vid utbyggnaden av nästa generations mobiltelekommunikationsteknik – 5G.

Frågan om beskattning i en digitaliserad ekonomi var också uppe. Det är inte acceptabelt om företag undgår att betala skatt genom en aggressiv skatteplanering. Men det är samtidigt en komplicerad fråga som behöver hanteras på global nivå och inte genom någon särlösning för EU. Vi var därför flera som ansåg att detta är någonting som ska ske med utgångspunkt i OECD:s arbete på detta område. Det kunde vi också enas om.

Ett helt annat område där diskussionerna i stort sett också präglades av samsyn gällde EU:s yttre säkerhet och försvar. Här var vi alla överens om vikten av att nu gå vidare med överenskomna åtgärder.

Fru talman! Under middagen på torsdagen diskuterades också ett antal utrikespolitiska frågor. När det gäller den oroande utvecklingen i Turkiet var vi överens om att situationen är djupt problematisk och att utvecklingen i landet går åt fel håll. Det är därför naturligt att Turkiets agerande nu också får konsekvenser för landets relation till EU. Vi var eniga om att förmedlemskapsstödet därför behöver ses över. Det är rimligt att sänka det.

Vi hade också en kort diskussion om Iran och Nordkorea. Jag kan konstatera att vi i EU står enade bakom linjen att stå fast vid den kärntekniska överenskommelsen med Iran. Den bidrar till stabilitet och minskad risk för krig. Samma tydliga enighet gäller synen på utvecklingen i Nordkorea. Nordkorea måste upphöra med sitt kärnvapen- och missilprogram. Landets agerande är oacceptabelt och hotar den globala säkerheten, och Nordkorea måste omedelbart leva upp till de krav som ställs i säkerhetsrådets sanktioner.

Fru talman! Temat för fredagens frukost var uppföljning av den diskussion om EU:s framtid som vi hade vid mötet i Tallinn. Europeiska rådets ordförande Donald Tusk hade inför toppmötet skickat ut ett arbetsprogram. Programmet utgör Tusks planering för arbetet i Europeiska rådet fram till sommaren 2019 och var inte uppe till förhandling utan endast diskussion.

Vi måste effektivisera vårt arbete, och det är bra att programmet är tydligt förankrat i den process som lades fast i Bratislava för drygt ett år sedan och i Rom för ungefär ett halvår sedan. Fokus måste nu ligga på att genomföra de beslut som vi gemensamt har tagit inom EU, och jag är nöjd med att Donald Tusk har lyssnat på oss som har framhållit precis detta.

Toppmötet i Göteborg om rättvisa jobb och tillväxt som jag bjuder in till tillsammans med kommissionens ordförande Jean-Claude Juncker finns också med i arbetsprogrammet. Det är bra att det nu är så tydligt att den sociala dimensionen är en del av framtidsdiskussionen, och jag är stolt över att Sverige har varit med och bidragit till detta. Detta kommer jag att

återkomma till EU-nämnden om för att ge mer information före toppmötet i Göteborg.

Fru talman! Vi avslutade mötet med att träffas i EU-27-format för att se över resultatet av den senaste förhandlingsrundan rörande brexit. Vi var alla överens om att briterna måste göra mer innan processen kan gå in i nästa fas. Tillräckliga framsteg har inte gjorts i de centrala förhandlingsfrågorna om medborgare, gränser och framför allt finansiella åtaganden. Det är beklagligt, men jag hoppas att vi har kommit tillräckligt långt när vi möts igen i december. Jag upplever att det finns en ny energi, och det är flera som upplever att det finns ett nytt momentum nu efter premiärminister Theresa Mays tal i Florens nyligen.

Min brittiska kollega informerade oss kortfattat kvällen före om Storbritanniens syn på läget i brexitförhandlingarna. Hon uttryckte en tydlig ambition att komma överens och också en förhoppning om att finna en lösning som kan ta oss vidare.

Avslutningsvis: I samband med diskussionen om brexit informerade min estländske kollega Jüri Ratas om läget i fråga om omlokaliseringen av de EU-myndigheter som i dag ligger i Storbritannien. Inriktningen är fortfarande att man ska kunna fatta ett beslut vid allmänna rådets möte i november.

Fru talman! Detta var återrapporteringen från Europeiska rådets möte.

Anf. 2 JONAS SJÖSTEDT (V):

Fru talman! Jag tackar statsministern för redogörelsen.

Innan jag går in på slutsatserna från själva toppmötet vill jag berömma regeringens EU-politik. Det är inte varje dag jag gör det, ska jag säga, men i dag sker det. Överenskommelsen om utstationeringsdirektivet häromdagen var ett betydande framsteg. Jag tror inte att man ska underskatta hur viktigt det är att EU inte används för att ställa löntagare mot löntagare; det är en viktig lärdom inte minst från brexit. Alla problem är inte lösta, men det är ett steg framåt – ingen tvekan om det.

Så till toppmötet och slutsatserna. Att läsa slutsatserna ger en ganska tydlig ögonblicksbild av var EU står. Migrationspolitiken handlar uteslutande om att hålla flyktingar borta från Europa. Det sker inga hänvisningar till internationella konventioner, till flyktingars rättigheter eller för den delen till lagliga vägar till Europa. Det är bara att beklaga att detta har fått den slagsidan.

Turkiet har en nyckelroll i EU:s migrationspolitik – avtalet med Turkiet fungerar som en sorts betalning för deras uppgift som gränsvakt. Samtidigt ser vi hur Turkiet steg för steg upphäver demokratin och inför en sorts auktoritärt styre. Det finns ingen kritik av Turkiet i slutsatserna, trots att man tog ett helt rimligt beslut att minska förmedlemskapsstödet. Jag tycker att även det är ett tecken i tiden, det vill säga att man inte längre är beredd att uttala kritiken.

Jag vill ändå ta upp just denna fråga med statsminister Löfven. Vi ser hur ledande oppositionspolitiker som Selahattin Demirtaş, Figen Yüksekdağ och tusentals andra är fängslade i Turkiet. Nu markerar EU lite grann genom att minska förmedlemskapsstödet. Vad vill Sverige att EU ska göra framöver för att trycka på så att Turkiet återinför någonting som kan liknas vid en väl fungerande demokrati? Det är nämligen så att makten över denna utveckling till stor del ligger i Bryssel och Europeiska rådet.

Prot. 2017/18:22

24 oktober

*Återrapportering
från Europeiska
rådets möte*

Det vore intressant att höra statsministerns syn på detta och på vad Sverige vill att EU ska göra framöver.

Anf. 3 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Migrationspolitiken vilar på flera ben. Det är bekant. Det handlar inte minst om samarbetet med de afrikanska länderna och Turkiet, liksom avtalet med Turkiet och så vidare. Det är dock även internt. Det är det vi håller på med och som dessvärre tar för lång tid. De sju rättsakter som diskuteras där tar alldeles för lång tid – inte minst omfördelningen, som sagt.

Vi har hela tiden sagt – och jag har tagit upp det flera gånger – att detta självklart bygger på internationella konventioner. Så är det. Det är också ett samarbete som drivs tillsammans med UNHCR och IOM för att vi ska uppfylla de regler och krav som ställs. Det finns alltså ingen tvekan om det, utan så har det varit från start. Det bygger på internationella konventioner.

När det gäller Turkiet kan det väl inte bli mycket tydligare. Först och främst framförs det vid flera olika bilaterala kontakter; oavsett vem av EU:s ledare som träffar Turkiets ledare framförs hur vi ser på läget. Medlemskapsförhandlingarna står de facto stilla, och vi säger att vi vill dra ned på det stöd man får som kandidat som förhandlar om inträde i EU. Det tänker vi dra ned på och även se hur det tydligare kan riktas till civilsamhället. På de olika sätt vi kan framför vi alltså den kritik vi har och den oro vi ser när det gäller Turkiet.

Vi vet dock också att det finns många krafter inne i Turkiet som inte vill att EU stänger dörren till landet. De är väldigt tydliga med det. De vill att kontakten ska finnas eftersom det ger bäst möjligheter, och därför har vi sagt – som jag sa här tidigare – att vi inte vill ha ett dramatiskt och oåterkalleligt beslut där vi stänger dörren än. I stället gäller det att samarbeta, inte minst med de demokratiska krafter som finns i Turkiet.

Anf. 4 JONAS SJÖSTEDT (V):

Fru talman! Jag tackar statsministern för svaret.

När det gäller Turkiet är ju Erdoğan en utpräglad maktpolitiker, och jag tror att han känner att han har övertaget gentemot Europeiska unionen i flyktingfrågan. Jag tror att det är otroligt viktigt att EU i det läget talar klarspråk – att man nämner politiska fångar i slutsatserna och att man nämner mediefrihet och frihet för fackföreningar. Detta läses nämligen noga i Ankara, naturligtvis, och man noterar att ingen kritik framförs. Därför kan man nog fortsätta ungefär som man gör. Jag tycker alltså att det verkligen är en viktig uppgift för Sverige, som ett land som är känt för att stå upp för mänskliga rättigheter, att se till att skrivningarna hamnar i slutsatserna.

Jag är absolut ingen vän av att för evigt stänga dörren mellan Turkiet och EU; jag tror att det vore oklokt. Det är nog rimligt att frysa förhandlingarna så länge Turkiet inte är en demokrati. Men jag menar att det som saknas från EU nu är lite fasthet och tydlighet i kritiken.

Anf. 5 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Vi håller i sak med om kritiken mot Turkiet. Medlemskapsförhandlingarna har de facto avstannat, vi drar ned på förmedlingsstödet och så vidare. Att allting inte står i slutsatserna innebär inte att det inte framförs kritik. Precis den kritik Jonas Sjöstedt nämner är helt berättigad, och den förs också fram till Turkiet vid olika tillfällen och i olika forum.

Anf. 6 JONAS ERIKSSON (MP):

Fru talman! Tack för återrapporten, statsministern! När vi hade ett sammanträde i EU-nämnden inför detta möte var jag väldigt glad att den svenska positionen att värna asylrätten, rättssäkra processer och mänskliga rättigheter lyftes fram så tydligt av statsministern.

Det jag nämnde då och som fortfarande finns kvar som en oro hos mig är att det till och med i vårt eget land, som ändå står upp för dessa värden, finns de som vill ersätta den allmänna asylrätten med ett kvotflyktingssystem. Man tycker att människor ska ta sig till gigantiska flyktingläger på några platser på jorden och endast därifrån kunna få asyl och omfördelas i landet. Det är någonting jag bedömer helt står emot den allmänna asylrätten.

Det finns också rapporter om de läger som redan finns att man har problem med mänskliga rättigheter. Många människor lever där under väldigt lång tid och får inte del av utbildning eller möjligheten att ta vara på sina talanger och utvecklas som människor.

Min fråga till statsministern är därför följande: När man diskuterar dessa frågor i Europarådet och vet att vi ute i Europa har några få länder som har vägrat följa majoritetsbeslut om omfördelningar och inte alls delar de värderingar vi har här i Sverige, hur går diskussionerna när statsministern lyfter fram frågan om asylrätten, mänskliga rättigheter och värnandet av den allmänna och generella asylrätten?

Anf. 7 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Först och främst har vi även här hela tiden talat utifrån de internationella regler som faktiskt gäller, inte minst asylrätten.

Vi har i Sverige kommit överens om att öka antalet kvotflyktingar. Det tycker jag är mycket bra, men det säger inte att vi inte står upp för asylrätten. Jag har svårt att se att de diskussioner som nu förs inom ramen för FN och som ska beslutas om nästa år, om migrationspolitik liksom flyktingpolitik mer begränsat, kommer att sluta i att asylrätten inte finns. Jag kan inte se att den inte finns, och så länge det är så står vi upp för asylrätten. Jag tycker att det är viktigt.

Även om man ökar antalet kvotflyktingar kommer det alltså inte att ta bort en möjlighet för människor som ändå måste fly. Det står vi upp för. Det är bottenplattan i hela politiken att vi står upp för den. Det har inte varit uppe till diskussion på ett sådant sätt att asylrätten ifrågasätts. Jag vet att sådana politiska krafter finns, men det har absolut inte varit någon som vid detta tillfälle sagt att vi ska ta bort asylrätten och inte stå upp för den. Det hör jag inte.

Anf. 8 JONAS ERIKSSON (MP):

Fru talman! Det gläder mig. Jag vill vara tydlig med att jag också tycker att det är viktigt att vi ökar mottagandet av kvotflyktingar. Det är en av de grupper som är kanske mest utsatta, och det finns en mängd kvotflyktingar som fortfarande saknar platser att komma till. Det är alltså bra att regeringen utökar antalet och även framöver avser att göra det. Jag tackar statsministern för svaret.

Anf. 9 MARIE GRANLUND (S):

Fru talman! Jag vill tacka statsministern för redogörelsen från Europeiska rådet. Migration står alltid på dagordningen, och det är nödvändigt. Jag tycker att det är bra att man också lyfter fram migrationens orsaker och talar om hur man ska undvika att människor måste fly. Det handlar om säkerhet men också om bistånd, och där finns mer att göra för många länder.

Vi lär väl återkomma till frågan om fördelningen av flyktingar under flera sådana här toppmöten. Det är viktigt att vi håller i detta, för precis som det borde vara rimligt att alla kommuner i Sverige tar sitt ansvar borde det vara så även i Europeiska unionen.

Något som har varit väldigt positivt den senaste tiden och som delvis behandlades på detta toppmöte är de sociala frågorna. Det handlar inte om att man plötsligt ska ha beslutanderätt på EU-nivå i de olika sociala frågorna utan om att man lyfter fram denna dimension.

Jag tror att detta är otroligt viktigt i det Europa och i den värld som vi ser i dag, när många människor känner sig lämnade vid sidan om. Då måste man våga tala om sjysta regler. Lika lön för lika arbete ska gälla oavsett nationalitet. Därför tycker jag att det är fantastiskt roligt att det nu, efter ett enträget arbete, finns en gemensam syn bland flera länder vad gäller utstationeringsdirektivet.

Jag tycker att det är lite förvånande, även om jag tycker att det är bra, att så många länder sluter upp bakom den sociala pelaren. Jag skulle vilja fråga statsministern: Vad har hänt? Är det så att man har börjat inse att man om man är för frihandel och fri rörlighet också måste ha rättvisa regler och en social dimension?

Anf. 10 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Ett antal år tillbaka i tiden – då jag ännu inte var partiordförande men väl internationellt engagerad – hördes det ofta från valutafonden, från Världsbanken och från andra att jämlikhet är ett problem om man ska ha tillväxt.

I dag säger man precis tvärtom – jämlikhet är en förutsättning för en hållbar tillväxt. Allt fler ser ju hur den desperation som många människor känner blir en hämsko i utvecklingen, precis som Marie Granlund beskrev. I denna transformation och utveckling gäller det att se till att människor är med. Den enkla sanningen är att utvecklingen drivs av människor. Vi gör det för människor. EU är till för att människor ska få det bättre, inte sämre.

Jag tror att detta ligger i botten. Det gläder mig också att det här gäller nästan oavsett vilken politisk färg regeringen har, som Marie Granlund konstaterade. Man säger att detta är viktigt.

Vi ska inte flytta beslut till Bryssel, men vi ska till exempel via den sociala pelaren se till att successivt utveckla den sociala dimensionen, så att fler människor kommer i arbete och att sjysta villkor gäller på arbetsplatserna. Inte minst ska människor ges möjlighet till omställning i en ekonomi som kommer att se annorlunda ut – vår arbetsmarknad kommer att se annorlunda ut.

Jag leder ILO:s kommission The Future of Work tillsammans med Mauritius president. Där förs samma typ av diskussion: Hur säkerställer vi att människor är med i en omställning och en förändring vars utveckling ingen med bestämdhet kan säga något om? Diskussionen är precis densamma. Jag ser en tydlig trend, som – tack och lov – kan göra att vi kan visa människor att det finns en tydlig social ambition i detta.

Anf. 11 MARIE GRANLUND (S):

Fru talman! Jag vill tacka statsministern för svaret.

Det politiska arbetet är ju inte alltid så glamoröst. Det handlar om väldigt mycket tragglande hit och dit – detta är inte minst slående i EU, där det är många länder som ska fatta beslut om saker och ting.

Jag måste säga att det är fantastiskt – jag tror knappt att det är sant – att en så stor majoritet av EU:s länder säger att lika lön för lika arbete ska gälla oavsett nationalitet. Helt plötsligt återtar vi möjligheten att ha den svenska modellen, och vi återtar beslutanderätten gällande vår arbetsmarknad.

Jag skulle vilja säga att detta bådär väldigt gott för det sociala toppmöte som kommer att äga rum i Göteborg. Nu har man lagt grunden för den sociala pelaren och för utstationering, så diskussionerna kan bli väldigt bra.

Anf. 12 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Detta beslut innebär att parterna på den svenska arbetsmarknaden kan stå upp för den svenska modellen och för sina avtal, tvärtom mot den kritik som vi ibland hör om att detta skulle innebära att fler beslut flyttas till Bryssel. När detta väl implementeras – vilket dessvärre kommer att ta några år, men sådan är kompromissen – blir reglerna i EU sådana att den svenska modellen inte bara kan räddas utan även utvecklas och förstärkas. Det gläder mig mycket.

Anf. 13 ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Tack, statsministern, för redovisningen från Europeiska rådet den 19–20 oktober!

I ett uttalande efter detta rådsmöte sa rådets ordförande Tusk vad gäller framtidsagendan att han är nöjd med diskussionerna mellan honom och regeringscheferna och med vad man där kommit fram till, nämligen behovet av mer informella diskussioner i politiskt känsliga och svårlösta frågor.

Jag måste säga att detta uttalande gör mig riktigt orolig. Jag ställer därför frågan till statsministern i vårt land: Är det även statsministerns uppfattning att diskussioner i större omfattning ska tas i kretsar utan insyn och utan demokratisk kontroll och transparens?

Jag och mitt parti vill i stället stärka transparensen inom Europeiska unionen för att stärka både EU:s legitimitet och den demokratiska kontrollen. Demokratien får aldrig rundas. Demokratien kräver transparens och öppenhet. Jag vill jätte gärna höra statsministerns uppfattning i denna del.

Därtill skulle jag vilja ha svar på det som vi diskuterade mycket under samrådet inför Europeiska rådet, nämligen frågan om mänskliga rättigheter och asyl. Framförde statsministern i denna frågeställning något förslag till förbättrad skrivning i slutsatserna, eller framförde statsministern inte något sådant förslag? Jag uppfattade det som att vi hade en samsyn i denna del och vill gärna höra hur statsministern agerade.

Anf. 14 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! När det gäller framtidsagendan och eventuella informella diskussioner är det så att Europeiska rådets möten kommer att fortsätta att hållas. Den transparensen finns och ska finnas. När vi går till beslut ska det, precis som tidigare, råda transparens.

Det som Donald Tusk vill åstadkomma har att göra med att det finns ett antal väldigt komplexa frågor, som ibland kan kräva att man går in för att se hur man kan lösa upp dem – inte i syfte att fatta beslut. Jag tycker att det är bra om man hittar former för detta, men det innebär inte att man då fattar beslut. Allt som ska beslutas ska till Europeiska rådets formella möten. Alla länders parlament har naturligtvis intresse av att följa detta.

Jag ser inte detta som ett problem utan som en möjlighet att hitta nya former för att diskutera saker som är väldigt komplexa. Flyktingfrågan är av denna art – vi har hållit på med den alldeles för länge – och det kommer fler sådana frågor framöver. Detta är bara en arbetsmetod från Tusks sida.

Vi har naturligtvis haft mänskliga rättigheter och asylpolitiken uppe på bordet, och vi står upp för dessa saker. Vi konstaterar också att det inte är första gången som vi skriver om detta ämne i våra slutsatser, utan det har stått där vid ett antal tillfällen. Det är ingenting som ändras – det innebär inte att detta inte gäller om vi inte skriver om det i slutsatserna, utan det gäller sedan länge.

Vi står upp för mänskliga rättigheter, och vi står upp för asylrätten. Hela migrationspolitiken bygger på detta. Det är klart att jag framför det, men det är inte den viktigaste striden i en konklusion om vi redan har det på plats. Vi står redan för det.

Anf. 15 ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! I den senare delen om mänskliga rättigheter och rätten att söka asyl hoppas och förutsätter jag att statsministern vid de kommande Europeiska rådsmötena framför den svenska synen, som jag är alldeles övertygad om att vi är överens om, och att den bättre skildras i slutsatserna från rådsmötena, så att vi aldrig glömmet den skyldighet som vi har gentemot våra medmänniskor, nämligen att ge dem rätt att söka asyl i vårt demokratiska system.

I den första delen vill jag verkligen understryka och betona att det är viktigt att statsministern i fortsättningen framför den svenska synen också i denna del, nämligen att legitimiteten och demokratin kräver öppenhet och transparens. Jag tror att både statsministern och jag är angelägna om att EU fortsätter att utvecklas. Då måste man ha den svenska synen just kring öppenhet och transparens, att beslut inte fattas i slutna rum.

Anf. 16 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Vi är helt överens. Det finns ingen åsiktsskillnad där. Sverige är ju inte ensamt om att ha ordningen att man till exempel går till parlamentet både före och efter Europeiska rådets möten, att man har ett stöd för sin politik i EU. Där sitter alla regerings- respektive statschefer uteslutande med samma behov.

Jag upplever inte att ordförande Donald Tusk vill stänga möjligheten att ha transparens i vilka beslut som fattas. Det är inte det som det är frågan om. Han vill hitta fler forum och andra möjligheter att lösa väldigt svåra politiska situationer eller frågor.

Transparens, ja – det är ingen tvekan om det.

Anf. 17 ULRIKA KARLSSON i Uppsala (M):

Fru talman! Tack, statsministern, för åiterrapporten från Europeiska rådet!

Jag tänker ställa en fråga om EU:s framtid, en diskussion som jag identifierat som den absolut viktigaste här och nu.

Såväl kommissionen som många av statsministerns kollegor runt om i Europa har ju lagt stor energi på att diskutera nya reformer av Europasamarbetet och det nya framtida EU. Det finns en rad idéer, förslag eller uppdrag på vårt bord om alltifrån en EU-finansminister, en separat eurobudget, transnationella listor i EU-valet, superkandidaten till rådets och kommissionens ordförande, EU-skatter, den sociala spelaren med mera.

Ett genomgående tema är att mer makt ska flyttas från de nationella parlamenten och staterna till EU. Det är en utveckling som vi moderater ställer oss tveksamma till. Vi vill att man ska arbeta med kärnuppgifterna i Europeiska unionen, att de ska fungera och att man ska lösa gränsöverskridande problem.

När vi vid samrådet här i riksdagen inför Europeiska rådets möte diskuterade det framtida EU sa statsministern att det finns en del förslag där ute som vi i Sverige inte har anledning att jubla över, men statsministern konkretiserade det inte närmare. Därför vill jag erbjuda statsministern ett nytt tillfälle att konkretisera vilka förslag han syftar på när han säger att det finns förslag som Sverige inte har anledning att jubla över.

Anf. 18 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Som jag också nämnde i min inledning ska framtidsdiskussionen präglas av det som vi beslutade om i Bratislava, helt enkelt efter folkomröstningen om brexit. När United Kingdom hade bestämt sig för att lämna EU sa vi i Bratislava: Hur hanterar vi denna situation? Vi slog då fast ett antal frågor som ska prioriteras, nämligen jobbfrågan, säkerhetsfrågan och så vidare. Vi följde upp det i Rom, när vi firade minnet av Romfördraget 1 och skrev ett nummer 2, ett mycket tunnare. Men också där var vi tydliga med vilka prioriteringar vi ska göra, och det är dessa vi har drivit därefter från svensk sida. Vi ska nu se till att genomföra det som vi har beslutat. Nu är inte tid för stora diskussioner om institutionella förändringar och vad det nu kan vara.

Vi har också sagt att det inte finns någon uppställning i Sverige för att ha en superkandidat och annat som man vill ha. Det är inte det som folk efterfrågar i Sverige, och det har jag gett uttryck för.

Jag kan konkretisera förslagen. En gemensam finansminister gäller ju euroområdet. Men för egen del tycker jag att vi har världens bästa finansminister, Magdalena Andersson. Jag vill inte ha någon annan finansminister, i alla fall ingen sittande i Bryssel. Nu gäller det framför allt euroområdet, men det är nog så viktigt att vi också är med i den diskussionen.

Eurosamarbetet kan mycket väl komma att behöva utvecklas av olika skäl, men det får inte innebära att EU-27 försvagas. Beslut som påverkar hela gruppen ska hela gruppen vara med och fatta. Det framför vi dagligen och stundligen, så där är Sverige väldigt tydligt.

Anf. 19 ULRIKA KARLSSON i Uppsala (M):

Fru talman! Vi delar nog den negativa synen, om jag ska tolka den så, eller i vart fall några frågetecken kring flera av förslagen.

Jag vill återknyta till den fråga som Eskil Erlandsson ställde tidigare om att besluta om de här frågorna i transparens och öppenhet. Nu finns det en dagordning lagd för när beslut ska fattas. Till exempel ska man den 6 december diskutera den gemensamma monetära fonden, det vill säga ekonomiska medel för EU-27 och eurozonen, och man ska diskutera en EU-finansminister. Vidare är det ett informellt möte i februari där man ska ta upp frågan om superkandidaten.

Hur ska processen egentligen ske när frågorna tas upp på de informella mötena och inte i öppenhet och transparens, när det är så viktiga frågor som står på agendan. Hur ska vi i Sverige arbeta för mer öppenhet och transparens?

Anf. 20 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Som jag också sa till Eskil Erlandsson är det inte så att Europeiska rådets formella möten försvinner. Där fattas beslut. Vi kommer precis som förut att samråda och söka samförstånd eller i alla fall stöd för vår EU-politik här i Sveriges riksdag, som jag tror att de flesta regerings- och statschefer behöver göra på hemmaplan. Där är det ingen förändring.

Det som Donald Tusk vill göra är att öppna för fler möjligheter att lösa upp svåra och komplexa frågor. De kan behöva en informell diskussion, där man inte utgår från de vanliga positionerna utan helt enkelt försöker hitta nya trådar för att lösa frågor. Det ser vi inget problem med. Men så fort det närmar sig beslut har vi den vanliga proceduren, och den ska vi fortsätta att ha.

Anf. 21 DÉSIRÉE PETHRUS (KD):

Fru talman! Jag tänker börja där vi är överens, statsministern och jag. Det är detta med den digitala åldern och att det är viktigt att säkerställa lika villkor när det gäller beskattningen på global nivå. Där är jag verkligen överens med statsministern om att det är viktigt att det inte bara kan ske på EU-nivå.

Anslutningsförhandlingarna som fryses mellan EU och Turkiet stöder jag också. Det är bra att man i rådande situation i Turkiet håller dem lite på kylning.

I andra frågor känner jag lite oro för ökad överstatlighet. Den första är försvarssamarbetet. Vi tycker att det är bra och viktigt att vi samarbetar, men det går lite i riktning mot ett gemensamt EU-försvaret. Det står om de första projekten för försvarsfonden. Min fråga till statsministern är: Finns

Sverige med där med konkreta projekt, eller hur lång tid ska det dröja innan Sverige presenterar projekt som man vill ha medel till från försvarsfonden?

Min andra fråga gäller den sociala agendan. Statsministern och Socialdemokraterna är ju väldigt glada över att fler sociala frågor kommer att beslutas på EU-nivå. Man säger att det inte ska vara så, men frågor om arbetslöshetsförsäkring, sjukförsäkring och föräldraförsäkring är ju det vi förhandlar om i utskotten.

Är inte det en fråga om att öka EU:s makt över socialförsäkringarna?

I Grekland vill EU-ministern ha en paneuropeisk arbetslöshetsförsäkring. Vi går i den riktningen om statsministern inte ser upp.

Hur ser statsministern på att vi debatterar de olika socialförsäkringarna gemensamt med EU och att detta ökar alltmer?

Anf. 22 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! När det gäller försvarssamarbetet ser vi positivt på det. Det har vi uttryckt både vad gäller det som är mer forskningsinriktat och försvarsindustrin. Därför bereder vi också vilka insatser som Sverige skulle vilja göra i detta samarbete. Detta arbete pågår. Hela processen har fördröjts något, men det ska ske nu under hösten.

Vad gäller de sociala frågorna förändras inte beslutskompetensen i EU. Den ser likadan ut. Om en grekisk minister har en uppfattning om ett europeiskt arbetslöshetsförsäkringssystem må hon eller han få ha det. Det innebär dock inte att beslutsordningen i EU förändras.

Vad sociala pelaren säger är att vi ska följa ett antal indikatorer tillsammans, men det är den nationella nivån som beslutar hur detta ska göras. Om man behöver förstärka sin arbetslöshetsförsäkring eller annat gör man det på nationell nivå. För svensk del kommer det inte att innebära något annat.

Detta har jag varit tydlig med i diskussionen från första början, när jag först tog upp det med Jean-Claude Juncker: Avsikten är inte att ge Bryssel större beslutsbefogenhet.

Vi står upp för den svenska modellen och vill utveckla den, och då är det vi som fattar bäst beslut.

Men alla länder måste fundera på vad som krävs för att minska inte minst ungdomsarbetslösheten och vilka omställningsmöjligheter som krävs. Många arbetslösa människor i EU söker jobb men får ingen utbildning. Man förväntar sig alltså att människor ska få nya jobb med gammal kunskap. Det håller inte. Då måste länderna rimligen börja fundera på hur de ska göra för att underlätta exempelvis omställningsmöjligheter så att människor kommer i arbete.

Vi gör det dock utifrån den nationella beslutskompetensen. Inget annat är föreslaget.

Anf. 23 DÉSIRÉE PETHRUS (KD):

Fru talman! Men då är det märkligt att vi ändå diskuterar konkreta frågor som exempelvis att alla ska ha rätt till fyra månaders kvoterad föräldraförsäkring. Det är en konkret fråga som vi nu diskuterar i arbetsmarknadsutskottet och som sedan kommer till EU-nämnden och därefter till rådet.

Prot. 2017/18:22

24 oktober

*Återrapportering
från Europeiska
rådets möte*

Är det inte överstatlighet om något när vi kommer in på sådana detaljfrågor om vår föräldraförsäkring? Det måste statsministern kunna svara på.

Kristdemokraterna tycker att det är viktigt att EU utvecklas. Det har varit grunden för att hålla fred och skapa samhörighet. Men ekonomisk utveckling är det som ger social utveckling, inte att skriva ned alla rättigheter på papper. Dessa måste hänga ihop med ekonomisk utveckling. Hur ser statsministern på det?

Anf. 24 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Ja, ekonomisk utveckling och social utveckling hänger ihop. Jag är därför glad att allt fler ser att en bra social utveckling är en grund för en ekonomisk utveckling. Det är klart att den ekonomiska utvecklingen i sin tur ger möjligheterna till välfärd.

Jag är dock helt övertygad om att den bästa ekonomiska utvecklingen sker i en miljö där människor känner trygghet, får utvecklingsmöjligheter, är i arbete, får utbildning och även om de inte kan arbeta kan överleva och klara sin försörjning.

Då skapar vi möjligheter för människor att säga: Framtiden kommer att förändras, men jag kommer också att vara med i den förändringen på något sätt.

Jag är helt övertygad om att detta är en mycket bättre grund för en ekonomisk utveckling, så jag delar uppfattningen att dessa två hänger ihop och förutsätter varandra.

Anf. 25 TINA ACKETOFT (L):

Fru talman! Jag tackar statsministern för redogörelsen.

De flesta av oss som väljer politiken för att förändra samhället gör det för att vi vill framåt. Vi vill förändra framtiden. Därför ska jag fokusera på EU och framtidsperspektivet.

Statsministern sa att det nu är dags för genomförande av tidigare fattade beslut. Gott så, det måste vi göra. Vi har stått och stampat länge nog på samma punkt vad gäller exempelvis ett gemensamt asylprogram.

Jag och delar av EU-nämnden besökte ordförandelandet Estland i går. Det var sorgligt för en liberal och passionerad EU-vän att höra att Sverige inte längre anses vara en av parhästarna som drar EU framåt. Vi anses i stället vara bakåtsträvare.

Jag kan inte annat än hålla med. Låt mig påminna statsministern om den gemensamma åklagarmyndigheten som Sverige valde att ställa sig utanför, precis som den gemensamma bankunionen. För att inte tala om en gemensam monetär union, då sätter Sverige klackarna i backen.

Det är sorgligt att höra att Sverige, som står upp för alla principer och värderingar som EU borde stå upp för, inte längre betraktas som ett progressivt EU-land.

Vad har statsministern för åsikt, och vad avser statsministern att göra för att förändra bilden av Sverige?

Anf. 26 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Jag har en helt annan bild. Bara häromdagen läste jag att förutom de sex stora länderna är det Nederländerna, som ju är ett av grundarländerna, och Sverige som räknas som de mest inflytelserika. En tankesmedja, som jag alltid glömmer bort namnet på, ansåg Sverige vara det näst mest inflytelserika landet i EU, alltså efter Tyskland.

Detta kan man ha olika uppfattning om. Men faktum är att den 17 november samlas EU:s ledare, parter, civilorganisationer och andra aktörer i Sverige för att diskutera hur vi ska tydliggöra den sociala dimensionen i vårt EU-projekt. Det sker i Göteborg, och jag är stolt över det.

Vi fortsätter att driva frågorna om jobb, framför allt för ungdomar. Vi kan inte ha så många ungdomar som går arbetslösa. Det är en tidsinställd bomb. Vi måste göra EU tryggare och bekämpa terrorism och brottslighet, vi måste ta större ansvar för vårt försvar och så vidare. Det är dessa frågor vi ska leverera på, och det finns uttryckt i dokument från både Bratislava och Rom.

Vad gäller eurosamarbetet har vi haft en folkomröstning, och folket sa ifrån och ville inte vara med i det samarbetet. Då är det detta som gäller, och jag kan inte se att den åsikten har förändrats hos den svenska befolkningen.

När det gäller bankunionen utreder vi för att se om Sverige ska vara med eller inte. Vad gäller en åklagarmyndighet menar vi att det redan finns ett samarbete mellan åklagarna och att vi inte behöver byråkratisera det ytterligare. Det är vår uppfattning, och den har vi stöd för.

Att EU-samarbetet går framåt är mycket viktigt för oss, och Sverige har en tydlig röst i detta.

Anf. 27 TINA ACKETOFT (L):

Fru talman! Att vi är inflytelserika innebär inte att vi är EU-positiva. Det är inte samma sak. Hade vi varit EU-positiva och drivit frågan om en gemensam åklagarmyndighet, en gemensam bankunion och andra framtidsfrågor hade det varit jättebra att vi är inflytelserika, men just nu sällar vi oss bara till den tveksamma skaran.

Det är sorgligt att höra här i kammaren att de flesta partier numera tävlar i EU-skepticism snarare än något annat.

Vad gäller den sociala agendan vet statsministern att Liberalerna också ställer sig bakom den. Det är viktigt att vi får en social sammanhållning. EU är inte bara penningtransaktioner; det är också ett trygghetssystem för alla människor.

Låt mig bara kort ta upp det som Eskil Erlandsson var inne på. Jag tror att statsministern underskattar betydelsen av det som står i rådsslutsatserna. Jag skulle vilja att statsministern i fortsättningen uppfyller det krav som jag uppfattade att EU-nämnden ställde: Det ska tydligt och klart stå att det är mänskliga rättigheter som gäller när det handlar om migration.

Anf. 28 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Mänskliga rättigheter gäller. Det är själva grunden för migrationspolitiken, och det är fastslaget i ett antal slutsatser.

Vi hade inte fått så stort inflytande om vi inte hade varit EU-positiva. Om vi inte hade upplevts vara positiva till EU-samarbetet hade vi inte fått ett så pass stort inflytande.

Man kan behöva förändra strukturer och myndigheter, men för mig är den sociala dimensionen viktigare än en åklagarmyndighet. Jag tror att människor väntar mer på den än på en ny myndighet.

Bara för att man har olika uppfattningar i en del sakfrågor innebär inte det att man är mer eller mindre positiv. EU-samarbetet är viktigt för Sverige. Vi står upp för det, och vi är med där till hundra procent. Jag tror att Sveriges bidrag till samarbetet uppskattas.

Anf. 29 MARIA PLASS (M):

Fru talman! Även jag vill ställa en fråga om migrationspolitiken.

Europeiska rådet understryker återigen att det krävs ytterligare ansträngningar för att komma framåt i EU:s migrationspolitik. I vissa delar har man i princip kört fast i reformarbetet.

Det finns fortfarande länder som inte vill ta emot några flyktingar. Det finns länder som inte vill ha några flyktingar fördelade till sig. Med dessa förutsättningar är det viktigt att regeringen är en stark och konstruktiv part i förhandlingarna.

Min fråga är: Kan statsministern förtydliga hur han rent konkret försöker övertyga vissa av EU-kollegorna att ta sin del av ansvaret vad gäller flyktingmottagandet?

Anf. 30 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! När det gäller de sju rättsakter som nu diskuteras görs framsteg, men det är helt korrekt att det står stilla i några, inte minst i frågan om omfördelning. Där finns ett mycket starkt motstånd, som bekant framför allt från Polen och Ungern, men det finns också andra som är mycket tveksamma. Där står det stilla.

Vi har legat på i denna fråga från första stunden den dök upp. Vi har ett otal möten, med hela Europeiska rådet eller delar av det. Vi träffar de nordiska länderna liksom de baltiska före varje möte i Europeiska rådet, i bilaterala möten. Jag har ringt till ett antal stats- och regeringschefer och så vidare för att driva denna fråga. Därför har jag nu åter tagit upp att vi måste sätta ett datum för när detta ska vara gjort.

Vi vill helst nå enighet – det vore det absolut bästa – men vi har fört fram att vi är beredda att ta beslut med kvalificerad majoritet i stället för med enighet i Europeiska rådet. Som det är nu riskerar vi att de länder som har lägst ambitioner får styra detta hela tiden och att det inte blir något beslut. Vi är alltså beredda till detta.

Vi har också gett uttryck för att vi menar att om man inte följer gemensamt fattade beslut bör man heller inte ha tillgång till samma ekonomiska och finansiella stöd som man har nu. Detta är två av de frågor som vi vill ha på dagordningen sedan, för att få mer press på dem som inte vill göra så mycket.

Anf. 31 MARIA PLASS (M):

Fru talman! Jag kan förstå att det inte är helt lätt att övertyga andra länder om detta.

Jag har en annan fråga på samma tema. I *Ekots lördagsintervju* med migrationsministern i helgen uttryckte hon att Sveriges förhandlingslinje är att försöka övertyga resten av EU om att flyktingar som får asyl ska få permanent uppehållstillstånd. Det är en ordning som vi inte har i Sverige i dag. Anser statsministern att kravet på att övriga EU ska ge permanenta uppehållstillstånd kommer att locka fler medlemsstater att öppna upp för flyktingmottagande?

Anf. 32 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Hur det ska se ut med de olika bestämmelserna, till exempel permanenta eller tillfälliga uppehållstillstånd, är en diskussion som förs i förhandlingar. Den saken tar vi där, och vi får se hur det slutar.

Jag tror inte att det är den frågan som det blir svårast att nå enighet om, utan det är den eventuella omfördelningen, där några fortfarande är benhårt emot. Där har vi den svåra diskussionen, men låt arbetet och förhandlingarna fortsätta. Vi är dock tydliga med att det inte kommer att bli någon dellösning – att vi löser alla frågor och till slut bara har kvar den sista, om omfördelning. Allting måste ske i ett paket. Dessa förhandlingarna får fortsätta.

Anf. 33 JOHNNY SKALIN (SD):

Fru talman! Tack, statsministern, för redogörelsen!

Inför toppmötet i EU diskuterade vi i EU-nämnden frågan om Pesco, det permanenta försvarssamarbetet. På samrådet frågade jag statsministern om han kunde lova att det aldrig någonsin kommer att bli en försvarsunion, eftersom det nu bedyras att det ska vara ett samarbete. Statsministern svarade inte på min fråga. Jag tänker inte upprepa den, för det står ganska klart var statsministern står.

Jag undrar däremot: Var det någon företrädare från något annat land som förde på tal under toppmötet att man inte under några omständigheter önskar se det som en permanent försvarsunion, inte ett samarbetsavtal i försvarsfrågor? Det skulle vara intressant att få svar på den frågan så att jag får ett hum om vart vi är på väg i det europeiska samarbetet, som man kallar det.

Det har förts fram en del kritik, framför allt – eller kanske enbart – från Liberalerna, mot att vi inte utvecklar unionen i den integrationsprocess som man talar om från europeiskt håll, det vill säga att man federaliserar Europa. Jag tycker att utvecklingen talar för det motsatta, att vi hela tiden gör just detta. Man börjar med att prata om samarbete, och sedan utvecklar man det till något annat.

Jag vill också ställa en fråga angående detta med euominister och att statsministern inte vill se någon annan finansminister än sin egen. Om Sverige väljer att gå med i EMU i ett senare skede, hur ser statsministern på en eventuell finansminister på EU-nivå?

Anf. 34 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! När det gäller EMU är jag här för att avrapportera från Europeiska rådets möte. Jag är inte här för att svara på frågor om EMU i framtiden och vad som eventuellt skulle kunna hända. Vi har haft en folkomröstning om EMU, och den har gett ett tydligt utslag. Det är det som gäller. Om svenska folket i framtiden skulle göra ett annat val är det det som gäller. Detta kommer jag inte att ha någon inverkan på. Jag vet inte vad som händer om tio eller femton år.

När det gäller Pesco är det ingen försvarsunion av det enkla skälet att det är så det ser ut i fördraget. Man väljer själv vilket samarbete man vill gå in i. Om vi tycker att det är bra och rätt att EU ska ta ett större ansvar för sitt försvar är det bra med samarbete. Men det är ingen union, och det ska inte vara någon försvarsunion heller.

Vi har inget åtagande av typen artikel 5 i Natos fördrag. Det finns inget sådant, utan vi går in i det samarbete vi vill. Vi tror att det är bra för vår försvarsförmåga, och vi tror att det är bra för svensk försvarsindustri att vara med i samarbetet. Därför vill vi ta del av det, men på våra villkor. Det är vi som fattar besluten. Det är samma svar som gäller, helt enkelt.

Anf. 35 JOHNNY SKALIN (SD):

Fru talman! Jag uppfattar det fortfarande inte som att statsministern lovar att vi inte ska gå med i någon försvarsunion. Han säger att vi inte ska gå med i någon sådan, men det kan ändra sig i framtiden.

Frågan om EMU är uppenbarligen en ganska känslig fråga. Den ska svenska folket avgöra – absolut – men svenska folket har inte fått avgöra i en rad olika frågor. Vi har haft tre stora fördragsändringar där svenska folket inte har fått säga sitt. Kan statsministern garantera att svenska folket vid nästa fördragsändring kommer att få avgöra? Jag vet att detta inte är en fråga för toppmötet, men då det är en fråga för kommande toppmöten vore det intressant att få svar på den.

Jag skulle också vilja ha svar från statsministern om förmedlemskapsstödet till Turkiet. Varför kan man inte dra ned det till noll? Vad krävs för att statsministern, från regeringens sida, ska vara beredd att åka ned till ett toppmöte och kräva att Turkiet inte ska få något stöd över huvud taget med anledning av den utveckling man har där och den situation som råder i landet?

Anf. 36 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Återigen: Vi kan stå här hur mycket som helst och spekulera om framtida fördrag, men det är inte på något sätt befrämjande för det som vi håller på med i dag.

Det är inte aktuellt med någon fördragsändring. Det är ingen som vill ha det. När det gäller vad som sker i framtiden kan jag inte stå här och säga vad som kommer att ske om tio eller femton år. Det är omöjligt, och det kan varken Johnny Skalin eller jag göra. Det är ganska improduktivt. Man kan roa sig med det, men jag finner inte att det har någon relevans i denna debatt över huvud taget.

När det gäller förmedlemskapsstödet är vi beredda på att vi ska dra ned det. Vi får återkomma med ett förslag om hur det ska gå till – hur det ska göras, med hur mycket och eventuellt också inriktning. Sedan följer vi naturligtvis utvecklingen i Turkiet och får ta ställning till hur relationen till

Turkiet eventuellt kommer att ytterligare förändras. Det får vi ta ställning till från tillfälle till tillfälle, men nu är vi överens om det här första.

Att dra ned på förmedlemskapsstödet är en tydlig signal till Turkiet om att landet är på väg åt fel håll.

Anf. 37 DAG KLACKENBERG (M):

Fru talman! Tack för återrapporteringen, statsministern! Vid förberedelserna i förra veckan inför toppmötet betonade statsministern att det inte är tid för nya projekt och mer överstatlighet. Det är en uppfattning som vi moderater delar med statsministern. EU ska inte ägna sig åt frågor som vi kan lösa nationellt. Principen om att beslut ska fattas så nära som möjligt ska vi naturligtvis upprätthålla. Det är en grundprincip.

Det finns andra som driver nya projekt, och vi skulle gärna vilja veta om vi, när statsministern träffar sina europeiska kollegor i informella samtal, vilket självklart ska förekomma, kan vara säkra på att de frågor som berörs under de informella samtalen också kommer upp under de formella samtalen.

Anf. 38 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Exakt hur dagordningarna kommer att se ut kan jag inte veta, men det är klart att de beslut som kommer upp på Europeiska rådet i form av slutsatser eller andra beslut ska behandlas i normal ordning. Det är ingen som har någon annan ambition. Det är ju inte bara Sveriges statsminister som har en skyldighet gentemot sitt parlament, utan det har andra också. Det finns över huvud taget ingen ambition om att något ska mörkas, utan det här är ett nytt forum för att se om det går att lösa upp svåra, komplexa frågor.

När det gäller överstatligheten är jag tydlig i den delen att vi driver väldigt hårt att det är Bratislava och Rom som gäller nu för oss. Det är där vi ska leverera: när det gäller jobben, utbildningsmöjligheterna, försvaret, antiterrorism och så vidare – och de sociala frågorna som vi återkommer till i november. Det är där vi ska leverera. Det är det människor förväntar sig, inte nya institutioner eller vad det kan vara. Det är inte det som folk vill se nu, utan man vill se resultat. Vi har mer att leverera, helt enkelt.

Anf. 39 DAG KLACKENBERG (M):

Fru talman! Tack, statsministern, för svaret! Ska det tolkas som så att statsministern bemödar sig om att vi ska ha en öppenhet och transparens i förflyttandet av vad som diskuteras vid de informella mötena över till de formella mötena så att det blir uppenbart vid återrapporteringen till riksdagen framöver att diskussionen som har förts vid de informella mötena också redovisas under de formella mötena?

Anf. 40 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Precis som i dag är det de här slutsatserna som också kommer att samrådas om med EU-nämnden. Där blir det ingen skillnad, så ja, så är det.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2017/18:22

24 oktober

*Återrapportering
från Europeiska
rådets möte*

§ 2 Anmälan om nya riksdagsledamöter

Följande berättelser hade kommit in från Valprovsnämnden:

Berättelse om granskning av bevis för riksdagsledamot

Till Valprovsnämnden har från Valmyndigheten inkommit bevis om att Hamza Demir (V) utsetts till ny ledamot av riksdagen fr.o.m. den 1 november 2017 sedan Wiwi-Anne Johansson (V) avsagt sig uppdraget.

Valprovsnämnden har denna dag granskat beviset för den nye ledamoten och därvid funnit att det blivit utfärdat i enlighet med 14 kap. 28 § vallagen (2005:837).

Stockholm den 16 oktober 2017

Svante O. Johansson

ersättare för ordföranden

/Mattias Andersson

sekreterare

Berättelse om granskning av bevis för riksdagsledamot

Till Valprovsnämnden har från Valmyndigheten inkommit bevis om att Vasiliki Tsouplaki (V) utsetts till ny ledamot av riksdagen fr.o.m. den 1 november 2017 sedan Stig Henriksson (V) avsagt sig uppdraget.

Valprovsnämnden har denna dag granskat beviset för den nye ledamoten och därvid funnit att det blivit utfärdat i enlighet med 14 kap. 28 § vallagen (2005:837).

Stockholm den 16 oktober 2017

Svante O. Johansson

ersättare för ordföranden

/Mattias Andersson

sekreterare

§ 3 Anmälan om ersättare

Förste vice talmannen anmälde att *Marie-Louise Rönmark* (S) inträtt som ersättare för *Katarina Köhler* (S) under tiden för hennes ledighet den 19 oktober 2017–30 mars 2018.

§ 4 Anmälan om kompletteringsval

Förste vice talmannen meddelade att Socialdemokraternas riksdagsgrupp anmält *Marie-Louise Rönmark* som suppleant i utrikesutskottet och i trafikutskottet.

Förste vice talmannen förklarade vald *under tiden den 24 oktober 2017–30 mars 2018* till

suppleant i utrikesutskottet

Marie-Louise Rönmark (S)

suppleant i trafikutskottet

Marie-Louise Rönmark (S)

§ 5 Meddelande om frågestund

Prot. 2017/18:22

24 oktober

Förste vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 26 oktober kl. 14.00.*

§ 6 Anmälan om subsidiaritetsprövningar

Förste vice talmannen anmälde att utdrag ur följande protokoll i ärenden om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in:
prot. 2017/18:3 för tisdagen den 10 oktober från konstitutionsutskottet och
prot. 2017/18:6 för torsdagen den 19 oktober från försvarsutskottet.

§ 7 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2017/18:17

Till riksdagen

Interpellation 2017/18:17 Det säkerhetspolitiska rådets roll och betydelse

av Hans Wallmark (M)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och andra sedan tidigare inbokade arrangemang.

Interpellationen kommer att besvaras den 1 december 2017.

Stockholm den 23 oktober 2017

Justitiedepartementet

Morgan Johansson (S)

Enligt uppdrag

Johan Danelius

Expeditionschef

Interpellation 2017/18:23

Till riksdagen

Interpellation 2017/18:23 Anslag för ökat företagande

av Penilla Gunther (KD)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 10 november 2017.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade resor och arrangemang.

Stockholm den 23 oktober 2017

Näringsdepartementet

Mikael Damberg (S)

Enligt uppdrag

Fredrik Ahlén

Expeditionschef

§ 8 Anmälan om faktapromemoria

Förste vice talmannen anmälde att följande faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen hade kommit in och överlämnats till utskott:

2017/18:FPM9 Förordning som inrättar ett ramverk för granskning av utländska direktinvesteringar i EU KOM(2017) 494, KOM(2017) 487 till näringsutskottet

§ 9 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Socialförsäkringsutskottets betänkanden

2017/18:SfU8 Riksrevisionens rapport om lärdomar av flyktingsituationen hösten 2015

2017/18:SfU9 Åldersdifferentierat underhållsstöd och höjt grundavdrag för bidragsskyldiga föräldrar

Försvarsutskottets betänkanden

2017/18:FöU2 Reglerna om finansiering av kärnavfallshantering

2017/18:FöU9 Elberedskapsavgift

Civilutskottets betänkande

2017/18:CU3 Undantag från vissa bestämmelser i plan- och bygglagen vid tillströmning av asylsökande

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande

2017/18:MJU5 Miljöbedömningar

Näringsutskottets betänkanden och utlåtande

2017/18:NU5 Ändringar i konkurrenslagen

2017/18:NU6 Lagändringar till följd av en samlad förordning om EU-varumärken

2017/18:NU8 Granskning av kommissionens diskussionsunderlag om globaliseringen

2017/18:NU7 Biogas i naturgasnätet

Svar på
interpellationer

§ 10 Svar på interpellation 2017/18:7 om en generell tillståndsplikt inom socialtjänsten

Anf. 41 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S):

Fru talman – jag gratulerar till uppdraget! Tack, ledamoten, för interpellationen! Jenny Petersson har frågat mig hur det kommer sig att jag och regeringen inte respekterar riksdagens tillkännagivande om att en generell tillståndsplikt bör införas för all verksamhet inom socialtjänsten. Jenny Petersson undrar även om jag anser att det är lämpligt att brukare och medarbetare inom kommunalt driven verksamhet riskerar att få sämre villkor

än de krav som tillsynsmyndigheter ställer på motsvarande utförare som drivs i privat regi.

Riksdagen beslutade i mars 2017 om ett tillkännagivande med innebörden att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om att samma krav på tillstånd som gäller för enskilda för att yrkesmässigt bedriva verksamhet inom socialtjänsten även ska gälla för offentlig verksamhet.

Regeringen slutbehandlade tillkännagivandet i budgetpropositionen där skälen till regeringens bedömning att inte tillgodose tillkännagivandet framgår. De är följande: Kommuner och privata aktörer inom socialtjänsten har olika roller och ansvar. Kommunerna har ett lagstadgat ansvar att tillhandahålla socialtjänst åt medborgarna. Därutöver kan privata aktörer ansöka om tillstånd för att vara verksamma inom socialtjänsten. Tillståndsprövningen syftar framför allt till att förhindra oseriösa aktörer och säkerställa att grundläggande krav är uppfyllda, såsom verksamhetsansvarigas och föreståndares utbildning och erfarenhet.

Kommunernas ansvar innebär också att de är huvudmän för socialtjänstverksamhet som överlämnas till privata utförare. Ansvaret innebär att kommunerna alltid måste utöva någon form av kontroll för att kunna uppfylla sina skyldigheter. Tillståndskravet verkar som ett komplement till den här kontrollen i syfte att säkerställa lämpligheten hos ägare och ledning och förutsättningarna för att verksamheten ska kunna hålla en viss kvalitet.

Vad gäller start av socialtjänstverksamhet i kommunal regi bedömer regeringen att samma behov av tillståndsprövning inte föreligger som för enskild verksamhet. Ett viktigt skäl till det är den lagstadgade skyldigheten och det yttersta ansvaret att tillhandahålla välfärdstjänster. Med det kommer även kunskap och kompetens inom socialtjänstverksamhet, vilket privata aktörer som söker sig till branschen inte alltid har. Dessutom bedömer regeringen att ett tillståndskrav skulle innebära en inskränkning i det kommunala självstyret utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålet. Ett tillståndskrav för kommunal socialtjänstverksamhet skulle därmed inte vara förenligt med den grundlagsfästa proportionalitetsprincipen i regeringsformen 14 kap. 3 §. En tillståndsprövning skulle innebära en detaljstyrning av ett redan lagstadgat ansvar. Det skulle även riskera att försvåra för kommuner att snabbt och effektivt kunna bemöta förändrade lokala behov, till exempel vid en akut flyktingsituation.

Kvaliteten i vården och omsorgen är en central fråga för regeringen. Det handlar om att verksamheten ska följa lagstiftningen och att de kvinnor, män, flickor och pojkar som har kontakt med socialtjänsten får det stöd de behöver. Det finns olika krav i lagar, förordningar och myndighetsföreskrifter som verksamheterna ska förhålla sig till, och de kvalitetskrav som genom författning styr socialtjänsten är omfattande.

Att kommuner inte behöver söka tillstånd för verksamheter som drivs i egen regi innebär inte att kraven är lägre vad gäller tjänsternas kvalitet. Oavsett om tillståndsplikt är ett krav eller inte utövar Inspektionen för vård och omsorg tillsyn över både offentlig och enskild verksamhet. Den statliga tillsynen innebär en granskning av att verksamheter uppfyller de krav och mål som formulerats i lagar och andra föreskrifter. Kvalitetskraven är desamma oavsett regi.

Det pågår, på initiativ av regeringen, ett omfattande arbete med att stärka kvaliteten inom socialtjänstens olika verksamhetsområden. Sedan

2015 samverkar ett flertal olika myndigheter för att stödja kunskapsutveckling i socialtjänsten. Stärkta resurser och ökad reglering för att säkerställa tillräcklig bemanning är andra initiativ.

Syftet med tillståndsplikten är inte att ta sikte på kommunalt driven verksamhet, som har en helt annan funktion och organisation än en privat aktör. Kommuner har ett lagstadgat ansvar och en skyldighet gentemot medborgarna, och i detta ingår att tillhandahålla en socialtjänst. Det är en del av den kommunala kompetensen. Regeringen har ingen anledning att ifrågasätta detta yttersta ansvar, utan vi har tillit till det kommunala självstyret.

Anf. 42 JENNY PETERSSON (M):

Fru talman! Vi moderater har varit tydliga med att vi vill se en generell tillståndsplikt. Den ska alltså gälla alla, oavsett utförare.

Vi vill att svensk välfärd ska byggas så att mångfald kan förenas med noggrann kontroll av våra gemensamma resurser. Kvaliteten måste alltid vara i fokus. Och vi måste ställa hårda kvalitetskrav, oavsett vem utföraren är.

Precis som Åsa Regnér säger infördes i april tillståndsplikt för privata vårdgivare som driver äldreboende och boende för funktionshindrade inom socialtjänstlagen. Det gäller däremot inte boenden som drivs i kommunal regi.

Det är tråkigt att kraven inte gäller alla. I budgetförslaget för 2018, som presenterades i september, avvisar regeringen riksdagens tillkännagivande om att en tillståndsplikt bör införas för all verksamhet inom socialtjänsten. Man tycker därmed att riksdagens tillkännagivande har slutbehandlats.

Det är som sagt tråkigt och beklagligt att vi inte säkrar kvaliteten för alla verksamheter som tillhandahåller välfärdstjänster, såväl privata som offentliga. Det ska vara god kvalitet och säkerhet. Om man inte når upp till kvalitetskraven, oavsett om man är en privat eller offentlig aktör, ska man inte få utföra detta.

Vi har varit tydliga med att vi vill ha en generell tillståndsplikt. Regeringen hänvisar till att det skulle strida mot det kommunala självstyret. Jag håller inte med om det. Visst är kommunerna huvudmän för socialtjänstens verksamheter och kan överlämna detta till privata utförare. Men jag menar att det är vi som stiftar lagar på området. Sedan är det kommunerna som är huvudmän och kan överlämna detta. Jag ser inte att den generella tillståndsplikten skulle strida mot det kommunala självstyret.

Om regeringen hade velat gå riksdagen till mötes när det gäller tillkännagivandet skulle man till exempel ha kunnat titta på generell tillståndsplikt, utreda om det skulle strida mot det kommunala självstyret och lägga fram ett förslag. Nu avskriver man det lättvindigt med argumentet att det strider mot det kommunala självstyret.

Det är beklagligt att regeringen avskriver tillkännagivandet. Jag kommer att återkomma i frågan. Jag håller som sagt inte med om att det skulle strida mot det kommunala självstyret.

Varför har regeringen inte utrett detta eller gjort någon snabbgenomgång för att kolla om det strider mot det kommunala självstyret?

Anf. 43 KATARINA BRÄNNSTRÖM (M):

Fru talman! Jag vill tacka ministern för svaret och även tacka interpellanten för en, enligt mig, viktig interpellation.

Det här är en ny lag som har tagit många, kommuner och inte minst de privata utförarna, på sängen. Det är alltså 800 boenden som ska tillståndsgranskas. Enligt vårdföretagen riskerar närmare hälften av boendena att inte klara kraven, på grund av att fastigheterna är undermåliga eller äldre. Det känns märkligt.

Tillstånden är tydligen också ganska svåra och byråkratiska. Och det här infördes på ett ganska märkligt sätt redan från början. Det gällde egentligen HVB-hem och deras verksamheter. Även vi tyckte att det skulle finnas tillstånd för att bedriva sådana. Då smögs det in att det skulle gälla all omsorgsverksamhet. Det kom lite märkligt, och många togs som sagt på sängen av detta.

Hur tillståndsreglerna ska tolkas verkar dessutom lite oklart. Det har åtminstone framkommit i kritiken. Ska skicket på fastigheterna påverka verksamheten, så att den kan bli av med eller inte få sitt tillstånd?

IVO har dessutom en intensiv period nu, på grund av alla dessa ansökningar. Enligt uppgift är det nio månaders väntetid. Det innebär att planerade inflyttningar kan skjutas upp, och befintliga boenden kan faktiskt drivas olagligt under väntetiden.

Har regeringen funderat över om kommunerna ska tvingas ta över eller ta tillbaka verksamheterna? Hur det ska gå till nämns inte i svaret. Men det kan bli verklighet, eftersom det många gånger kan bli på det sättet att man inte hinner få sina tillstånd i tid. Och det är ingen som vill att man ska behöva bryta mot lagen.

Hur är det med lokalerna? Ska de räknas in eller inte? Många gånger handlar det om kommunala lokaler där verksamheten har övergått till privat regi. Då kan man undra om det är rimligt att kommuner ska kunna driva verksamhet i lokaler som inte anses vara godtagbara för privat verksamhet? Det är samma äldre som ska bo i och bli omhändertagna i de här lokalerna.

Jag skulle vilja höra hur ministern ser på konsekvenserna av besluten.

Anf. 44 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S):

Fru talman! Målet för regeringen – jag tror att det gäller också interpellanten och ledamoten – är att det ska vara så god kvalitet som möjligt på socialtjänstens tjänster. De som behöver stöd och insatser som förmedlas genom socialtjänsten är inte sällan personer som inte alltid kan göra sina röster hörda, utan de är helt beroende av att få den bästa servicen och det bästa stödet.

Vi anser att de resurser som socialtjänsten har ska gå till att säkerställa den här kvaliteten. Det är väldigt viktigt att IVO, som är en statlig myndighet, har i uppgift att kontrollera kvaliteten och att de verksamheter som socialtjänsten förmedlar efterföljer lagar och regler, oavsett om det handlar om offentliga eller privata verksamheter.

Jag tycker också att det är viktigt att det finns både kommunala och privata alternativ och att det finns så stor mångfald att både kommunen och den enskilde kan välja; det beror på vad det handlar om.

Däremot är det så i dag att IVO arbetar väldigt mycket med dessa tillstånd, och vi har också tillskjutit medel till IVO. I dag har man att fatta ungefär 2 500 beslut per år som handlar om tillståndsprovning. Om offentligt driven verksamhet också skulle omfattas av detta skulle det innebära tillståndsprovning för minst 8 000 verksamheter. Eftersom det inte finns några tydliga skillnader mellan kvalitet hos privata och offentliga utförare ser jag verkligen inte värdet av att använda medel och tid för denna administration när det gäller IVO:s arbete.

Om man tycker att det är för mycket administration med den tillståndsplikt som redan har införts har jag svårt att förstå varför man vill utöka tillståndsplikten för den verksamhet som har lagstadgad skyldighet att tillhandahålla dessa tjänster.

I min värld är det dessutom konstigt att införa tillståndsprovning för kommunerna som har ett lagstadgat ansvar och skyldighet att tillhandahålla socialtjänst till medborgarna, och denna skyldighet har man ju till skillnad från privata aktörer. Det yttersta ansvaret för socialtjänstens verksamheter förs i så fall bort från kommunernas ansvar.

Jag ser helt enkelt inte värdet med det här. Jag anser att socialtjänstens och IVO:s tid och resurser ska användas till att säkerställa kvaliteten.

Anf. 45 JENNY PETERSSON (M):

Fru talman! Tack för svaret, Åsa Regnér!

Om vi backar bandet så genomförde alliansregeringen olika reformer för att stärka skyddet för barn och unga som vårdas utanför det egna hemmet. Det ville vi fortsätta med, och det var därför vi välkomnade propositionen. Men genom vårt tillkännagivande vill vi gå ännu längre. Vi var tydliga med att det ska ställas krav på kvalitet och säkerhet i välfärdens verksamheter. Det gäller både i privat och i offentlig regi. Oavsett om man är privat eller offentlig utförare ska det kunna visas vad våra pengar går till, eftersom vi vill ha den bästa kvaliteten och den bästa välfärden.

Jag tycker att det är tråkigt att ett generellt tillståndskrav inte ställs på den offentligt drivna välfärdsverksamheten på samma sätt som det ställs på den privata verksamheten. Det innebar vårt tillkännagivande.

När jag läser mellan raderna i svaret eller hör Åsa Regnér här i kammaren framgår det att ni inte är intresserade av att sätta press även på de offentligt drivna verksamheterna att de ska leverera hög kvalitet. I Reepalus utredning om vinster i välfärden sägs det bestämt att man inte kan mäta kvalitet och att man inte ens ska lägga möda på att försöka att göra det. Det tycker vi är fullständigt felaktigt.

Kvalitet går att mäta oavsett vem som utför tjänsten. Det är centralt att mäta kvalitet på och göra en kontinuerlig utvärdering av välfärdsverksamheterna. Kvaliteten är det som alltid ska vara i fokus.

Det tillkännagivande som Alliansen gjorde här i riksdagen var centralt för att kunna driva igenom att det skulle vara ordning och reda i välfärden. Det ska ställas krav, resultat ska följas upp och det ska ske en gedigen provning innan man startar en verksamhet. Där är den generella tillståndsplikten viktig för att man ska pröva lämpligheten oavsett vem som vill utföra verksamhet i välfärden. Detta är centralt, och jag tycker, som sagt, att det är beklagligt.

Jag fick inte svar på min ena fråga om varför ni avfärdade detta i budgetpropositionen. Jag håller inte med om att det strider mot det kommunala självstyret. Vad bygger Åsa Regnér det på? Bygger det på någon utredning eller bara på den paragrafen? Vi stiftar lagar här i riksdagen. Det kommunala självstyret ligger utanför riksdagen, men kommunerna ska följa de lagar och regler som vi beslutar om. Utanför de lagar som Sveriges riksdag stiftar kan kommunerna göra vad de vill enligt det kommunala självstyret. Så jag bara undrar: Varför gjordes det inte någon utredning av detta? Vad ligger till grund för det?

Anf. 46 KATARINA BRÄNNSTRÖM (M):

Fru talman! Jag fick inget svar på mina frågor om konsekvenserna av det här beslutet. Jag kan hålla med ministern om att man ska hålla hög kvalitet, att detta ska utvärderas på bästa sätt och att vi vill det bästa för dessa människor. Men det verkar ju inte som att regeringen gjorde någon konsekvensanalys före införandet. Det kom ju som en blixtnedslag från himmel.

Man kan fråga sig vad som händer om verksamheten går tillbaka till kommunal regi därför att kraven inte kan tillgodoses. Hur kan man då tycka att det är okej att driva verksamheten i samma lokaler i offentlig regi, om det inte var okej att driva den i privat regi? Vad är skillnaden?

Detta har också skapat en stor oro både bland boende och bland privata utförare, men även hos kommunerna, som ju blir helt förskräckta om de ska behöva att ta över dessa verksamheter.

Vi ha sagt att vi vill ha generella tillstånd för alla. Men då måste man tillföra tillräckligt med medel till IVO för att man ska klara detta med tanke på att väntetiden är nio månader. Konsekvensen av den väntetiden kan vara att verksamheter blir olagliga och att vissa verksamheter inte ens kommer igång.

Det är klart att vi ska titta på kvaliteten, men det verkar ju inte som att regeringen gjorde det innan man fattade det här beslutet för att förstå vad detta innebär för de boenden som bedrivs i privat regi. Om de inte klarar bedömningen, vad sker då? Och framför allt: Är det samma kvalitet i det ena eller andra fallet om verksamheten övergår i kommunal regi när den ser likadan ut?

Anf. 47 LENNART AXELSSON (S):

Fru talman! Jag hade inte tänkt att gå upp i talarstolen, men jag tycker att man från den borgerliga sidan har tänkt fullständigt fel när man gjorde tillkännagivandet. I svaret står det följande: "Kommunerna har ett lagstadgat ansvar att tillhandahålla socialtjänst åt medborgarna. Därutöver kan privata aktörer ansöka om tillstånd för att vara verksamma inom socialtjänsten."

Om kommunerna skulle åläggas att begära tillstånd för att bedriva en verksamhet som de är ålagda att tillhandahålla, då blir det väldigt knepigt i mina öron. Vad händer i så fall om man inte får tillstånd? Vem ska då utföra dessa tjänster som kommunerna är ålagda att utföra? Det vore spännande att höra hur interpellanten har tänkt sig ett sådant scenario.

Det var det som jag satt och funderade över. Jag hoppas att jag kan få detta utrett.

Anf. 48 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S):

Fru talman! Det här är lite förvirrande. Interpellanten vill att det ska finnas fler tillstånd och att ännu fler ska avkrävas tillstånd. Den moderata riksdagsledamoten ifrågasätter att man alls ska införa tillstånd. Detta verkar svårt att förena.

Jag fick kritik för att jag inte svarade på frågan om vad som händer om man inte har tillstånd för privat verksamhet. Jag instämmer i Lennart Axelssons fråga: Om man inte får tillstånd i den kommunala verksamhet som kommunerna har lagstadgad skyldighet att tillhandahålla, vad händer då? Då befinner vi oss verkligen i ett vakuum.

Den kommunala verksamheten måste ha hög kvalitet. Till skillnad från många privata aktörer som söker sig till den här branschen har man lång erfarenhet inom den kommunala socialtjänsten. Man får utbildning när man arbetar där, man har också kollegor i en verksamhet som har drivits i många år och det finns en lagstadgad skyldighet att tillhandahålla dessa tjänster.

Jag håller med om att det var bra när man under Alliansens tid införde olika regler för skydd av barn inom socialtjänsten. Jag tycker att syftet med de förändringarna var mycket goda. Vi vet dock att administrationen blev väldigt hög, och den tar fortfarande oerhört mycket tid från dem som arbetar i denna sektor.

Alliansen tillförde tyvärr inte heller tillräckliga medel till socialtjänstens verksamhet och arbete för att kunna upprätthålla kvaliteten och för att också kunna arbeta med klienterna, till exempel barn. Vi har mätt detta och vet att om man har en dags arbete med ett ärende som rör barn ägnar man i genomsnitt tio minuter åt barnet. Resten av tiden går till dokumentation och pappersarbete.

Återigen: Mycket av denna dokumentation är oerhört viktig för rättssäkerheten, men det har blivit en stark slagsida här. Den blev värre av att det inte tillskötts medel så att personal kunde ägna sig åt kvalitetsarbete gentemot barnet och gentemot utförarna av dessa tjänster. Vi har därför tillskjutit mycket medel under den tid som vi har haft ansvar, och vi kommer att fortsätta med detta.

När man jämför kvalitet, och vad vi vet om kvalitet, i socialtjänstens olika tjänster kan man inte se någon större skillnad mellan privata och offentliga aktörer. Det skiljer sig något i olika bemärkelser, men det går verkligen inte att säga att den ena eller den andra har en mycket bättre kvalitet.

Man kan däremot säga att den kommunala socialtjänsten har en helt annan bakgrund och ett helt annat uppdrag, som jag värnar, än vad de privata har. Därför tycker jag att denna ordning är bra. Och jag vill helt enkelt inte lägga till ytterligare administrativa krav, för jag ser inte varför vi ska använda medlen till detta i stället för till mer tid för barnen eller andra klienter som besluten handlar om.

Anf. 49 JENNY PETERSSON (M):

Fru talman! Tack igen, Åsa Regnér, för svaret! Låt mig bara upprepa varför vi vill ha denna generella tillståndsplikt. Vi vill ha en tillståndsgivning som är konkurrensneutral, vilket också är svar på den socialdemokratiska ledamotens fråga om varför vi vill ha detta.

Det vore intressant att få höra om det ska få fortsätta om det hela *inte* fungerar i kommunal regi. Detta går i så fall ut över brukaren och över anhöriga. Det är ytterligare ett argument för en generell tillståndsplikt för både privata utförare och det som bedrivs i offentlig verksamhet. All välfärd, oavsett utförare, ska leverera hög kvalitet på hög nivå. Konkurrensneutralitet och hög kvalitet oavsett utförare är alltså skälet.

En generell tillståndsplikt med tydliga konsekvenser är rätt väg att gå, tror jag. Man ska ha en generell tillståndsplikt oavsett utförare. När någon utförare inte har en hög kvalitet, inte håller måttet, i välfärdstjänsterna ska det finnas tydliga konsekvenser.

Vi kan absolut tala om valfriheten som behöver utvecklas och bli mer tillgänglig och transparent. Och vi kan tala om hur socialtjänsten kan underlätta för medarbetarna och vad den kan göra för att de ska få mer tid med de barn som de arbetar med. Jag instämmer i att det i dag finns väldigt mycket att göra här.

Just detta handlade dock om den generella tillståndsplikten. Och enligt mig avfärdas detta för lättvindigt.

Anf. 50 LENNART AXELSSON (S):

Fru talman! Jag fick egentligen inget svar på huvudfrågan om vad som skulle hända om kommunen mot förmodan fick ett avslag på en tillståndsprövning. Någon måste utföra dessa uppgifter som kommunerna är ålagda att utföra.

I min värld har vi som kommunmedborgare gett politiker ett ansvar att se till att den kommunala verksamheten sköts på ett bra sätt. Detta tillstånd begär vi att få från befolkningen vart fjärde år. Och det här gäller all kommunal verksamhet som har en politisk styrning. Självklart har kommunen ett ansvar att verksamheten sköts på ett riktigt sätt.

Ett svar på den första frågan återstår: Vem har ni tänkt ska sköta detta om man kommer fram till att kommunens verksamhet inte sköts på ett bra sätt? Det känns lite som att det här är ytterligare en del i debatten om vinst i välfärden och det privata kontra det offentliga. Ni värnar mer om den privata verksamheten än om helheten, det vill säga att det finns en bra verksamhet totalt sett.

Anf. 51 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S):

Fru talman! Tack, Jenny Petersson, för interpellationen! Jag tror att vi delar omsorgen om socialtjänsten. Vi delar omsorgen om barn och äldre som får tjänster utförda. Vi delar också kraven på kvalitet. Detta är jag glad för, för det här är viktiga saker i ett samhälle.

Jag anser att de medel som vi har till vårt förfogande ska användas till kvalitetsökning på plats gentemot det barn eller vilken person det än är som behöver dessa tjänster. Vi vet att det finns mycket att göra här.

I VO har lika mycket tillsyn över privat och offentlig verksamhet inom socialtjänsten. Detta tycker jag är väldigt viktigt. Vi har till exempel tyvärr en sorglig historia av vanvård när det gäller barn som kommer till socialtjänsten. Det är otroligt viktigt att ständigt arbeta med detta.

Regeringen har inte bara tillskjutit medel utan har gjort en mängd insatser för att öka möjligheterna för framför allt den sociala barn- och ungdomsvården att kunna arbeta på det kvalitetsmässigt absolut bästa sättet.

Eftersom vi inte ser tydliga skillnader mellan kommunal och privat verksamhet har jag därför väldigt svårt att försvara varför man skulle använda resurserna till en tillståndsgivning även på detta område. Jag ser inte tillräckliga skäl till detta. Jag tackar för debatten, som lär fortsätta.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2017/18:24 om den kommande rymdstrategin

Anf. 52 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S):

Fru talman! Penilla Gunther har gett mig tre frågor om den kommande rymdstrategin: En fråga gäller om den kommer att ange tydliga prioriteringar för svensk rymdforskning, som exempelvis mätdata från atmosfären som en samhällsnytta och ett bidrag till klimatforskningen, som i sin tur utgör grund för nödvändiga politiska prioriteringar. En annan fråga handlar om huruvida regeringen kommer att specificera satsningar på en efterföljare till Odin genom stärkta anslag till rymdforskning. En tredje fråga berör prioriteringen av utvecklad forskning på rymdområdet och samverkan med industrin för att forskningen ska bli tillämpbar kommer att tydliggöras genom såväl anslagsnivåer som en tydlig anvisning till Rymdstyrelsen att prioritera nationella utvecklingsprojekt.

Först vill jag tacka Penilla Gunther för frågorna. Det gläder mig att det finns ett stort engagemang för rymdforskning och rymdverksamhet.

Regeringens rymdstrategi kommer att överlämnas till riksdagen omkring årsskiftet. Där kommer regeringen att ange en inriktning för den statligt finansierade rymdverksamheten, så att den bidrar till att svensk rymdforskning och rymdverksamhet kan utvecklas.

I regeringens forskningspolitiska proposition identifieras ett antal samhällsutmaningar där forskningen kommer att spela en avgörande roll. Klimat, digitalisering och hälsoutmaningen är de globala utmaningar som vi står inför. Klimat och digitalisering kopplar tydligt an till rymdverksamhet och rymdforskning.

Sverige har drivit egna nationella satellitprojekt sedan mitten av 1980-talet. Nu pågår konstruktion av en ny satellit som planeras att sändas upp 2019. Även andra projekt diskuteras. Regeringens uppfattning är att det tillsammans med de satsningar som görs via det europeiska rymdorganet Esa även är viktigt att driva egna nationella projekt, gärna i samarbete med andra länder.

Regeringens forskningspolitiska proposition heter *Kunskap i samverkan – för samhällets utmaningar och stärkt konkurrenskraft*. Jag och regeringen håller med Penilla Gunther om att universitet och högskolor ska samverka mer med sin omgivning. Därför är också samverkan en röd tråd i den forskningspolitiska propositionen. Detta gäller naturligtvis såväl inom rymdområdet som inom andra områden. Vi vet att stora utmaningar möts bäst med gemensamma krafter. Svensk rymdindustri har framgångsrika leverantörer av instrument, satelliter och bärraketdelar till Esa, och dessa leveranser är en förutsättning för forskning från rymden. Uppdragen från Esa bidrar till rymdindustrins teknikutveckling även inom andra om-

råden och är därmed viktiga för deras konkurrenskraft. Vikten av rymdforskning och rymdverksamhet betonades i budgetpropositionen för 2018, där det föreslås ett ökat anslag till Rymdstyrelsen för 2018 och en beräknad ytterligare ökning för 2019. Medlen är avsedda att uppfylla de prioriteringar som kommer att göras i rymdstrategin.

Prot. 2017/18:22
24 oktober

Svar på
interpellationer

Anf. 53 PENILLA GUNTHER (KD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret, där hon säger att klimatet är en av tre viktiga samhällsutmaningar där forskningen har en ledande roll. Sverige har kontinuerligt arbetat med detta genom uppsändningen av klimatsatelliten Odin – redan 2001 – och även dess efterföljare, som döptes till Steam. Om detta skrev jag redan 2012 i en motion till riksdagen om den forskningsproposition som var på gång då.

Det stod tidigt klart att Odin var en framgång, både vetenskapligt och beträffande innovationshöjden, och det är den fortfarande. Från början är satelliten konstruerad för endast två års mätningar. Med tanke på att den har hållit så länge, i snart 16 år, och levererat nyttiga mätdata, som till exempel har lärt oss om ozonskiktets återhämtning, processer i atmosfären som styr klimatets utveckling och så vidare, är det klart att det för mig och många andra som är intresserade av rymdforskning och klimatfrågor är en viktig fråga om man inte ska arbeta med att ersätta Odin. Jag har uppfattat att det på något sätt pågår ett arbete med att hitta någonting som ska ersätta Odin när det inte längre fungerar.

Nu uppges från svensk sida att vi ökar satsningarna på rymden, men jag kan inte se det som annat än att klimatforskningen inom svensk rymdverksamhet egentligen faktiskt nedprioriteras i stället. Vad ska vi ha i stället om man inte gör något nu och inte fortsätter det påbörjade arbetet?

Statsrådet nämner att anslaget till Rymdstyrelsen i budgeten ökar och att en ytterligare ökning beräknas till 2019. Men vad jag förstår har man beslutat att inte längre indexuppräknas anslagen till Rymdstyrelsen. Det gör att anslagshöjningen på sikt urholkas. Anslagsökningen blir därför inte riktigt så stor som statsrådet hävdar.

Forskningspropositionen från 2012 innebar 75 nya miljoner till Rymdstyrelsen, om jag minns rätt. Då blev det också direkt satsningar på klimatforskning i rymden.

Det har enligt Rymdstyrelsen själv en återhållande effekt att en stor del av rymdbudgeten till Esa betalas ut i euro; det ges ingen kompensation när det blir en sämre växlingskurs mot euron.

Mina frågor till statsrådet kvarstår dessvärre. Det gäller både arbetet med ersättaren till Odin, det vill säga uppföljning och utveckling, och anslagsstorleken. Det här viktiga arbetet med klimatforskning i rymden måste kunna fortsätta på ett bärkraftigt sätt.

Anf. 54 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S):

Fru talman! Jag tackar Penilla Gunther för den här väldigt initierade diskussionen. Det är helt riktigt att vi har drivit de här nationella satellitprojekten under lång tid. De har varit väldigt viktiga för rymdforskningen och även klimatforskningen, som Penilla Gunther nämner. Nu är det nya projekt på gång. I framtiden kommer vi att vilja stödja också nationella projekt. De utvecklas bäst i samverkan, som kan ske med andra länder eller

genom att de drivs av våra universitet och högskolor i samverkan med industrin. Fördelen med de här lite mindre projekten, som de nationella projekten oftast är, är att de inte bara vänder sig till de stora bolagen inom rymdindustrin; även små och medelstora företag har möjlighet att delta.

Det man nu har valt att utveckla är den satellit som kallas Mats efter en förkortning. Det är ett mindre system som utvecklas av universitet och högskolor. Detta är ett val som vår expertmyndighet Rymdstyrelsen har gjort. Jag tror att det är viktigt att de här enskilda projekten utvärderas av just expertmyndigheten och att vi inte fattar politiska beslut. Däremot kommer vi nog i den kommande rymdstrategin att peka på behovet av att både delta i de stora internationella projekten, inte minst de europeiska som Esa tillhandahåller, och ha egna, för det bygger kunnande och kapacitet och ger möjlighet för fler företag, även mindre och medelstora som sagt, att delta i det här teknikutvecklingsarbetet.

När det gäller anslagen är det rätt och riktigt att vi nu utökar budgeten genom forskningspropositionen. Totalt kommer det att vara nya anslag med 40 miljoner kronor från och med 2019. Målet är att detta framför allt ska stödja rymdforskning och utveckling av ny teknik som kan användas inte minst för klimatforskningen.

Jag vill dock säga att vi i vår budget och i forskningspropositionen också höjer basanslaget, det vill säga de pengar som går direkt till universitet och högskolor, med 1,3 miljarder. Även dem finns det ju möjlighet att använda för den här typen av forskningsprojekt, som riktar in sig mot klimatforskning eller rymdforskning. Beroende på hur framgångsrik man är finns det alltså betydligt mer pengar att tillgå för det här arbetet. Vi har också pengar avsatta för till exempel Vinnovas samverkansprogram, där man kommer att kunna använda rymdteknik inom digitaliseringen och för smarta städer och smarta transporter. Som sagt är rymdtekniken väsentlig för att klara de stora samhällsutmaningar vi har och utveckla samhället. Klimatforskningen är en del av det, digitaliseringen en annan.

Anf. 55 PENILLA GUNTHER (KD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Min fråga gäller fortsättningsvis hur man från regeringens sida kan säkra i den kommande rymdstrategin det som statsrådet beskriver som en skrivelse. För mig är det inte samma sak att ha en skrivelse. Det är på något sätt ett yttrande från regeringen. En strategi visar på en väg framåt: Vad har vi för process för att komma till ett visst mål? Jag är rädd för att skrivelsen på något sätt bara ska tala om: Ungefär så här har vi tänkt oss, men vi har ingen väg dit. Det bekymrar mig kraftigt.

Det är inte samma sak att säga att det är ett stort anslag till den akademiska världen rent allmänt. I så fall måste man från regeringens sida peka kanske inte med hela handen men halva i skrivelsen, eller förhoppningsvis med ett bättre ord strategin, för att veta att anslaget till en viss del går till rymdforskning och i det också den viktiga klimatforskningen. Annars kan de pengarna användas till väldigt mycket annat som också kan anses vara viktigt.

Detta är verkligen spetskompetens och spetsforskning som Sverige har många duktiga företag inom. Det är just samverkan mellan akademien och företagen som måste fortsätta att fungera. Vi vet, som jag nämnde i min interpellation till statsrådet, hur det är i mitt eget område. Där har vi GKN

Aerospace i Trollhättan och ett antal rymdforskningsföretag i Göteborg. Det är ett helt kluster. Det finns till och med ett nätverk för detta liksom vi i riksdagen har ett rymdnätverk där vi försöker förkovra oss på olika sätt i dessa frågor.

Det är just detta att man ibland på något sätt måste visa den politiska viljan även i de skriftliga dokumenten så att man från näringsens sida får veta det. Jag säger det eftersom jag är näringspolitiker i första hand. Man måste kunna visa att det är lönsamt att fortsätta att bedriva spetsforskningen och utvecklingen även för företagen. Det är annars en ganska dyr verksamhet som man lätt skulle kunna flytta någon annanstans.

Jag jobbar mycket med life science. Ofta jämför man rymdforskning och life science, vilka ibland också hör ihop. Det tar ungefär lika lång tid i utveckling att utveckla en sak till rymden som ett nytt läkemedel eller något annat. Här kostar det pengar. För life science har man en väldigt tydlig strategi, en nationell samordnare och så vidare. Men för rymden krymper man ned från en strategi till just en skrivelse.

Jag måste ändå få vara fortsatt nyfiken och undra hur man har tänkt att anslagen ska gå till en fortsatt forskning för klimatet.

Anf. 56 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S):

Fru talman! Tack igen, Penilla Gunther, för de uppföljande frågorna!

Som jag ser det har vi lagt en gedigen grund genom forsknings- och innovationspropositionen. Den anger just både inriktningen och att samverkan behöver öka på alla områden mellan våra universitet och högskolor och det omgivande samhället. Det gäller inte minst näringslivet. Där anger vi också de globala och även nationella samhällsutmaningar som vi ser.

Det finns tydligt angivet hur vi ser att rymdforskningen kommer att vara en viktig beståndsdel i detta. Därutöver har vi budgetpropositionen, som ger anslagshöjningarna som lagts fram i plan de kommande fyra åren. Där gör vi en satsning på Rymdstyrelsen för att möta det som fanns i den utredning som lades fram för cirka två år sedan om behovet av att stärka vår expertmyndighet.

Samtidigt ska sägas att vi har gjort ett antal parallella utredningar. Vi har bland annat tittat på Esranges framtid och möjligheterna att kunna sända upp små satelliter i omloppsbana där. Vi har nu gått vidare med att ge ett uppdrag till Rymdstyrelsen och Rymdbolaget om framtagandet av en affärsplan för det för att se om själva driften av en sådan verksamhet kan bära sig på kommersiell basis.

Jag ser därför inte att vi behöver ytterligare en proposition för detta. Det här utgör själva fundamentet för en skrivelse som kommer att vara en rymdstrategi som väldigt tydligt anger den inriktning som vi har för rymdverksamheten framöver.

Jag ser att detta alltmer är en del av den dagliga infrastruktur som vi behöver. Det är inte bara kopplat till forskningen utan också i allra högsta grad kopplat till hur vi förbättrar våra samhällen här hemma på jorden.

Det är det som jag har försökt uttala flera gånger. Vi behöver fundera på rymdtekniken och inte bara på att vara duktiga på de så kallade uppströmstjänsterna, det vill säga bärraketer, instrument och satellitbyggnader. Vi behöver också bli bättre på att använda de data vi får ned från rymden.

Prot. 2017/18:22

24 oktober

Svar på

interpellationer

Jag nämnde digitaliseringen som en del i det. Det är klart att de stora navigationsprogrammen är en del i det. Men vi har också jordobservationsmöjligheter som kan användas för både samhällsnytta och kanske också för affärsnytta.

Vi måste fortsätta att bygga på den väldigt starka rymdindustri vi har i landet med den teknikutveckling som finns där som ger innovationseffekter till många större branscher än bara rymdbranschen och rymdsektorn.

Vi behöver vid sidan av detta ha en strategi framåt för hur vi kan använda de data vi får från rymden till att både anta samhällsutmaningar och också skapa innovation och nya tjänster.

Anf. 57 PENILLA GUNTHER (KD):

Fru talman! Tack återigen för svaret, statsrådet!

Jag är övertygad om att ju starkare nationellt vi är på att ha de goda samarbetena mellan akademi och företag som forskar och utvecklar på detta fantastiskt spännande område tillsammans, desto mer kommer vi att få större förtroende och önskan från andra länder att samarbeta med oss.

Det handlar om att vi inte bara ska vara leverantörer till Esas olika projekt utan också kunna visa att vi själva har en sådan styrka i det vi kommer fram till att vi blir spännande som samarbetspartner på något sätt. Då krävs det att det finns förutsättningar och ekonomi för att kunna utveckla och förädla produkter och tjänster på det här området.

Jag är övertygad om, precis som statsrådet sa, att det gäller att kunna utveckla förmågan att kunna använda det vi kommer fram till. Forskningsresultaten måste på något sätt bli mer tillgängliga i det vardagliga.

Det är kanske någonting jag kan få lägga till på önskelistan till statsrådet när det gäller strategin. Jag är övertygad om att det verkligen är framtidens forskning som vi behöver utveckla ytterligare och stärka Sverige genom.

Vi har många teknikintresserade och många kunniga i Sverige. De behöver ha en tydlig signal från regeringen i den här frågan.

Anf. 58 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S):

Fru talman! Tack igen för en bra och initierad diskussion och debatt! Jag tror att vi på många sätt är överens, och det är min absoluta viljeinriktning att vi ska ge en tydlig signal. Jag tror att det, precis som Penilla Gunther säger, behövs samverkan och samarbete mellan forskare och industri men också tillsammans med våra myndigheter. Det behövs för att man ska kunna utveckla de tjänster som vi kan se är viktiga för att vi ska kunna ta oss an detta och få ett effektivare jordbruk eller skogsbruk. Det gäller också hur vi ska bekämpa klimatförändringar och framför allt följa dem. Även när det gäller olika typer av naturkatastrofer skulle det vara värdefullt att kunna använda rymddata mycket mer.

Jag tror att det finns en enorm potential för ett land som Sverige, som har en så stark grund att stå på. Vi har en stark rymdindustri, vi har fantastisk forskning inom området och vi har en innovationsförmåga. Vi är näst bäst i världen när det gäller det. Det handlar nu bara om att få en tydlig viljeinriktning för att dessa krafter ska kunna samarbeta. Det är min absoluta ambition att vi ska kunna ge det.

Detta bäddar också för gott internationellt samarbete och gott internationellt rykte. Där finns en stor potential om vi skulle kunna möjliggöra en utveckling av Esrange så att man också kan skjuta upp mindre satelliter i omloppsbana. Då skulle Sverige bli ett av ett tiotal länder i världen som har denna förmåga och först på den europeiska kontinenten att ha denna möjlighet. Det är klart att det skulle skicka en tydlig signal om att Sverige tänker fortsätta att vara en ledande rymdnation.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2017/18:25 om regler för trafikplikt

Anf. 59 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Peter Helander har frågat mig när Sverige kommer att använda samma krav för upphandling av olönsamma flyglinjer som EU har.

Som Peter Helander skriver i sin interpellation är Sverige EU:s näst mest glesbefolkade land. Att människor ska ha god tillgänglighet till inter-regional kollektivtrafik över hela landet är viktigt. Regeringen arbetar för transportpolitikens mål att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I Trafikverkets förslag till nationell transportplan för perioden 2018–2029 föreslås en rad åtgärder som bidrar till ett modernt, effektivt och hållbart transportsystem. Den ekonomiska ramen är 622,5 miljarder kronor, vilket är drygt 100 miljarder mer än nuvarande plan.

Regeringen beslutade i januari 2017 om en nationell flygstrategi. I strategin utgör tillgänglighet ett av sju fokusområden. Inom EU har en nylig process säkerställt att det ska vara möjligt att ge driftsstöd till mindre flygplatser för att täcka eventuella förluster. I dagsläget finns det möjlighet för vissa flygplatser att motta driftsstöd från staten inom ramen för förordningen (2006:1577) om statsbidrag för icke statliga flygplatser samt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Samtidigt innebär flygets stadigt ökande utsläpp en stor utmaning för regeringens höga ambitioner för miljön, särskilt med beaktande av att klimatfrågan är en av regeringens tre huvudprioriteringar.

EU:s lufttrafikförordning (nr 1008/2008) möjliggör för behöriga myndigheter i medlemsstaterna att under vissa förutsättningar införa allmän trafikplikt och upphandla trafik om förutsättningar för kommersiell drift av flyglinjen saknas. Att införa allmän trafikplikt är en möjlighet men inte en skyldighet för medlemsstaten. Artikel 16.3 b i lufttrafikförordningen innebär att vid bedömning av om en planerad allmän trafikplikt är nödvändig och adekvat ska det beaktas bland annat om restiden med befintlig tågförbindelse för den planerade sträckan över- eller understiger tre timmar. Artikel 16.3 b innebär inte att så snart restiden överstiger tre timmar måste allmän trafikplikt införas. För att bestämma om en flyglinje ska upphandlas i Sverige genomför Trafikverket en så kallad tillgänglighetsanalys. I tillgänglighetsanalysen är avståndet till närmaste bytespunkt en av åtta faktorer.

Enligt EU:s bestämmelser ska en myndighet i varje medlemsstat ansvara för upphandling av trafikplikt. Som jag har nämnt i tidigare svar gällande trafikplikt har Trafikverket uppgiften att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik i Sverige. I dagarna har Trafikverket presenterat en ny flygutredning med förslag för upphandling av flygtrafik under perioden 2019–2023. I utredningen föreslås ett antal förändringar i utformningen av den allmänna trafikplikten och upphandlingen. Det handlar bland annat om upplägg, incitament till ökat resande, kvalitetskrav och uppföljning. Därtill kommer förslag på en ny linje mellan Kramfors och Arlanda. Utredningen är nu på remiss fram till den 30 november.

Jag och regeringen anser att det även fortsatt är Trafikverket som ska sköta uppgiften att analysera vilken interregional kollektivtrafik som bör omfattas av allmän trafikplikt i syfte att minska bristerna i tillgängligheten.

Anf. 60 PETER HELANDER (C):

Fru talman! Tack, statsrådet Eneroth, för svaret! Jag vill upplysa dem som av någon händelse tittar på detta på tv eller ser oss på något annat sätt om att vi tidigare har debatterat dessa frågor när det gäller allmän trafikplikt på flyglinjen Mora–Arlanda. Men det var innan Trafikverket lämnade över rapporten med flygutredningen till regeringen för några veckor sedan.

I rapporten *Flygutredning 2019–2023* föreslår Trafikverket att linjen Mora–Arlanda inte ska omfattas av allmän trafikplikt, precis som jag befarade när vi debatterade förra gången. Det beror på att Trafikverket anser att en restid med tåg på 3 timmar och 45 minuter från Mora till Stockholm innebär god tillgänglighet.

Statsrådet säger i sitt svar att regeringen arbetar för en långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Jag tycker att det är en bra ambition, och jag delar den. Ambitioner måste dock följas upp med handling för att de ska bli verklighet.

Statsrådet nämner också regeringens flygstrategi i sitt svar. Den har jag förstuds lusläst, och jag avser att återkomma till den strax.

Jag är positivt överraskad över att statsrådet tar upp artikel 16.3 b i lufttrafikförordningen, som möjliggör ett införande av en allmän trafikplikt för flyglinje om det tar mer än tre timmar att åka tåg, till exempel till Stockholm. Ingenstans i Trafikverkets rapport nämns trettimmarsregeln, utan de har i stället använt sig av en fyratimmarslinje. Man kan undra varför det är så.

I en bilaga till flygrapporten beskrivs den tidigare historien. I flygstrategin beskrivs också en del som man kan dra en slutsats av när det gäller varför det blir fyra timmar i stället för tre timmar. Det var en del av min fråga. I båda texterna sägs det direkt att det finns en budgetram. Det fanns en budgetram på 100 miljoner kronor förra mandatperioden, och denna mandatperiod är den 95 miljoner kronor. Jag har en misstanke, och det är egentligen inte bara en misstanke: Tidsramen fyra timmar har inte tillkommit utifrån tillgänglighet per definition, utan den har tillkommit på grund av att budgetramen inte räcker till om man sätter tidsramen till tre timmar. Jag tycker att det är olyckligt att Trafikverket begränsar sig på detta sätt. Det är väl regeringen som ska besluta om budgetramen.

Vi bor som sagt i EU:s näst mest glesbefolkade land, och vi hamnar på fyra timmar i stället för tre timmar, som EU föreslår i sitt regelverk. I regeringens flygstrategi skriver man följande angående stödet till den flygtrafik som Trafikverket upphandlar: De olika stöden ges ibland utifrån skilda förutsättningar, vilket kan leda till brister utifrån en helhetssyn.

Eftersom Trafikverket inte analyserar vilken påverkan deras beslut har på jobb, företagande, regional utveckling, försvaret, ambulansflyg, organtransporter, ambulanshelikopter och frågan om hur hela landet ska kunna leva håller jag med regeringen om att en helhetssyn saknas.

Tidsgränsen, som jag själv tycker är helt fel satt, räknas utifrån att man bor vid resecentrum och har sin verksamhet där. Jag kan berätta för statsrådet att det tar två och en halv timme med bil att ta sig från norra länsdelen till resecentrum. Sedan ska man åka tåg i fyra timmar. Det är sex och en halv timmes resa. Det kallar Trafikverket god tillgänglighet. Det är ingen lokal flygplats vi bor vid, utan det är en regional flygplats.

Tycker statsrådet att Trafikverket har en bra helhetssyn i sin rapport?

Anf. 61 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Peter Helander, för engagemanget! Vi hade en väldigt bra interpellationsdebatt senast om detta. Jag uppskattar att Peter Helander är engagerad i dessa frågor. Det är jag också. Jag tror faktiskt att vi har samma vilja när det gäller att vi ska ha goda möjligheter till transporter i hela landet. Vi ska minska de regionala klyftorna.

Regeringens tydliga ambition under hela denna mandatperiod har varit att minska de kraftigt ökande regionala klyftorna i landet. Det är ett av skälen till att vi nu i verkligheten utlokaliserar statliga verk, ser till att statliga servicekontor finns i hela landet och säkerställer att vi har utbildningsmöjligheter i hela landet. Vi bedriver en regionalpolitik i en helt annan omfattning än vad till exempel den föregående alliansregeringen måktade med att göra. Detta är jag stolt över. Landet behöver knytas ihop, och infrastruktur är ett av verktygen. Jag kan försäkra Peter Helander att jag arbetar hårt med detta, vare sig vi pratar om flyg, järnväg, väg eller till och med sjöfart.

När det gäller just upphandling och trafikplikt har jag rätt ut de grundläggande förutsättningarna för detta. Det är viktigt att komma ihåg att trettimmarsregeln inte är någon riktlinje som är styrande för medlemsstaterna. Det är naturligtvis så att medlemsstaterna kan förhålla sig till de underlag som EU ger. Finland är till exempel ett land som tillämpar regeln på ett lite annorlunda sätt. Detta är inte heller något nytt påfund under den socialdemokratiskt ledda regeringsperioden, utan det är en tillämpning som också föregående regering använde sig av, eller rättare sagt: Trafikverket gjorde det i sitt sätt att agera.

Det har däremot hänt något som är viktigt och som jag tror att både Peter Helander och jag uppskattar. Vi har nått framgång när det gäller EU:s reglering. Det är nu nya regler som skapar en möjlighet för det offentliga att täcka förluster för alla flygplatser som har mindre än 200 000 passage-rare. Det ligger helt i linje med den flygstrategi som vi antagit från regeringens sida. Det innebär också ökade möjligheter för stater att agera.

Sedan är det naturligtvis viktigt vilka resurser man har till förfogande, vare sig vi talar om Trafikverket eller om regeringen. Regeringen har 100 miljarder mer att lägga på infrastruktur i den nationella plan som vi

ska besluta om under mars april. Det är 100 miljarder mer än vad som fanns i den förra nationella planen, som fanns under alliansregeringens tid. Det innebär att vi har möjlighet att göra mer på de olika transportslagens områden.

Just nu pågår ett sådant arbete. Jag reser runt i hela landet för att prata med regionala och lokala aktörer, med näringslivet och med många andra. Faktum är att vi i morgon kommer att ha en stor hearing med alla länsplaneupprättare för att ta in synpunkter på detta. Då kommer säkert också flyget att aktualiseras.

Men skälet till att jag nämner själva resursfrågan är att den är avgörande för vilka möjligheter som finns. Nu har oppositionen lagt fram sina budgetalternativ. I Centerpartiets budgetalternativ är det mindre resurser till Trafikverket. Man kan säga att det är ungefär 8 miljoner kronor mindre, vilket är precis vad sträckan Hagfors–Arlanda kostar att upphandla eller, för den delen, sträckan Torsby–Arlanda.

Tycker man att detta är viktigt måste man ha medel till det och inte prioritera annat i sina egna budgetalternativ. Frågan tillbaka till Peter Helander – jag vet att vi har samma utgångspunkt – är: Har Centern verkligen tillräckliga medel för att klara av de åtaganden och den viljeinriktning som interpellanten ger uttryck för i denna diskussion?

Anf. 62 PETER HELANDER (C):

Fru talman! Det var kanske ingen tillfällighet att vi hade Annie Lööf i Mora förra veckan då problemen beskrevs. Det är bra att det har tillkommit stöd till regionala flygplatser. Nu kan det vara så att Mora inte behöver det eftersom vi inte har något flyg. Man behöver ingen flygplats om man inte har något flyg.

Man kan undra: Behandlas stad och land olika? Jag tog upp det förra gången. Finns det olika måttstockar? Sverigeförhandlingen använde sig av en tidsgräns på två timmar och trettio minuter, då folk ska välja tåg i stället för flyg. Trafikverket använder fyra timmar. Varför har man en annan måttstock mellan Stockholm, Göteborg och Malmö än ute i landet?

Jag hade inte kämpat för flyget om det hade tagit två timmar och trettio minuter. Det är faktiskt möjligt att ta sig med tåg från Mora till Stockholm på två timmar och trettio minuter. Det fattas bara 4 miljarder till Dalabanan. Det finns inga stora satsningar på Dalabanan i den stora budget som regeringen har lagt fram. Det är inga säkra satsningar. Nu ska Trafikverket ta flyget av oss också. Det är klart att det finns en viss besvikelse och kanske en liten förargelse bland alla partier i Dalarna. Vi skulle gärna ha en bättre järnväg, men så länge vi inte har det måste vi åtminstone ha kvar flyget.

Det finns många bottnar i detta. Det är inte enkelt. Jag ska citera vad som står i Trafikverkets rapport – det är en lång mening:

”Det är således beslutet om allmän trafikplikt som styr vad det är för trafik som ska/kan åstadkommas dvs. regelbunden flygtrafik kan inte upphandlas utan att beslut om allmän trafikplikt finns och regelbunden flygtrafik kan inte heller köpas i en omfattning som går utöver vad som föreskrivs i den allmänna trafikplikten.”

Lite längre ned står det: ”Så länge inget annat bestäms är det ingen annan än Trafikverket som kan köpa regelbunden flygtrafik.”

Det är deras tolkning av EU-lagstiftningen. Vad innebär det? Jo, det innebär ett moment 22. Vi har betalat pengar från kommunen – jag var tidigare kommunalråd. Kommunen har betalat pengar för att flygplan från Sveg till Stockholm ska mellanlanda i Mora. I avtalet med Trafikverket står det att de *får* mellanlanda. Det skulle kunna stå *ska*. Men nu står det att de *får* mellanlanda. Då har Trafikverket i all sin vishet kommit fram till att det bara är Trafikverket som får upphandla, och det måste finnas en allmän trafikplikt. Då har vi ett moment 22.

Jag är jätterädd för att Trafikverket i morgon kommer att säga åt operatören: Ni får inte landa. Ni bryter mot vårt avtal. Då står vi utan trafik, och vi får inte upphandla trafik. Regeringen vill inte lägga allmän trafikplikt på oss. Då står vi med en flygplats som inte går att använda förutom kanske för ambulans och lite andra grejer. Det kommer att bli en dyr flygplats. Framför allt kommer det att drabba näringslivet, jobben och företagandet ute i landet.

Jag vet att statsrådet delar min åsikt att hela landet ska leva och att det behöver göras mer i regionalpolitiken.

För mig blir detta plötsligt inte en fråga om trafikpolitik. Det blir en fråga om näringspolitik – det är något som inte Trafikverket tar upp. Jag undrar vad vi ska göra när det gäller de företag i norra Dalarna som är internationellt ägda. Jag undrar vad vi ska göra när de sitter på sina huvudkontor i Paris och säger: Det går inte att flyga. Det går inte att ta sig till Mora eller till Dalarna på en dag. Vi lägger verksamheten i något annat land. Det kommer att bli följden: att man flyttar verksamhet. Vi får arbetslöshet, och landsbygden kan inte överleva på sikt. Det är en större dimension än bara trafikplikten.

Jag undrar om statsrådet tycker att det är en rimlig ståndpunkt som Trafikverket driver. De driver detta. Vi har varit jätterädda i över ett år för att de ska kasta in handduken så att vi får lägga ned verksamheten.

Anf. 63 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är alldeles sant att det finns skäl att ibland fundera över om alla drar åt samma håll när det gäller att hela landet ska leva. Jag tycker att jag genom min politiska erfarenhet ser ganska många exempel på när goda intentioner dessvärre inte sammanfaller. Det är ett av skälen till direktiven till Trafikverkets uppdrag att ta fram en nationell plan. Det handlar också om att se: Hur kan man knyta ihop hela landet med de regionala klyftor som finns? Hur kan man göra insatser som stärker vår konkurrenskraft och som klarar omställningen?

Jag är extra nöjd med att Trafikverket i det förslag man har lagt fram – det är viktigt att komma ihåg att det fortfarande är ute på remiss – lägger särskild vikt vid hur näringspolitiken kan stärkas. Man har till och med utformat en näringspolitisk pott på 1,2 miljarder kronor – detta just för att man med näringslivet ska kunna föra en diskussion om huruvida det finns lågt hängande frukter och insatser man skulle kunna göra för att få en bättre helhetslösning.

Nu återstår det att se hur remissinstanserna reagerar på förslaget. Själv gillar jag tanken, för jag vet av min egen kommunala erfarenhet att ibland kan någonting som är oerhört svårt att samordna finansieringsmässigt lösas sig genom att man har lite resurser till förfogande nationellt i en form av

medfinansiering. Men det återstår naturligtvis att se hur remissinstanserna hanterar detta.

Det är viktigt att komma ihåg att det i grunden handlar om vilka resurser som finns till förfogande. Det är ändå så att vi nu har 100 miljarder kronor mer i den nationella planen. Det är jag stolt över, även om jag vet att önskemålen vida överstiger de resurser som finns till förfogande. Det är ändå 712,5 miljarder vi framöver kan lägga i den elvaårsplan för investeringar som vi ska besluta om under våren.

Det innebär naturligtvis också att vi vidmakthåller den nivå på Trafikverkets anslag som vi lade i vårt budgetförslag nu, och då är det återigen ett bekymmer att Centerpartiet i sitt budgetförslag faktiskt gör en besparing på Trafikverket som motsvarar kostnaden för att göra trafikavtal mellan Torsby och Arlanda eller Hagfors och Arlanda.

Det är en fråga om resurser, men det är också, vilket interpellanten har helt rätt i, en fråga om hur vi samordnar de insatser som görs. I Dalarna är det speciellt. Där finns ju basindustrin. Där finns framgångsrika exportföretag som måste ha goda kommunikationsmöjligheter ut i världen. Samtidigt pågår också ett flertal olika projekt; jag noterar att flygplatsen i Sälen invigdes för inte så länge sedan.

Det är klart att det är viktigt att man i infrastruktursatsningar förmår att göra gemensamma regionala prioriteringar för att kunna göra det som är mest verkningsfullt. Mitt budskap när jag har varit ute och turnerat och träffat representanter i regionerna har också varit att ju mer man kan samordna sig gemensamt, desto bättre.

Jag kommer nog samt att följa tillämpningen av de nya regleringar som EU ger oss möjlighet till. Det ger medlemsstaterna ett ökat handlingsutrymme, och det innebär också att vi inte riskerar samma läge som under tidigare år, det vill säga att EU-kommissionen skulle gå in och underkänna en del av det stöd som har funnits till våra regionala flygplatser.

Jag noterar att vi i budgeten också ger extra stöd till just våra regionala flygplatser, en viktig fråga för mig. Trafikverkets förslag är nu ute på remiss, och det gör att jag inte här kan kommentera mer i detalj.

Anf. 64 PETER HELANDER (C):

Fru talman! Jag säger som förra gången: Jag väljer att tolka statsrådet Eneroth välvilligt, och om statsrådet ser till att det blir trafikplikt på linjen Mora–Arlanda kommer jag att offentligt berömma honom och regeringen för att de lägger pengar på detta.

Remissen är ute till den 30 november, och sedan kommer Trafikverket att fatta beslut. Det som jag varnar för finns dock där, alltså att Trafikverket redan i morgon kan stoppa trafiken. Jag skulle därför önska att statsrådet kunde sända åtminstone någon signal till Trafikverket om att avvakta tills frågan är slutgiltigt avgjord.

Jag har försökt kolla med lite gamla vägverkare och trafikverkare, och den modell som Trafikverket använder sig av är egentligen en gammal modell som Rikstrafiken använde sig av när SJ skulle räkna tider och ges stöd. Nu har man liksom översatt den till flygtrafiken, men det är inte alls samma parametrar. Då blir det bara tid på järnväg, från station till station, fast det egentligen inte är det som det handlar om.

Förra gången vi debatterade detta sa statsrådet att man inte kan agera i frågan innan Trafikverket har fattat ett negativt beslut. Då är jag förstuds

ute och fiskar efter ett regleringsbrev från regeringen, på samma sätt som Torsby och Hagfors fick det under den förra regeringen.

Det skulle vara viktigt om man kunde belägga linjeflygningen där med allmän trafikplikt och kanske framför allt säga att det ska vara Sveg–Mora–Arlanda, med mellanlandning. Kostnaderna för detta måste ju vara mindre än en tusendels promille i statsbudgeten. Vi pratar om kanske ett par tre miljoner i ökade kostnader, kanske inte ens det, i en upphandling – en liten kostnad som betyder otroligt mycket för en stor del av Sverige.

Anf. 65 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Till att börja med är jag otroligt försiktig när det gäller att sända signaler, inte beroende på sakfrågan i sig utan för att vi har ett regelverk som innebär att jag som statsråd ska vara extremt försiktig med att göra detta, annars riskerar jag att få besöka konstitutionsutskottet, och det vill jag helst undvika.

Däremot är det alldeles sant, och det tycker jag är en viktig signal att sända också i dessa tider, när alla tittar på olika trafikinvesteringar, att vi alltid ska ha underlag och beräkningsunderlag av samhällsekonomisk analys, restider och timmar. Till syvende och sist är det dock politiken som har att sätta ned foten och tala om vad som är en önskvärd samhällsutveckling. Nyligen gav vi till exempel ett uppdrag till Trafikverket att upphandla nattågstrafiken till Jämtland, eftersom marknaden inte bär sig för detta, vilket naturligtvis är otroligt viktigt för Jämtlandsregionen, för Jämtlands utveckling och inte minst för besöksnäringen.

Jag tror att det är viktigt att vi har detta i åminnelse, annars kunde trafikpolitiken lika gärna reduceras till ett Excelark med en uträkning av vad som är mest lönsamt, och så är det så det blir.

Politik är att också uttrycka förväntningar, förhoppningar och vilja att hela landet ska leva, där det inte är marknadskrafterna som styr utan vi av andra politiska och moraliska skäl önskar en viss utveckling.

Därför är det viktigt för mig att först och främst lyssna in remissinstanserna, ha beredskap för att agera om jag skulle behöva göra det, se till att det finns erforderliga resurser i ett sådant fall men också skaffa så bra beslutsunderlag som möjligt för att kunna föra en fortsatt dialog.

Jag tackar interpellanten för bra diskussioner. Jag är alldeles övertygad om att vi kommer att fortsätta diskutera både detta och andra regionalpolitiska frågor framöver.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2017/18:26 om ett enhetligt biljett- och betalsystem i kollektivtrafiken

Anf. 66 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Erik Ottoson har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att göra det möjligt för resenärer att använda samma biljett- och betallösning inom kollektivtrafiken oavsett vilket kollektivtrafikbolag som utför resan.

Prot. 2017/18:22

24 oktober

Svar på
interpellationer

I tidigare interpellationsdebatter i samma fråga med Erik Ottoson, dels i januari 2016, dels i juni i år, då interpellanten tyvärr inte kunde närvara, har min företrädare statsrådet Anna Johansson återrapporterat om det pågående arbetet inom regeringen. Hon nämnde den interna utredning som presenterades under 2015 och konstaterade då att det sker en utveckling med branschgemensamma initiativ och att det finns den etablerade oberoende försäljningskanalen för kollektivtrafikresor resrobot.se.

Genom den portalen kan resenärer planera resor och köpa biljetter för kollektivtrafik i hela Sverige. Hon konstaterade också att det tar tid att ändra invanda mönster och att ett flertal resenärer fortfarande vänder sig till de sedan tidigare välkända försäljningskanalerna.

Regeringen har dock tagit ett flertal initiativ på området, varav flera inom regeringens samverkansprogram *Nästa generations resor och transporter*. Flera av initiativen syftar till att utveckla och modernisera kollektivtrafiken till det nya konceptet mobilitet som en tjänst, även kallat kombinerad mobilitet.

En nationell färdplan för kombinerad mobilitet har tagits fram. Den syftar till att stödja framväxten av kombinerad mobilitet. Kopplat till färdplanen finns också ett projekt, finansierat av bland andra Vinnova, för att koordinera, stimulera och övervaka förverkligandet av färdplanens första period fram till 2020.

Ytterligare ett initiativ som initierats inom samverkansprogrammet handlar om mobilitet som en tjänst utanför storstadsområden och ansluter till det regeringsuppdrag om kollektivtrafik på landsbygd som Statens väg- och transportforskningsinstitut ska återrapportera senare i höst.

I Trafikverkets förslag till den nationella plan för transportsystemet som lämnades till regeringen den 31 augusti i år finns två särskilda åtgärder som kommer att underlätta för resenärer att använda samma biljett- och betallösning inom kollektivtrafiken. Den ena heter Kraftsamling för öppen kollektivtrafikdata – en grund för mobilitet som tjänst eller kombinerad mobilitet. Den andra heter Informations- och kunskapshöjande åtgärder för mobilitet som tjänst/kombinerad mobilitet – enkla rubriker på svåra saker!

EU-kommissionen beslutade den 31 maj i år om förordningen om tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster. Detta innebär att all information kopplad till resor ska vara lättillgänglig för alla, både för resenärer och för tredjepartsutvecklare, inom några år. Sverige ligger i framkant och har redan mycket av informationen tillgänglig som öppna data.

Dessutom sker en snabb teknikutveckling med mobiltelefonappar, både för information och för köp, och även nya betallösningar som de svenska innovationerna Swish och Izettle förenklar köp och betalning av bland annat biljetter.

Sammantaget drar de flesta aktörer åt samma håll i denna fråga, såväl politiska företrädare som branschen och marknaden, men de gör det med olika utgångspunkter, olika syften och i olika takt. Jag tycker därför att framtiden ser ljus ut och kommer att följa utvecklingen. I första hand hoppas jag att branschen med hjälp av de incitament som regeringen ger möjliggör för resenären att på ett enkelt och smidigt sätt använda den biljett- och betallösning som kunden själv väljer.

Jag utesluter dock inte att vidta ytterligare åtgärder på sikt om frågan om boknings- och betalssystem kvarstår som ett hinder för resenärers val av kollektivtrafikutövare.

Anf. 67 ERIK OTTOSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Låt mig börja med att betona hur uppfriskande det är med ett statsråd med ansvar för infrastrukturfrågorna som ger ett ödmjukt och fullödigt svar när det gäller kollektivtrafikfrågor. Det är en innovation i sig.

Det finns mycket som sker inom detta område. Därvidlag är jag och statsrådet helt överens. Resrobot är ett projekt som branschen har tagit fram och som härrör ur ett branschgemensamt finansierat bolag som kom till under förra mandatperioden. Det i sig härrör från ett besked som kom från den regeringen att antingen löser branschen dessa frågor själv eller så blir det tvunget att gå till lagstiftning.

Det var ett viktigt besked då, och det är ett viktigt besked nu. Jag har ställt frågan till statsrådets företrädare Anna Johansson om beskedet kvarstår, och jag har då fått svar att det gör det. Jag vill fråga statsrådet på vilket sätt och vad det leder till. Står beskedet fast, och vad leder det till i så fall?

Det stämmer, som statsrådet säger, att det finns mycket information om resor, betaltjänster och så vidare tillgängligt som öppen data i Sverige. Här ligger vi i framkant. Men det är inte hela analysen av detta, utan det handlar också om hur information de facto tillgängliggörs för resenärer.

På den svenska kollektivtrafikmarknaden finns ett antal olika etablerade spelare som har varit monopolister. Det gäller de lokala kollektivtrafikbolagen som har drivits regionalt, och det gäller till exempel SJ nationellt. De har, precis som statsrådet säger, fördelen av invanda mönster som tar tid att förändra. Trots att det har gått in skattepengar i att bygga upp deras reseplanerare och digitala strukturer använder man dem som en konkurrensfördel i dag – framför allt aktuellt i SJ:s fall. Det fina initiativet Resrobot används inte i särskilt stor omfattning alls eftersom de invanda mönstren ser ut som de gör.

Jag delar uppfattningen att många strävar i samma riktning men från olika utgångspunkter. Olika utgångspunkter är till exempel på vilket sätt informationen ska tillgängliggöras. Jag upplever inte att en gemensam utgångspunkt i branschen i dag är att marknadsföra och tillgängliggöra informationen om de resor som finns genom Resrobot, utan de flesta håller nog på sina invanda system. Det är ett bekymmer.

Det finns tankar på hur man ska komma vidare. Något som jag har fört fram i olika sammanhang är möjligheten att alla som bedriver kollektivtrafik också ska vara tvingade att i sina reseplanerare på ett konkurrensneutralt sätt visa även konkurrenternas olika avgångar på samma eller motsvarande sträckor. Det skulle förändra marknadsincitamenten på ett sådant sätt att ingen längre tjänar på att hålla på sitt och undanhålla information för resenärerna. Det ligger i allas intresse att resenärerna har fullständig information, och det ligger i allas intresse att skapa så gemensamma lösningar som möjligt. Resrobot skulle under en sådan omständighet kunna slå igenom.

Det finns en ocean av betallosningar att gå vidare med. Ett exempel är, som i så många andra sammanhang, att använda vanliga kontokort. Svensk Handel och bankerna har i dag en överenskommelse om att kunna använda

den trådlösa funktionen på sina kort för att göra transaktioner upp till ett visst belopp. Det kan även vara en lösning för kollektivtrafiken. Då slipper vi särskilda kort.

Anf. 68 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Erik Ottoson, för engagemanget! Det uppskattar jag. Redan under debatten här har jag fått flera goda förslag från Erik Ottoson på hur området kan utvecklas. Det är så det ska fungera. Jag tror att kreativa individer, företag och andra aktörer ska komma med sina förslag och utveckla nya tjänster. Jag tror också att man generellt ska vara försiktig med att från politiskt håll införa för strikta regelverk, inte minst när det gäller områden stadda i snabb teknisk förändring.

Om det inte går tillräckligt fort måste man ha beredskap att agera. Jag är själv i ett sådant läge, som relativt ny infrastrukturminister, där jag nu skaffar information, träffar parterna och gör en bedömning av om tillräckliga initiativ har tagits på området. Jag undersöker naturligtvis också varför Resrobot eller andra tjänster inte riktigt har trängt igenom i den utsträckning man kunde förvänta sig. Men jag kommer ändå att förbehålla mig rätten att säga att utgångspunkten för regeringens politik ska vara resenärsperspektivet. Hur hittar vi modeller som på bästa sätt underlättar för resenärerna?

Här har regeringen att ta hänsyn till EU-lagstiftning, de initiativ som har tagits och vår förutsättning att ställa tydliga krav på aktörerna. Jag kommer att ha samma beredskap som min företrädare att agera, om det skulle vara nödvändigt. Jag tänker också ta tillfället i akt att se på vilket sätt Erik Ottoson tycker att man bör agera framöver. Finns det särskilda lagstiftningsförslag som regeringen borde lägga fram? Hur ska man tillhandahålla tjänsterna med respekt för det som är företagens olika kommersiella intressen och konkurrensintressen? Vi vill också ha aktörer som ibland tävlar om kundernas gunst och ger de mest förmånliga erbjudandena.

Min och regeringens utgångspunkt är resenärens perspektiv att få all tillgänglig information, att säkerställa att konsumenten kan göra rätt från en praktisk synpunkt för bästa köp samt säkerställa att operatörerna har goda förutsättningar att erbjuda dessa tjänster på bästa sätt – gärna med hjälp av modeller av typen Resrobot eller liknande.

Anf. 69 ERIK OTTOSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för fyllnadssvaret!

Jag instämmer helt och hållet i statsrådets utgångspunkt att vi ska lagstifta så lite som möjligt. Problemet uppstår i att det råder en tidigare monopolistisk marknad som egentligen har avreglerats men där det finns vissa trögheter kvar i hur marknaden fungerar. En sådan konkret sak är att när man åker tåg går man in på sj.se. På sj.se finns inte alla avgångar; trots att de går från samma station till samma station finns de inte där.

På helt marknadsmässig grund har det gjorts en bedömning att det inte gynnar SJ att visa den starkaste konkurrentens avgångar på till exempel sträckan Stockholm–Göteborg. Så ligger det de facto till. Förslaget att alla avgångar ska visas i alla reseplanerare skulle i sådana fall gälla även konkurrenten. Även SJ:s avgångar ska visas på MTR:s hemsida och vice versa.

Tanken är möjligen att man inte nödvändigtvis måste genomföra en sådan lagförändring, men bara att vi över huvud taget diskuterar frågan i kammaren gör det tydligt att den inte kan skjutas på hur länge som helst. Det är en mycket enkel åtgärd att släppa in varandra. Vissa konkurrerande bolag får inträde i vissa reseplanerare, andra får det inte. Förlorarna är resenärerna.

Det finns otaliga exempel från runt om i landet där olika länstrafikbolag hanterar dessa frågor för konkurrerande linjer på olika sätt. De som vill tillhandahålla trafik, som kanske inte skulle tillhandahållas i ett annat fall, på kommersiella grunder, utan skattesubvention, bara vara ett plus för oss resenärer, har svårare att slå igenom på grund av de invanda mönstren. Där har vi en gemensam ambition att vända situationen.

Betalsystemen är lite av en annan fråga, men de angränsar till det vi talar om nu. Låt mig dela med mig till kammaren och statsrådet en spaning från London. I det systemet tillåter man kontaktlösa kort där du inte behöver köpa ett speciellt kort och ladda det med pengar eller köpa ett månadskort. Du betalar som vanligt när du reser. Det har framför allt testats på bussar i London. När man sedan har nått upp till ett visst tak inom en viss tidsperiod fortsätter man att resa gratis – som om det vore ett dagskort, veckokort eller månadskort. Det är enkla tekniska lösningar. Tekniken finns tillgänglig, men de gemensamma initiativen lyser med sin frånvaro.

Jag utesluter inte att vi inom en snar framtid kommer att se dessa former av teknik ploppa upp var och en för sig lite här och var i landet. Det finns pågående processer. Den stora vinsten uppstår, om man talar om intermodalt resande, när detta resande samordnas över länsgränser och bolagsgränser och skapar gemensamma nyttor för resenären. Där finns mycket att göra.

Om man vill göra det genom ett bredare politiskt ledarskap kan man göra det – man kan peka med hela eller halva handen. Att skapa plattformar och utrymmen för diskussioner med branschen är en variant. Väljer man att gå hårdare fram är det en annan variant. Jag för gärna fortsatta diskussioner med statsrådet om vilken väg som är rätt väg framåt, men en sak är säker: Samordningen behöver öka på alla nivåer när det gäller betallösningarna. Här finns ett oerhört stort arbete kvar att göra.

Anf. 70 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Erik Ottoson, för att du delar med dig av förslag, tankar och idéer!

Jag uppskattar också det uppvaknande konsumentpolitiska intresset hos Moderaterna; jag önskar bara att det skulle få genomslag också i budgetförslagen från Moderaterna med resurser till konsumentensidan. Det har det aldrig fått – dessvärre, för det är också en fråga om vilka resurser som finns till förfogande om vi samhälleligt och politiskt ska ta större ansvar för att säkerställa att den här typen av betaltjänster kan genomföras. Men jag uppskattar engagemanget.

Jag ser ett likartat resonemang på andra före detta monopolmarknader. Jag antar att Erik Ottoson tycker att man även inom ramen för mobiltelefon, energimarknader eller liknande skulle ha motsvarande lagstiftning. Själv är jag inte säker på att det är rätt modell.

Jag är engagerad i frågan att skapa bästa möjliga förutsättningar för resenärerna, att ha resenärsfokus. Jag kommer att träffa aktörerna före jul

Prot. 2017/18:22
24 oktober

Svar på
interpellationer

– hoppas jag i alla fall, även om det är tajt i kalendern – och arbetar nu intensivt med frågan.

Jag utesluter som sagt inte möjligheten att komma med ytterligare initiativ, för det går inte i den takt som man skulle önska. Men i dessa tider med mycket ny teknik som implementeras är det samtidigt många initiativ som pågår – flera tack vare regeringens satsningar och de nationella samverkansprogram som finns och flera tack vare understödda privata initiativ. Jag träffade nyligen regionala trafikaktörer som visade sina senaste system för att underlätta rörlighet och biljettköp. Det pågår alltså mycket, och ibland ska man vara försiktig med att ge direktiv som riskerar att hämma den utvecklingen.

Jag är fortfarande i ett läge där jag tar till mig ny kunskap, och jag kommer om det skulle behövas att återkomma till kammaren med fler initiativ.

Anf. 71 ERIK OTTOSON (M):

Fru talman! Jag tycker att det är bra att statsrådet är i ett läge där han är redo att ta till sig ny kunskap.

Ett perspektiv som jag tror att statsrådet absolut behöver ta till sig är att jag tror att den absolut bästa konsumentpolitiken är den som gör att konsumenten har rätt att välja. Vill man nu satsa på konsumentpolitik tror jag att just konkurrens är något som är viktigt för konsumenterna, om inte annat i fråga om prislägen och den enskildes ställning gentemot leverantörer av olika slag.

Jag ska också vara helt ärlig och säga att om han tror att en jämförelse mellan telekommarknaden och kollektivtrafikmarknaden är relevant ur ett konkurrensperspektiv har vi en och annan nationalekonomisk sittning att göra, statsrådet och jag, innan vi landar i den slutsatsen.

Slutligen vill jag möjligen tacka statsrådet för debatten. Jag ser fram emot en fortsatt diskussion på dessa viktiga områden tillsammans med statsrådet.

Anf. 72 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Nej, min liknelse var snarare en som jag undrade om interpellanten skulle göra. Själv skulle jag inte drömma om att göra den.

Konsumentpolitik handlar om möjligheten att välja – det är viktigt – men också om att säkerställa att konsumenterna får rätt upplysningar och har tillgång till rätt information. Det har genom historien varit en ganska segdragen kamp mellan marknadsaktörer och konsumentpolitiska intressen att säkerställa att konsumenten får all den information som det faktiskt innebär, och det innebär information inte bara om tider och priser utan också om förutsättningarna för resan – på vilket sätt den är upphandlad och vilka kvalitetskrav som finns. Låt oss arbeta gemensamt för att hitta den typen av lösningar.

Jag tror att det är svårt att hitta en höger–vänster-skala i frågan om vilken information resenärerna ska ha. Vi vill nog mest att det bara ska fungera, och kan jag hjälpa till där ska jag naturligtvis göra det.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 73 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Erik Ottoson har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att tillvarata de nyttor drönartekniken skapar samt vilka åtgärder jag avser att vidta för att hantera de risker som drönartekniken innebär. Vidare har Erik Ottoson frågat mig hur processen för den nationella drönarstrategin kommer att se ut samt på vilket sätt jag avser att i riksdagen förankra arbetet med en nationell drönarstrategi.

Riksdagen har tillkännagivit för regeringen att den bör ta fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna med ny teknik och värnar flygsäkerheten. Regeringen har i budgetpropositionen för 2018 meddelat att tillkännagivandet för närvarande bereds i Regeringskansliet. Jag vill i dagsläget inte föregripa detta arbete när det gäller hur det ska bedrivas eller hur det eventuellt ska förankras i riksdagen.

Regeringen har redogjort för sin syn på drönare i flygstrategin som antogs i januari 2017. Av flygstrategin framgår att drönare har stor potential i flera sektorer. Därför är det viktigt med ett regelverk som stöder den tekniska utvecklingen och de möjligheter som tekniken innebär. Just i fråga om drönare är det också viktigt att beakta frågor om personlig integritet, säkerhet och användning av luftrummet.

Erik Ottoson uppmärksammar i sin interpellation flera av de pågående insatser som görs för att främja användningen av drönare, vilket är mycket positivt.

Jag välkomnar särskilt det arbete som Transportstyrelsen har gjort med att revidera de nationella föreskrifterna om obemannade luftfartyg. Förslagen syftar till att främja teknikutvecklingen, hantera ökade risker med fler obemannade luftfartyg samt åstadkomma en tydlig synkronisering med flygstrategins mål om att upprätthålla Sveriges position som en stark och innovativ flygindustrination.

Tillåt mig även att uppmärksamma det pågående arbete som sker med drönare i Regeringskansliet och myndigheterna. Det är ett viktigt arbete som sker med att överväga behovet av ny reglering såväl nationellt som på europeisk nivå. Senast i juni 2017 hölls ett möte i Näringsdepartementet med tjänstemän och sakkunniga från berörda departement och myndigheter.

Svenska experter deltar aktivt i det internationella arbetet med att föra fram och främja svenska positioner om ett mål- och riskbaserat regelverk som är proportionerligt och funktionellt.

Erik Ottoson nämner det framtida europeiska regelverk som har föreslagits av EU:s myndighet för luftfartssäkerhet, Easa. Det är ett arbete där Sverige i högsta grad är involverat. Regeringskansliet har lämnat ett svar på den konsultation som Easa genomfört under sommaren. Svaret föregicks av en remiss till berörda myndigheter.

Avslutningsvis vill jag säga att drönare utgör ett mycket spännande teknikområde. Jag är säker på att vi kommer att se ytterligare utveckling inom området, och jag är öppen för konstruktiva inspel från alla berörda parter.

Anf. 74 ERIK OTTOSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Jag tyckte att det var ett bra och intressant svar. Många av sakerna nämner jag i min interpellation och statsrådet i sitt svar. Detta är ett hett ämne som väcker många frågor och ställer många saker på sin spets.

I den flygstrategi som lämnades var drönare och saker som hör därtill sparsamt omnämnda. Jag tror att statsrådet lyckades klämma in nästan hela omnämmandet i sitt svar – det är inte särskilt mycket ytterligare som finns att hitta. Det var också bakgrunden till att riksdagen valde att fortsätta gå fram med att man vill ha en drönarstrategi som tar hand om de här frågorna på ett större plan. Det gäller från den regulatoriska biten hela vägen till den näringspolitiska biten, hur vi ser att den här branschen kommer att utvecklas och vad detta innebär för oss som land. Där finns det väldigt mycket att göra, och jag ser spår av det i statsrådets svar. Jag tror att vi i grunden är överens om vad som behöver göras.

Sverige behöver vara det land där vi använder de fantastiska förutsättningar vi har för att låta denna industri utvecklas på ett ansvarsfullt sätt men även se till att regelverket följer med. Vi har gjort viktiga framsteg på det området.

Jag stod här för inte alls länge sedan – möjligen två år sedan – och pratade med statsrådets föregångare, som sa att några sådana nationella initiativ absolut inte behövde tas. Det var visserligen tur att Transportstyrelsen landade i en annan slutsats och började vidta nationella åtgärder innan Easa var klart. Men för bara ett par år sedan skulle allt hopp sättas till arbetet som görs på europeisk nivå, och vi skulle invänta det. Jag var av en annan uppfattning, och det var tur att Transportstyrelsen också var det.

Men vi behöver titta på hur man utvecklar flygledningstjänster för just den här formen av teknik. Vi behöver se om man kan börja etablera transportstråk där det här kan flygas, kanske även i tätbebyggda miljöer, på ett säkert sätt. Vi behöver i samband med det se över möjligheten till utpekade nödlandningsplatser för att undvika fara för allmänheten, och vi behöver se över de regelverk som i dag finns.

Man kan prata med branschen, vilket för övrigt kan rekommenderas. Jag kan tipsa statsrådet om att det där finns en innovationskraft och en innovationsvilja som är beundransvärd och väldigt nyttig att lyssna till för oss politiker. Deras beskrivning är att Transportstyrelsen gör så gott de kan med det regelverk de har. De knölar in detta i regelverket så gott det går, men det är med mycket möda och stort besvär och kanske inte alltid hundra procentigt korrekt.

Jag tror att vi från den politiska nivån behöver hjälpa till att underlätta detta. EU gör en väldigt stor del, men de nationella regleringarna kommer att bli nödvändiga.

Jag ser väldigt mycket fram emot den strategi som nu ska tas fram. Jag hoppas att en ordentlig tankeverksamhet sätts igång på Näringsdepartementet så att man verkligen tänker igenom inte bara hur detta ska hanteras här och nu utan också vart det är på väg.

I Holland talar man om särskilda, digitala flygledningstjänster för drönare. Man står redo att göra detta så fort branschen är med på det. Från den politiska nivån är man pådrivande, dels för att säkerställa säkerheten, dels för att se till att man är i framkant.

Andra länder slåss om denna teknik och för att den ska etableras – i Sverige väntar vi på att den ska etableras. Jag tycker att det är en viktig skillnad däremellan.

Anf. 75 RIKARD LARSSON (S):

Fru talman! Jag håller med om att det är en väldigt viktig fråga som interpellanten tar upp. Interpellanten, som tidigare fick en del beröm och inviter från statsrådet, kan få ytterligare beröm. Erik Ottoson har varit aktiv i denna fråga och anordnat seminarier som varit väldigt angelägna.

Detta gjorde Erik Ottoson 2014 eller 2015, när frågorna låg lite längre ned på dagordningen. Efter det har frågorna, kanske inte enbart på grund av Erik Ottosons seminarier utan av många andra anledningar, lyfts högre upp på dagordningen.

Jag kan villigt erkänna att jag för ett par år sedan var lite orolig över hur utvecklingen skulle se ut och vem som skulle ta tag i de problem som faktiskt finns när den nya tekniken möter ett samhälle som inte riktigt är berett. Det tydligaste exemplet på detta är de gånger man fått stänga till exempel Arlanda och Bromma därför att drönare kommit in i kontrollzonen över Stockholm.

Men nu bedrivs, som nämnts här, både i Transportstyrelsen och i EU-kommissionen ett arbete där man tar tag i hur vi kan förenkla för att drönare ska kunna användas i större utsträckning men också se till att den stora säkerhet vi har inom flyget tillvaratas och vidareutvecklas. Så jag är betydligt lugnare nu än för ett par år sedan.

En del av de initiativ som tas beskrivs både i interpellationen och i interpellationssvaret. Vi kan lägga till andra. Vi har en nystartad drönarpilotutbildning i Ljungbyhed, vilket också är ett sätt att bedriva marknadsföring och säga att Sverige ligger i framkant när det gäller drönarfrågor. I Sverige utvecklar vi både användningsområdena för drönare och hur man professionellt kan hantera dem.

Jag tycker alltså att Sverige börjar ligga i framkant i dessa frågor och att väldigt mycket görs. Det jag reagerar lite på när jag ser denna interpellation och riksdagens tillkännagivande till regeringen är att det, liksom i det nya tillkännagivandet om flygstrategin, där Moderaterna bland annat vill göra om strategin, enligt min mening blir lite för mycket fokus på att utforma en massa strategier och lite för lite fokus på att faktiskt göra något i verkligheten.

Jag hoppas att man, när man nu från regeringens sida behandlar tillkännagivandet om strategierna, ser till att det inte innebär att frågan dras i långbänk. Detta är risken med Moderaternas initiativ på området: att alla de goda initiativ som nu tas stannar av i väntan på nya strategier som ska berätta hur vi ska göra. Det skulle vara väldigt olyckligt.

I övrigt tror jag personligen inte att detta att ha eller inte ha en drönarstrategi är så partiskiljande. Kan den tillföra något bra är det väl bra så. Men, som sagt var, låt den inte försämra det arbete som nu bedrivs.

Precis som interpellanten sa har Transportstyrelsens initiativ inneburit att man inte bara sitter och väntar på nya EU-regleringar. Däremot är EU-regleringarna och Transportstyrelsens initiativ inte riktigt samma sak. EU-regleringarna, som de har sett ut hittills när man har arbetat med dem, går lite längre. Jag tror att det behövs EU-regleringar och en europeisk politik

Prot. 2017/18:22

24 oktober

Svar på
interpellationer

på detta område, men vi behöver också göra det som vi och regeringen just nu gör, och gör framgångsrikt.

Anf. 76 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Rikard Larsson och Erik Ottoson, för engagemanget!

Naturligtvis ligger sanningen precis mitt emellan. Vi ska i Sverige ha ett modernt regelverk, som är tillämbart. Jag tycker att exemplet med den incident som inträffade, när Arlanda fick stängas under två timmar på grund av en drönare som var en bra bit därifrån, tydligt visar på vikten av att modernisera regelverket och se till att det är mer tillämbart. Här arbetar Transportstyrelsen; de har det uppdraget från regeringen.

Men eftersom drönare inte kommer att stanna inom nationens gränser utan förhoppningsvis även röra sig över gränser framöver måste vi ha ett gemensamt regelverk, för typgodkännande men framför allt för färden genom luftrummet. Det är viktigt att vi hittar gemensamma överenskommelser med andra nationer i EU som är lika teknikpositiva och framåtinriktade som vi är i Sverige.

Utgångspunkten för detta måste naturligtvis i det första skedet vara säkerheten. Detta är helt avgörande; ingen ska tvivla på att vi sätter säkerheten främst. Då menar jag säkerheten i vid bemärkelse – inte bara för den flygtrafik vi har i dag utan också för dig och mig, så att drönare inte används på ett sätt som faktiskt äventyrar säkerheten. Det finns ju sådana exempel.

Det andra är naturligtvis respekten för integriteten. Jag noterar att den förändrade lagstiftningen om fotografering med drönare omedelbart innebär att en del trodde att det därmed var fritt att flyga drönare överallt. Så enkelt är det ju inte. Det är bra att vi fick en modern lagstiftning, men vi måste ändå tydliggöra vilka regler som gäller. Sedan tror jag att det, när vi väl har ett regelverk på plats, ändå kommer att vara rörlig materia eftersom detta är en utveckling stadd i snabb förändring.

Det jag vill ta till vara från både Rikard Larssons och Erik Ottosons sätt att resonera, som jag tycker är bra, är att vi måste göra det som jag i grunden tycker är viktigt för att jag är näringspolitiker. Jag ser möjligheter för Sverige att få till stånd effektivare leveranser av tjänster, att utveckla nya tjänster och produkter och att skapa nya transportsystem som faktiskt kan tillämpas för att stärka vår konkurrenskraft. Här har vi möjligheten.

Vi är en nation som har varit väldigt van att snabbt ta till oss och tillämpa nya tekniker, så jag ser stora möjligheter. Här finns också ett starkt intresse från starka aktörer i näringslivet. Det är dem jag kommer att samråda med innan vi sedan säger att vi är färdigberedda och har en tydlig tidsplan för en dröjarstrategi.

Det finns en poäng med det som Rikard Larsson säger. Riksdagen kan beställa strategier, och naturligtvis är jag med min erfarenhet från riksdagen väldigt angelägen om att vi också ska fullfölja riksdagens tillkännagivanden om de är kloka och bra.

Men jag ska vara ärlig: För mig är det också viktigt att vi prioriterar arbetet med godsstrategin, som just nu pågår intensivt i Regeringskansliet. Tanken är nämligen att den ska kunna komma samtidigt med den nationella planen. Den kommer ur näringspolitisk synpunkt att vara otroligt viktig för Sverige.

Även här pågår intensiva diskussioner med branscher för att säkerställa att vi tar fram strategier som är operativa och inte bara talar om strategier i allmän mening utan också ser till att vi får tydliga riktlinjer och direktiv för aktörerna på marknaden framöver.

Jag vill också försäkra mig om att vi har förutsättningar att förankra detta, inte minst hos företrädare för oppositionen. På samma sätt vill jag naturligtvis sedan jobba med frågor om drönarstrategin: ta till vara den kunskap som finns hos andra företrädare men inte minst hos branschen, som ser nödvändigheten av att reformera regelverket.
(forts.)

Prot. 2017/18:22
24 oktober

Svar på
interpellationer

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.59 på förslag av tredje vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 18.00.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 18.00.

§ 14 (forts.) Svar på interpellation 2017/18:30 om en nationell drönarstrategi

Anf. 77 ERIK OTTOSON (M):

Fru talman! Vi kommer nu tillbaka mitt i den avbrutna debatten, och vi har alla haft två timmar på oss att begrunda all klokskap som kom fram i den första omgången. Vi diskuterade bland annat varför en drönarstrategi är nödvändig. Där är mitt budskap att anledningen till att en sådan är nödvändig är att denna teknik inte omnämndes i tillräckligt stor utsträckning i flygstrategin.

Om man tänker sig att man ska hantera de problem som uppstår här och nu kanske man inte behöver en strategi. Men låt mig måla upp hur det skulle kunna vara och hur det sannolikt kommer att bli. Det finns oändliga möjligheter och oändlig potential i den här tekniken på gott och på ont.

Ett exempel är när en tankspridd riksdagsledamot – jag ska inte nämna några namn, för då hänger jag ut mig själv – glömmer sitt passerkort hemma på morgonen, kommer halvvägs in till jobbet och konstaterar att man får vända, för annars tar man sig inte in i Riksdagshuset, alternativt får man gå med mössan i hand och begära ut ett lånekort. I en framtid är det inte omöjligt att passerkortet skulle kunna levereras med en drönare.

När man letar efter försvunna personer använder man redan i dag den här tekniken för att hitta dem. När det gäller varor som ska levereras hela vägen från lager till dörr inom kanske en timme från det att man har beställt dem på internet finns det försöksverksamhet som möjliggör att det som man just har beställt landar på gräsmattan eller balkongen inom ett väldigt kort tidsspann.

Det här gör att vi kommer att få allt fler drönare och andra farkoster i luften, och det gör såklart att det ställs helt nya krav på riksdagen, statsrådet, regeringen och våra myndigheter när det gäller hur detta ska regleras.

Säkerheten måste alltid sättas i första rummet, men vi får heller inte försaka de möjligheter till utveckling, tillväxt och arbetstillfällen som detta kan innebära. Just balansen mellan att ta vara på potentialen samtidigt som säkerheten alltid kommer i första rummet är inte lätt. Den går att hantera reaktivt vid varje given tidpunkt, absolut, men långsiktigt och proaktivt är uppgiften mycket svårare.

Om Sverige skulle bli det första landet i världen att knäcka koden till den här balansgången skulle det innebära dels att vi blir världsledande, dels att allmänheten och andra som riskerar att få någonting i huvudet eller på något annat sätt skadas av tekniken skulle kunna känna sig absolut tryggast i hela världen. Vi har möjligheten att göra detta, men det kräver ett initiativ. Det kräver mer än reaktioner på det som sker i omvärlden. Det kräver ett tydligt ledarskap, och därför har man från riksdagen sagt att man vill ha den här drönarstrategin. Jag hoppas att regeringen väljer att inta en proaktiv hållning i den när den väl kommer och inte alltid har en reaktiv hållning.

Det finns många goda initiativ på det här området – det har vi pratat om tidigare – från myndigheter, från branschen och från olika entiteter i samhället, men nästan samtliga är just reaktiva och hanterar ett bekymmer som finns här och nu.

Politik handlar visserligen om att vilja och att staka ut agendan, men det handlar också i stor utsträckning om att se runt hörn. Det handlar om att kunna spela schack och förutse vad som sker fyra fem drag framåt, för det är bara då vi kan vara riktigt proaktiva och ta hand om den här oerhört föränderliga materian som förföljer oss hela tiden.

Anf. 78 RIKARD LARSSON (S):

Fru talman! Jag ska ta vid där Erik Ottoson slutade. Han talade om att knäcka koden. Jag tror inte riktigt att det finns en sådan kod att knäcka, utan jag tror att det viktiga i den här frågan faktiskt är att man organiserar sig och har beredskap för att kunna möta de nya utmaningarna och att kunna se och identifiera så många som möjligt av de utmaningar som finns här och nu och i framtiden. Men att kunna reagera är också viktigt, för det kommer att komma nya utmaningar.

Detta är inget unikt för drönarfrågan. Detta är vad som alltid händer när vi inför ny teknik. Det var så när vi kopplade ihop cybersäkerhet och diskuterade det i kombination med internet – internet som gav alla de möjligheter som det för med sig men också hot. Det var också så när bilen introducerades. När bilarna kom inträffade en ny sorts olyckor som inte hade förekommit i den omfattningen innan. Den nya tekniken gjorde att det kom en annan typ av brottslighet, till exempel bilstölder. Man kunde använda bilen till brottslighet men den gav också stora möjligheter.

Detta är alltså egentligen ingen unik fråga på det sättet att detta tekniksprång skiljer sig från andra tekniksprång. Man kan göra väldigt mycket gott av den nya tekniken, men en hel del hot och mycket ont följer också.

Jag tror att det viktiga i det här är att, precis som regeringen nu gör, se till att man har flera olika spår där man ser över regeringen. Transportstyrelsen har sina uppdrag, och man ser till exempel över kontrollzoner. Vi

har ett EU-spår som ser över användningen av drönare och kollar vem vi kan sälja drönare till och vad som krävs när det gäller registrering, drönarpilotutbildning och så vidare. Detta kan kombineras med det som Erik Ottoson säger. Prata med branschen men gör det brett, för det är väldigt många områden som är inblandade i den här frågan.

Prot. 2017/18:22
24 oktober

Svar på
interpellationer

Anf. 79 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Rikard Larsson och Erik Ottoson! Det här är en fascinerande diskussion eftersom vi famlar lite efter möjliga framtidsscenarioer. Då får vi göra det som svensk politik brukar vara bra på: Vi hittar både framtidsscenarioer och utvecklar regelverk för att möta den tekniska utvecklingen, men vi säkerställer också att vi inte blottar luckor i nuvarande lagstiftning.

Erik Ottoson beskrev det som att det är bra att kunna spela schack, och det passar mig som är gammal schackspelare. Jag gillar tanken och analogin, det vill säga att kunna se vad det innebär i förlängningen.

Transportstyrelsens arbete är naturligtvis otroligt viktigt när det gäller att förutse och kunna se till att vi får bra tillämpningsregler men också när det gäller att vi politiskt ser vilka möjligheter och risker som finns.

Erik Ottoson nämnde ett par exempel. Jag noterar att man när det gäller bekämpningsmedel och potatisodling nu börjar tillämpa drönarstrategier och att man gör det med farliga uppdrag inom gruvnäringen. På det här sättet kan vi rada upp många möjligheter. Jag vill gärna tro att det ska finnas både en bransch och kreativa personer som ska utveckla den här näringen på ett bra sätt. Men jag vet också att lika uppfinningsrika är personer som har som syfte att utföra terrorhandlingar och attentat, störa integriteten på annat sätt och använda ny teknik till att sabotera det som vi värnar. Alltså måste man hela tiden se till att man har möjlighet att inte bara skapa ett regelverk som är möjligt att följa utan som också är möjligt att sedan upprätthålla och som gör det möjligt att ingripa när det missbrukas.

Här ser jag likheter med det arbete vi har med geofencing, connected car och självkörande bilar där vi utvecklar ny lagstiftning som ser möjligheterna men där vi också ser på vilket sätt ny teknik kan begränsa användningsområdena inom speciella zoner. Det är väl det som är utgångspunkten.

Vi kommer att arbeta vidare i närtid med att naturligtvis bereda tillkännagivandet och sedan samla så mycket information som möjligt med de aktörer som finns. Vi kommer att behöva uppdatera lagstiftningen regelbundet, och jag kommer att följa detta nära. Jag har inga bekymmer med att ta till mig såväl Rikard Larssons som Erik Ottosons kloket i detta arbete, men framför allt finns det en växande bransch som ser möjligheterna.

Ambitionen kan inte vara någon annan än att vi i Sverige ska ligga i framkant. Vi ska ha en modern lagstiftning som är tillämpbar. Och vi ska göra det här i samklang med våra europeiska vänner inom EU. Det här är trafik som kommer att öka över gränserna.

Det är teknik som kommer att få ett ökat användningsområde och som påverkar flygtrafiken, och det är en internationellt reglerad marknad. Det är alltså viktigt att vi har bra internationell lagstiftning på området. Den tänker jag också följa.

Anf. 80 ERIK OTTOSON (M):

Fru talman! Det är intressant att lyssna på såväl Rikard Larsson som statsrådet, som beskriver alla olika konsekvenser, förutsättningar och utvecklingsmöjligheter som finns på området. Jag håller med om varje del som har förts fram. Men det gör det ännu mer obegripligt för mig att det finns ett motstånd mot en strategi för att ta ett helhetsgrepp och att man ifrågasätter det behovet. Det är väl snarare en bekräftelse på att ett sådant helhetsgrepp behövs.

Vad gäller just säkerhetsimplikationerna som statsrådet är inne på – när det gäller vilka regelverk man ska ha, hur man får flyga vid geofencing och att upprätthålla den formen av regleringar och lagstiftningar – har jag haft diskussioner med statsrådets kollegor på justitieområdet om det. Det handlar om hur vi ska motverka terrorbrott, motverka annan brottslighet som sker från luften och vilka möjligheter polisen har att beivra och avhjälpa, alltså stoppa, den formen av brottslighet. Till den denna dag finns det egentligen två sätt för polisen att gå till väga: antingen att hitta piloten eller att dra tjänstevapnet. Det andra alternativet är kanske inte helt önskvärt.

Jag har tjatat om detta, och polisen var precis lika motvillig som den tidigare inrikesministern när det gäller att ta tag i det. Men nu börjar det lossna. Man inser att man behöver upphandla ny teknik för att kunna stoppa pågående brottslighet från luften. Det är oerhört viktigt.

Det har till och med skett upprepade incidenter i kvarteren runt omkring oss här, där rikets styrelse har sitt säte. Det är klart att det finns en hotbild som förvärras och kompliceras. Då begriper jag inte motståndet mot att gifta samman detta i form av en strategi.

Anf. 81 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag kan inte riktigt förstå hur Erik Ottoson kan tolka mina svar som att det skulle finnas ett aktivt motstånd mot en strategi. Det är tvärtom. Vi bereder frågan i Regeringskansliet.

Tillkännagivandet kom så sent som i mars. Och jag är en noggrann person. I den stund vi tar fram en strategi ska den också spela roll och vara väl förankrad, i det som är vetenskapligt underlag och myndigheternas underlag – vi har precis diskuterat de underlag som har tagits fram i närtid. Jag vill också ha en bra dialog med branschen, så att vi vet att vi är uppdaterade. Jag vill också se till att förslag och strategier är ordentligt förankrade, ungefär på samma sätt som jag tidigare redogjorde för att vi arbetar med godsstrategin. Det är viktigt. Det duger ingenting till att ta fram en pappersstrategi som man kan vifta med och vinna korta politiska poäng med om den är helt obsolet inom ett halvår.

Om vi ska klara utmaningen med att utveckla en nationell drönarstrategi ska det vara på ett sätt som tillgodoser utmaningen inom säkerhetsområdet men naturligtvis också de branschutmaningar som finns. Då krävs ett gediget arbete. Därför kommer jag att bereda frågan nogsamt i Regeringskansliet, med tanke på det tillkännagivande som finns. Det har jag respekt för. Jag tycker, utifrån min erfarenhet från mitt arbete i riksdagen, att man ska ha respekt för tillkännagivanden.

I grunden ligger dock även en flygstrategi, som nu är ett grunddokument för inte minst det Arlandaråd som jag leder. Där träffar jag aktörer inom flygområdet, som också delger god kunskap inom drömarområdet.

Jag tackar återigen Erik Ottoson för engagemanget. Det är bra att det finns riksdagsledamöter som är engagerade i att utveckla näringar men som också ser hot och risker. Det är också bra att vi inom politiken ständigt och gemensamt driver på våra myndigheter att följa adekvat lagstiftning och ser runt hörnet.

Låt oss hoppas att de schackspelande egenskaperna kommer oss till godo i det här sammanhanget och att vi får fortsatta möjligheter att diskutera drömarstrategier.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2017/18:32 om Arlandas roll som hubb i norra Europa

Anf. 82 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Erik Ottoson har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att säkerställa Arlandas roll som hubb för luftfarten i norra Europa, dels för att få till stånd fler interkontinentala direktlinjer mellan Arlanda och viktiga städer i andra delar av världen, dels för att få till stånd en direktlinje mellan Arlanda och Haneda i Tokyo.

Arlanda flygplats ska vara Nordens ledande storflygplats. En viktig del i att långsiktigt stärka Arlandas roll som nav är inrättandet av Arlandarådet. Rådet, där jag själv är ordförande, har till uppgift att vara ett rådgivande organ för erfarenhetsutbyte mellan regeringen och företrädare för myndigheter, näringsliv, statligt ägda bolag med flera.

Arlandarådet har inlett sitt arbete. En särskilt viktig uppgift blir att bidra med råd och rekommendationer till det arbete som påbörjats inom Regeringskansliet med att ta fram en ”färdplan Arlanda”. Syftet med färdplanen är att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats, genom ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, luftrummet, avslutande transporter och infrastruktur på marken samt tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen.

Samtidigt innebär flygets ökande utsläpp en stor utmaning, och utvecklingen av Arlanda måste vara hållbar ur miljö- och klimatsynpunkt. Klimatet är en av regeringens tre huvudprioriteringar.

Interkontinentala direktlinjer ut från Arlanda är, som Erik Ottoson påpekar, viktigt av flera skäl. Även här har Arlandarådet en viktig roll att spela. Regeringen arbetar vidare med frågan om att införa preclearance vid Arlanda, vilket skulle ge potential för fler direktförbindelser med USA.

Till grund för flygtrafiken mellan Sverige och tredjeland, utanför EU, ligger de bilaterala luftfartsavtalen. Sverige strävar efter att ingå så öppna avtal som möjligt, för att de luftfartspolitiska förutsättningarna för fler direktlinjer ska finnas.

När det slutligen gäller frågan om direkttrafik mellan Arlanda och Haneda i Tokyo är SAS i dagsläget hänvisade till att utnyttja Narita, enligt de luftfartsavtal som de skandinaviska länderna har med Japan. Regeringen för, på olika nivåer, en dialog med japanska myndigheter om möjligheten

att nyttja Haneda. Men det har ännu inte visat sig möjligt. Regeringen förtröttas dock inte i sina ansträngningar att få till stånd en förändring, som är angelägen av flera skäl.

Jag vill i sammanhanget understryka att vad regeringen förhoppningsvis kan göra på sikt är att möjliggöra flygningar till Haneda. Det är sedan upp till flygbolagen om en direktlinje ska komma till stånd.

Anf. 83 ERIK OTTOSON (M):

Fru talman! Jag vill tacka statsrådet för svaret. Han sa det inte, men leendet avslöjade att han tycker att det är kul att vi har fyra interpellationer på raken. Jag försökte bespara både mig själv och statsrådet lite besvär genom att försöka samla ihop det, så att vi kan vara här en kväll i stället för fyra.

Arlanda är och ska vara Nordens ledande flygplats. Det håller statsrådet med om. Han beskriver de viktiga förutsättningarna för att det svenska flyget ska fungera väl och för att vi ska nå ut i världen och världen ska nå in i Sverige och beskriver färdplaner och Arlandaråd. Men han säger inte ett ord om den hämsko som har lagts på svenskt in- och utrikesflyg i och med att regeringen har meddelat att man vill införa en flygskatt.

Den mest omedelbara förändringen en flygskatt skulle innebära är inte att flyget mellan Stockholm och Luleå eller särskilt många av våra inrikesflyg minskar. Det handlar snarare om att direktlinjerna, som är så lätta att flytta, kanske hamnar i Köpenhamn i stället.

Därför blir resonemangen lite märklig för undertecknad – jag tror även för de som lyssnar på debatten – när man vill stärka Arlanda och säger att ”Arlanda flygplats ska vara Nordens ledande storflygplats”. Samtidigt omöjliggör man för Arlanda att vara en sådan hubb gentemot resten av världen och att kunna ta de interkontinentala linjerna. Otaliga flygbolag – SAS, Norwegian och flera – meddelade direkt att om flygskatten införs kommer de interkontinentala linjerna att flyttas, sannolikt till Köpenhamn, Hamburg, Frankfurt eller någon annanstans. Det är väldigt lättflyttat.

Därför blir min fråga till statsrådet: Hur kan han med hedern i behåll beskriva denna mycket vidlyftiga strategi för svensk luftfart och för Arlanda som hubb i norra Europa samtidigt som han företräder en regering med detta förslag? Jag tycker inte att det är helt uppriktigt gentemot väljarna och resenärerna.

Och varför är det då så viktigt att ha dessa interkontinentala linjer här? Jo, svaret på den frågan är att det handlar om utbyte med andra delar av världen och om att styra investeringar från andra delar av världen till Sverige och tvärtom. Då är så mycket som en eller möjligen två mellanlandningar någonting som försvårar detta, det tror jag att vi håller med varandra om.

Det gör att restiderna blir längre. Det minskar möjligheterna till utbyte. Det gör att vår tillväxt i förlängningen lider skada.

Hur har nu statsrådet tänkt sig att lyfta fram Arlanda till att bli Nordens ledande flygplats med det i bagaget att det kommer att bli dyrare att landa här än att landa i Köpenhamn. Hur har han tänkt?

Anf. 84 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Så kom det till slut. Inte en interpellationsdebatt med en moderat utan att skatten nämns! Nog är det så att moderata ledamöter till

slut brukar landa i frågan om beskattning. Det görs självsäkra uttalanden om vilken effekt eventuellt höjda skatter får och vilket underverk sänkta skatter gör. Nu hör det till saken att jag ingår i en regering, och jag har deltagit i arbetet här i riksdagen för att röja upp efter den förra moderatledda regeringen som lämnade efter sig 60 miljarder i budgetslott, skyhögt arbetslöshet och en dränerad offentlig ekonomi till följd av vidlyftiga löften på skattesidan.

Man tog bland annat en bransch som sanningsvittne. Moderata företrädare stod här i talarstolen och sa att Max, McDonalds och andra varnade sina anställda för att välja en socialdemokratisk ledd regering, för då skulle minsann förslaget om sänkta socialavgifter komma att innebära katastrof för ungdomsarbetslösheten. Om man tog bort de subventioner som riktade sig till den branschen skulle det bli ett katastrofscenari.

Ja, vi kom till makten. Vi tog bort de miljardsubventioner som riktade sig till vissa näringar. Ungdomsarbetslösheten är nu den lägsta på 14 år.

Man ska vara lite ödmjuk när man uttalar långtgående profetior om vilken effekt olika skatter har. Det gäller såväl flygskatten, skatter på klimatområdet och skatter på det trafikpolitiska området som generella skatter. Det vi ska vara nogsamma med är att vi inser att skatter är ett instrument för att finansiera viktiga gemensamma investeringar – detta för att upprätthålla en god standard.

Vi avsätter till exempel 100 miljarder kronor mer i den nationella planen för infrastruktur än vad den dåvarande alliansregeringen mäktade med att göra. Skatter kan också vara viktiga styrinstrument och signaler, inte minst när det gäller flygets möjligheter att framöver kunna anpassa sig och möta de klimatutmaningar som hela världen ser, utom möjligtvis ibland några företrädare för oppositionen.

Jag är inte alls orolig för Arlandas utveckling. Tvärtom tror jag att Arlanda fortsatt kommer att ha en kraftig expansion för flyget, inte minst det internationella flyget. Den starka ökningen av exporten som vi ser i dag i Sverige till följd av en kraftfull näringspolitik, till följd av en ökande sysselsättning och stora investeringar gör att flyget även framöver kommer att ha goda möjligheter.

Jag hoppas att det kommer att vara ett flyg som bättre möter de klimatutmaningar som vi har. Därför investerar vi också i möjligheter för flyget att successivt kunna genomföra den förändring på bränslesidan som andra delar av fordonslagen har kunnat göra. Jag har själv varit på plats – inte minst på GKN i Trollhättan – och besökt tillverkningen där för att se den tekniska utvecklingen för hur man ska kunna möta andra krav på bränslesidan, men det kommer att ta tid. När det tar tid är det viktigt att komma ihåg att klimatet inte kan vänta. Signalerna måste vara tydliga.

Det första jag vill säga är att vill vi värna Arlanda och flyget måste vi som politiker också vara tydliga och våga tala om de utmaningar som det innebär att klara klimatutmaningen.

Sedan är interpellationen ställd till mig, inte utifrån en skattepolitisk fråga – då hade kanske Magdalena Andersson svarat på den – utan utifrån hur Arlanda ska utvecklas. Jag skulle ändå vilja veta om Erik Ottoson delar min uppfattning om att Arlanda framöver kommer att behöva utvecklas för att vara det internationella logistiska center som det innebär med fokus på att vara ett transportcenter för hela norra Europa och om Moderaterna

Statsrådet får ursäkta mig, men jag tycker inte att det är ett uppriktigt sätt att tala till väljarna utanför det här rummet när man beskriver detta som en stor miljöstatsning som kommer att få viktiga konsekvenser och som är viktig för att vi ska klara klimatmålen. Också jag har ett oerhört stort engagemang för klimatfrågor, fru talman. Vi kan gärna ta upp dem i en annan diskussion – jag lovar att ställa en sådan interpellation.

Anf. 86 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Erik Ottoson har rätt i en sak, att det är strukturella reformer som avgör den ekonomiska utvecklingen. Det är klart att åtta års underinvesteringar i sådant som bygger ett land starkt – såsom underinvesteringar i utbildning, i bostadsbyggande, i infrastruktur, inte minst i järnväg – gjorde att vi stod inför en ganska stor utmaning 2014, eftersom den förra regeringen mer prioriterade några hundralappar mer i plånboken för privat konsumtion än de nödvändiga investeringar som behövs för att bygga ett land starkt.

Nu står vi i ett läge med kraftigt ökande investeringar i bostadssektorn, och det har vi haft under lång tid. Det kommer inte att räcka för att möta hela den bostadsbrist som finns efter alla år av underinvesteringar. Men ungefär 75 000 bostäder byggs nu, vilket är väsentligt fler än under den tid då Sverige hade en alliansregering.

Vi kan lägga 100 miljarder mer på investeringar i infrastruktur. Vi kan göra stora satsningar på att möta den brist på rätt utbildad kompetens som finns framöver inom snart nog alla delar av svensk arbetsmarknad, eftersom man inte investerade i vuxenutbildning, högskoleutbildning, folkbildning eller annan utbildningssektor. Som man bäddar får man ligga.

Nu görs dessa investeringar, och de görs i ett läge när vi har 80 miljarder i överskott i statens finanser. Vi kan lägga 40 miljarder på att faktiskt beta av statsskulden och samtidigt lägga 40 miljarder på reformer.

Det handlar inte om någon strategi för att svärta ned hur Anders Borg och alliansregeringen mötte den ekonomiska krisen. Det handlar om att nogsamt och ärligt beskriva vad som faktiskt skedde. Även så sent som 2013 och 2014 lånades 12 miljarder kronor om dagen för att man fortsatt skulle kunna göra stora skattesänkningar i stället för att göra nödvändiga investeringar. Nuvarande partiledare Ulf Kristersson lämnade efter sig en 12 miljarder stor ökning av sjukförsäkringen, trots att man hade infört förslag som innebar att ungefär 100 000 personer utsorterades.

Det var en dåligt skött ekonomi, så som det brukar vara när vi har en borgerlig regering. Det skapar inte de bästa förutsättningarna för att bygga stark infrastruktur eller stark konkurrensförmåga för Sverige på världens exportmarknader.

Nu går exporten upp. Nu ökar den. Nu öppnar vi direktlinjer till Los Angeles, Hongkong och senast New Delhi. Uppenbarligen ser världen och exportföretag något som moderata riksdagsledamöter inte ser: att det går bra för Sverige och att detta är ett land man investerar i.

Därför är jag trygg i förhoppningen om att vi kan fortsätta att utveckla Arlanda. Även där finns många år av underinvesteringar. Jag kan själv imponeras av hur man i Danmark systematiskt har arbetat för att stärka Kastrups roll. Låt oss inspireras av det arbete som har gjorts i Danmark. Och låt oss också inspireras av hur andra länder stärker sina hubbar, sina nationella nav för infrastruktur, för det kommer vi att behöva om vi som

ett litet exportberoende välfärdsland ska kunna hävda oss på världens exportmarknader.

Om vi gör detta, och dessutom gör det på ett sätt som bidrar till klimatsmart omställning, kommer detta inte bara att väcka förundran eller imponera, utan det kommer även att ge svenska affärsmöjligheter. För i dag beror det faktum att Volvo och Scania gör storsuccé på transportområdet bland annat på att de klarar omställningen bättre än vad många andra konkurrenter gör.

På samma sätt är det min förhoppning att vi inom flyget och andra transportslag ska klara denna omställning på ett nödvändigt sätt, inte bara av politisk-moraliska skäl för att vi måste utan för att också få stora framgångar för Sverige. Jag är inte ett dugg orolig för att ha en modig politik som utmanar och ser de klimatutmaningar som finns. Jag skulle vara mer orolig om vi hade en räddhågsen politik som inte vågar anta framtidens utmaningar.

Anf. 87 ERIK OTTOSON (M):

Fru talman! Det är ingen enkel uppgift att på två minuter bemöta alla väldigt vidlyftiga och i många delar märkliga påståenden från statsrådet om tingens ordning. Det går snabbt att göra påståenden, men det krävs ett mindre seminarium att motbevisa dem. Vi kan dock ta det vid ett annat tillfälle och i stället försöka fokusera lite grann på några av de viktiga bärande delarna i det som statsrådet och jag diskuterar nu. Det handlar om konkurrenskraften för Sverige och hur vi på detta sätt kan få Arlanda att växa.

Låt mig bara påminna om att det var en alliansmajoritet som förbättrade kollektivtrafiken till Arlanda genom att se till att pendeltågen nu stannar där. Låt mig påminna om att Arlanda Express kom till under en borgerlig regering, och den har fungerat bra så här långt, tycker jag. Jag vet att det finns många synpunkter på det, men jag tycker att detta är väldigt viktig infrastruktur som kom till stånd för Arlanda. Den hade annars sannolikt inte funnits på plats. Låt mig också påminna om att Arlanda har vuxit oerhört mycket under Alliansens år i regeringen, och att den fortsätter att göra det.

När statsrådet nu säger att en socialdemokratisk regering råkar sitta vid makten under brinnande högkonjunktur och att vi har en stark ekonomi i Sverige är det såklart helt naturligt. Det vore katastrof om vi *inte* hade en stark ekonomi under brinnande högkonjunktur. Trots detta, fru talman, är vi inte där vi borde vara. Om detta ska gå bra får jag och statsrådet hjälpas åt, men vi är nog inte så rustade som krävs för den lågkonjunktur som kommer.

Statsrådet nämner en flygförbindelse till Los Angeles. Om jag får avsluta med detta exempel är förbindelsen nog en av dem som riskerar att försvinna om flygskatten implementeras. Det skulle skada Arlanda och Sverige, trots den fina högkonjunktur som statsrådet nu drar nytta av.

Anf. 88 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag kom in i riksdagen 1994 och fick ägna väldigt många år åt att sanera statsfinanserna efter den dåvarande borgerliga regeringen, som fullständigt hade kört dem i kras. Arbetslösheten var skyhögt, och budgetunderskotten var stora. Det var allt annat än ordning och reda i statens

finanser. Detta präglar såklart min politiska gärning så att jag ständigt vill se till att det är ordning och reda.

Det är därför som jag ställer upp bakom de finanspolitiska regelverk som vi har. Därför blir jag också irriterad när man inte tar effekterna av en dåligt förd ekonomisk politik på allvar.

Det är sant att världen hade en ekonomisk kris 2008 och 2009. Den kunde mötas med olika insatser, men det råder ingen tvekan om att domen kommer att falla hårt, och gör det, över den insats som Anders Borg gjorde som finansminister 2012, 2013 och 2014. Man såg inte nödvändigheten av att göra investeringar för att klara den samhällsekonomiska utmaningen. I stället fortsatte man att låna och försatte Sverige i ett läge med 60 miljarder i budgetunderskott.

Nu har vi 80 miljarder i överskott till följd av att vi är en regering som investerar och för att vi gör rätt insatser så att människor kan komma in på arbetsmarknaden. Därför sjunker också arbetslösheten. Och därför är ungdomsarbetslösheten den lägsta på 14 år.

Om jag ska koppla till interpellationsfrågan: Ja, det är de grundläggande strukturella förändringarna som möjliggör investeringar i infrastruktur. Jag har 100 miljarder kronor mer på regeringens bord för att kunna göra investeringar. Det kommer inte att tillgodose alla intressen. Många kommer att tycka att det fortfarande finns fler saker som man borde göra. Men det är ändå väsentligt större ekonomiska muskler vi nu har för att göra fler investeringar på grund av att samhällsekonomin faktiskt är bättre. Det är den till följd av politiska beslut och insatser, inte stora subventioner riktade till vissa näringar.

Jag är positiv när det gäller Arlandas utveckling. Jag för gärna breda samtal med oppositionen om detta. Och jag kommer att leda Arlandarådet för att se till att vi ihop med näringen stärker Arlanda som vårt viktigaste nav framöver.

Anf. 89 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Innan vi går över till nästa interpellation vill jag påminna statsrådet och interpellanten att det är bra om man håller sig till interpellationernas ämnen.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 16 Svar på interpellation 2017/18:33 om Tvärförbindelse Södertörn

Anf. 90 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Erik Ottoson har frågat mig vad jag avser att vidta för åtgärder för att uppnå full finansiering av Tvärförbindelse Södertörn, när jag bedömer att byggstart för Tvärförbindelse Södertörn kan äga rum samt om jag och regeringen anser att Tvärförbindelse Södertörn är ett prioriterat projekt.

Den 31 augusti 2017 överlämnade Trafikverket sitt förslag till ny nationell trafikslagsövergripande plan för perioden 2018–2029 till regeringen. Tvärförbindelse Södertörn har i Trafikverkets förslag senarelagts jämfört

Prot. 2017/18:22

24 oktober

Svar på
interpellationer

med nu gällande plan och föreslås byggstarta 2021–2023 med ett planerat färdigställande efter 2029. Orsaken till senareläggningen är enligt Trafikverket en kraftig kostnadsökning av objektet. Trafikverket har dock för avsikt att analysera eventuellt införande av infrastrukturavgift på Tvärförbindelsen Södertörn, vilket enligt Trafikverket kan möjliggöra ett tidigare lagt genomförande.

Trafikverkets förslag till nationell plan har gått ut på en bred remiss och kommer att beredas på sedvanligt sätt inom Regeringskansliet. Hur den slutgiltiga planen kommer att se ut tar regeringen beslut om under våren 2018, och jag kan därför i dag inte uttala mig om enskilda objekt.

Anf. 91 ERIK OTTOSON (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret, som är mycket korrekt och formellt riktigt. Vi har tidigare diskuterat hans noggrannhet i olika sammanhang, och det är klart att en halvpedant individ som undertecknad uppskattar detta.

Döm om min förvåning, fru talman, när jag i tidningen Huddinge Direkt den 21 oktober i år läser följande citat från statsrådet: ”Det kommer att bli av. Det är bara att kolla på hur mycket det byggs häromkring. — — Nu måste jag kolla på om vi har möjligheter att göra omprioriteringar i Sverigeförhandlingen, men också vilka möjligheter vi har att kunna skjuta till mer pengar. Jag vänder på alla stenar.” Rubriken lyder ”Ministern i Flemingsberg: ’Tvärförbindelsen blir av’”.

I statsrådets svar till riksdagen – folkets främsta företrädare eller någonting sådant där – är det kanske inte riktigt lika tvärsäkert. Då undrar jag: Varför kan statsrådet ge tvärsäkra svar i medierna men inte något besked alls när vi står här i riksdagen och talar om frågan, när han är så himla noggrann med att det ska vara rätt?

Trafikverkets planering beskriver den stora kostnadsökningen. Jag måste nämna bakgrunden. Det gjordes ett fel i planeringen. Man valde att planera trafikleden i fyra olika sektioner, men landade sedan i att detta inte var förenligt med en del internationella direktiv som kommer från Europeiska unionen. Då var man tvungen att göra om allting, med nya miljöprovningar och en fördyring. Det var ett misstag som skedde på statlig nivå. Slutsatsen så här långt verkar vara att misstag på statlig nivå ska betalas genom regional medfinansiering, vilket har diskuterats i olika sammanhang. Det är olyckligt.

Om man ska få till stånd den här väldigt viktiga förbindelsen, som såklart är ett projekt bland många, men som statsrådet verkar ha ett brinnande intresse för i olika sammanhang, om än inte i kammaren, behöver vi nog ta ett lite större helhetsgrepp. Jag vill också mena att det finns andra projekt av dem som diskuteras inom ramen för den nationella åtgärdsplanen – det gäller till exempel diskussionen kring höghastighetstågssatsningar och annat sådant som mitt parti har konstaterat nog blev för dyrt – som skulle kunna vara en del i finansieringen av till exempel den här vägen, för den är viktig.

Vägen är viktig inte bara för Stockholmsregionen. Den är absolut viktig för Stockholmsregionen också, men även för svensk export. Den är en avgörande länk för utnyttjande av den fulla kapaciteten i den nya hamn som byggs i Norvik, där stora mängder export- och importgods kommer

att ankomma till respektive avgå från svensk kaj. Trafiksituationen kommer att bli dimensionerande för den här hamnens möjligheter att nå sin fulla potential, om inte trafiksatsningarna blir av med full finansiering.

Detta är mina tankar på området. Jag är mycket intresserad av att höra statsrådets.

Prot. 2017/18:22

24 oktober

Svar på
interpellationer

Anf. 92 TERES LINDBERG (S):

Fru talman! Statsrådet och Erik Ottoson! Det är klart att Tvärförbindelse Södertörn är en fråga som är viktig för hela Stockholmsregionen, vilket också hela Stockholmsregionen är överens om. Förra veckan enades Storsthlm, det gamla Kommunförbundet Stockholms län, om ett helt gemensamt remissvar, där man verkligen skriver under på vikten av det här projektet.

Jag kan väl ändå, fru talman, säga till Erik Ottoson att jag har väldigt stort förtroende för att infrastrukturministern verkligen vänder på alla stenar för att försöka få till det här. Det är också så att jag och andra från den här regionen har jobbat väldigt aktivt och medvetet för att förklara problematiken kring Tvärförbindelse Södertörn, för det handlar om ganska många olika saker.

Erik Ottoson nämner Norviks hamn. Den ska vara färdig för öppnande redan 2020. Men byggstarten efter det som Erik Ottoson i sin interpellation kallar för "ett byråkratiskt felsteg", vilket kanske inte riktigt är med sanningen överensstämmande, kommer inte att ske förrän 2021. Det är klart att det är ett otroligt stort problem. En bidragande orsak till de ökande kostnaderna och till förseningarna är att man under planeringsprocessen inrättat ett naturreservat i Huddinge kommun. Det är klart att alla vill att det här ska fungera på ett bra sätt. Det är ju därför den här tunnellsningen kommer till, som tar så otroligt mycket längre tid. Men på något sätt måste det här till, för vi har enormt stora utmaningar i regionen.

Det finns en obalans i regionen mellan den norra och den södra sidan. Ungefär hälften bor på vardera sidan, men bara en tredjedel av arbetsplatserna finns på den södra sidan. Tvärförbindelsen skulle kunna underlätta för oss att få nya arbetsplatser och öka bostadsbyggandet på den södra sidan men också se till att man på ett smart och effektivt sätt kan resa från den södra delen till den norra. Om man nu får sja lite om framtiden vore kanske det allra bästa som skulle kunna hända att vi fick en real, modern och fräsch kollektivtrafiklösning som på riktigt förband den södra sidan med den norra sidan i en tvärförbindelse som inte bara skulle kunna vara miljövänlig och få fler människor att resa kollektivt utan också skulle kunna underlätta för och avlasta den befintliga kollektivtrafiken. Med dagens befolkningsökning i Stockholmsregionen är i praktiken all befintlig infrastruktur i dag överlastad. Det behöver göras väldigt mycket. Tvärförbindelse Södertörn är *en* av de lösningar som måste till.

Jag hoppas och tror att infrastrukturministern tar våra farhågor på riktigt allvar. Får vi inte till Tvärförbindelse Södertörn kommer vi att fortsätta att ha otroligt stora problem. Det här måste ske så fort det bara går. Den praktiska problematiken hänger ihop med tunnellsningen. Naturreservatet i Huddinge har bidragit till det här problemet och den här förskjutningen. Detta faktum står vi med. Byggloven kommer inte att kunna vara klara förrän 2021, och det är tyvärr ingenting vi kan ändra på.

Anf. 93 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar Erik Ottoson för att jag också i kammaren får möjlighet att tala om det jag har talat om för medierna, nämligen att jag själv var lika förvånad som många andra över citatet i Huddinge Direkt, som inte var korrekt. Vi har sett till att få en rättning. Jag uttalar mig inte om enskilda objekt under den här tiden. Jag har varit väldigt noga med att inte göra det. Det gäller vare sig vi pratar om Norrbotniabanan, Tvärförbindelse Södertörn eller andra objekt. Jag ska akta mig för det. Jag har den respekten för remissinstanserna. Vi påpekade detta. Det var dessutom ett antal andra fel i den artikeln. Man relaterar till Sverigeförhandlingen i stället för till Trafikverkets förslag. Jag tror att någon ändring gjordes i Huddinge Direkt. Jag var på plats och besökte verksamheten och fick en väldigt bra föredragning av de olika lokala representanterna. Jag har fått bra information om varför regionala företrädare tycker att Tvärförbindelse Södertörn är en otroligt viktig satsning. Det är naturligtvis sådant jag tar med mig under hela remisstiden. Men jag var fel citerad i medierna, och det är viktigt att poängtera.

Det är viktigt att komma ihåg att orsaken till förseningen var att förslaget fick lyftas ur planen, och det gjorde regeringen faktiskt 2013. Det var alltså den föregående regeringen som lyfte ut förslaget ur planen och tvingades till ett omtag. Bakgrunden känner vi säkert till här.

Naturligtvis kommer både Tvärförbindelse Södertörn och andra projekt att vägas mot det som framöver är nationellt nyttigt och bra. I Stockholmsregionen vet jag att det pågår en diskussion, inte minst inom interpellantens eget parti, om en östlig förbindelse kontra Tvärförbindelse Södertörn.

Jag har själv noterat att det *nu* finns en uppfattning att höghastighetstågen är för dyra. Låt mig påminna om att det var en uppfattning som moderata företrädare hade även 2007 och 2008, men inte 2014. Då var det väldigt angeläget, vilket man redovisade i Almedalen. Dåvarande statsminister Fredrik Reinfeldt utlovade snabb trafik mellan Stockholm och Göteborg efter investeringar i höghastighetståg. Så gick det två år, och nu är man i opposition återigen tillbaka i positionen att det är för dyrt.

Jag hör till dem som tycker att utfästelser om långsiktiga investeringar i infrastruktur ska ha längre hållbarhet än något år. Därför är det viktigt att vi får reda på vad Moderaterna framöver tycker. Även om det är regeringen själv som beslutar om den nationella planen för infrastruktur är jag angelägen om att det är beslut som ska bära långsiktighet.

Det kunde vara intressant att i så fall få passa på att höra om Erik Ottoson kan redovisa om Moderaterna nu har något mer långsiktigt förhållningssätt när det gäller just höghastighetstågen och i vilken utsträckning de skulle kunna bli av i Sverige eller inte.

I grundfrågan får alla regionala företrädare redovisa sina synpunkter på Trafikverkets förslag. I morgon kommer jag att träffa länsplaneupprättarna med politisk representation från hela landet. Den intressanta dynamiken inträffar då att alla i hela landet får höra vad alla i hela landet tycker är de viktigaste regionala prioriteringarna.

Det jag tycker är viktigt och bra är om man regionalt kan samordna sig. Det tycks vara så att man i Stockholmsregionen har haft en bra politisk process där man nu enas om vad som är de viktigaste prioriteringarna. Det är i så fall en bra signal inför det fortsatta arbetet.

Anf. 94 ERIK OTTOSON (M):

Fru talman! Jag ska försöka hedra fru talmannens erinran i början av en av våra debatter att hålla oss till ämnet. Därför tänker jag avhandla frågan om höghastighetståg väldigt kort.

Det hände faktiskt någonting efter 2014. Vi fick väldigt mycket mer noggranna kalkyler, och kostnaderna ökade markant. Om frågan är huruvida tågen är för dyra eller inte måste även priset få ha sin del i detta.

Om statsrådet är intresserad av vad vi i partiet Moderaterna tycker har vi haft en stämma alldeles nyligen. Jag tror att protokollet har börjat bli offentligt. Om inte annat är besluten definitivt tillgängliga för statsrådet för kvällsläsning och annat, vad han nu väljer att göra efter debatten.

När det kommer till Tvärförbindelse Södertörn valde jag att ställa en kontrollfråga till Teres Lindberg om vilket naturreservat det gäller. Jag frågade om det var Masmobergets naturreservat. Det är väl det som har inrättats under processens gång. Det gäller alltså en av ändarna av sträckan.

Det finns andra väldigt stora naturvärden längs med sträckan. Men de hade inte påverkat projektet om det var så att det inte hade fallit igenom. Det var miljöprövat gentemot en gammal miljölagstiftning. Det här projektet har pågått sedan början av 80-talet.

Den miljöprövning som var färdig och gjord och var godkänd sedan långt tidigare var gentemot en gammal miljölagstiftning. När man var tvungen att göra ett omtag på grund av detta planeringsmisstag innebar det kostnadsökningar eftersom det då var ny miljölagstiftning man behövde pröva projektet mot. Det innebar de riktigt stora förändringarna.

Miljövärdena har funnits där hela tiden. Jag är helt övertygad om att både jag och Teres Lindberg, statsrådet och alla andra berörda tycker att det i grunden är bra att projektet prövas mot ny miljölagstiftning längs med hela sträckan och även genom Flemingsbergsskogen och Stensättra som det nu gäller i det här läget.

Där finns det stora miljövärden. Jag själv rör mig i de områdena med jämna mellanrum. Det är oerhört värdefull natur och nyckelbiotoper, och det handlar om de enda tysta platserna på södra sidan Stockholm. Då kostar det pengar.

Det är tråkigt att citatet från statsrådet var så felciterat som det var. Som lokal politiker, som man i någon mån ibland är, blev man nästan lite full av hopp när man läste det. Men det såg statsrådet till att effektivt hugga ned här i kammaren. Det får man väl tycka är beklagligt.

Jag noterar att det även inom Socialdemokraterna finns en tydlig rörelse för att detta ska komma igenom. Jag vet att det finns ett betydande antal socialdemokratiska kommunalråd, oppositionsråd och uppenbarligen också Teres Lindberg som står bakom satsningen och tycker att den är viktig.

Det som är bekymmersamt och har varit bekymmersamt hela vägen genom projektet är det motstånd som finns i det andra regeringspartiet där man öppet kritiserar och motarbetar denna väldigt viktiga del av Stockholms transportinfrastruktur på södra sidan.

Man motarbetar den aktivt och stod dessutom delvis bakom de överklaganden som ledde till omtaget. Det är tråkigt. Det är någonting som stoppar utvecklingen och tillväxten på södra sidan som Teres Lindberg på ett så fint sätt beskrev som oproportionerligt dålig jämfört med på norra

Prot. 2017/18:22

24 oktober

Svar på

interpellationer

sidan av staden. Det finns en obalans i Stockholmsregionen på grund av detta.

Därför blir en av mina följdfrågor till statsrådet: Gör han bedömningen att en enig regering ändå i något skede kommer att kunna gå fram med även vägprojekt och inte bara höghastighetståg?

Anf. 95 TERES LINDBERG (S):

Fru talman! Jag kan inte nog understryka vikten av Tvärförbindelse Södertörn. Det är klart att det finns stora naturvärden här, och de är såklart viktiga. Men det är inte en byråkratisk miss. Det är inte så man ska se det.

De förändringar som har inträffat har lett till att Trafikverket väljer att föregå i stället för att föregås. Det kommer i slutändan att betyda att det ändå blir en snabbare hantering även om den är på tok för långsam.

I den bästa av världar hade tvärförbindelsen varit färdig innan Norviks hamn öppnar. Norviks hamn kommer att ha problem från första dagen och under lång tid framöver, vilket inte är lyckosamt för vår region.

Det vi behöver fokusera på är vilka möjligheter Tvärförbindelse Södertörn skapar. Det gäller trots de bristande planeringarna av Förbifarten som inte mitt parti är ansvarigt för utan de som fortfarande styr i Stockholms läns landsting.

I den bästa av världar klarar vi att få en smart, effektiv kollektivtrafiklösning som kopplar ihop trots att man missat att planera in kollektivtrafiken på Förbifarten. Men utmaningarna här är gigantiska.

Framför allt är den stora utmaningen att med hjälp av ny teknik få till en lösning som vi kan visa upp för resten av världen som blir både bra, effektiv och smart för stockholmarna och för de transporter som vi fortsättningsvis kommer att ha oavsett vad vi tycker om bilar, vägar och så vidare.

Anf. 96 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Förutsättningarna för regeringens del är ganska enkla. Vi har 100 miljarder kronor mer i ram för de investeringar som ska göras. Det är 622,5 miljarder plus 90 miljarder i andra avgifter. Det är minst 712,5 miljarder, vilket är väsentligt större utrymme än vad vi hade förra gången det var en nationell plan. Det är naturligtvis glädjande, eftersom det har varit stora underinvesteringar.

Nu är förslagen ute på remiss från Trafikverket. Trafikverkets förslag är inte grundlag. Det kan naturligtvis alltid komma ändringar. Förslag kan flyttas både framåt och tillbaka och förändras. Det har vi lärt oss genom tiderna. Min uppgift är att lyssna in för att vi i regeringen sedan ska kunna dra korrekta slutsatser och lägga fram ett bra förslag.

Jag kommer att vara noggrann med att lyssna in alla olika regionala intressenter och premiera om man är regionalt sams och prioriterar saker tillsammans. Men det gäller naturligtvis också att man har gjort en korrekt analys av på vilket sätt det bidrar till att hålla ihop landet, stärka konkurrenskraften, klara klimatomställningen, implementera ny teknik och andra saker som vi tycker är viktiga.

Det är också så att jag har att se till hela nationens intresse. Ibland kan investeringar i Stockholmsregionen ha den effekten. Vi ser av några exempel att de påverkar järnvägsstrukturen i hela landet eller på annat sätt

förbättrar godsstrategin och stärker landets konkurrenskraft. Men ibland kommer också investeringar att behöva göras i andra delar av landet.

Som smålänning kommer jag nogsnamt att bevaka allas intressen. Jag kommer att vara lika snål som finansministern när det gäller att säkerställa att pengarna används på bästa möjliga effektiva sätt.

Jag kommer att fullfölja linjen att inte uttala mig om de olika projekten. Däremot var det otroligt värdefullt att vara på plats och se hur man lokalt och regionalt nu har uppfattat det som varit denna regerings tydliga ambition att knyta ihop infrastrukturinvesteringar med bostadsbyggande.

Vi har nu för första gången en åtgärdsplan, en nationell plan från Trafikverket som kombinerar infrastrukturinvesteringar med bostadsbyggande. Det är egentligen underligt att det inte har gjorts tidigare. Det är så självklart. Vi kan inte bara bygga infrastruktur, utan vi måste sätta det i relation till det samhällsbygge som pågår.

Regionförstoringen sker genom smart infrastruktur och bostäder dit arbetskraften och många andra kan söka sig. Nu pågår detta. Därför är också de regionala presentationer jag får viktiga, för då ser jag hur man har tänkt när det gäller att utveckla framtidens städer så att vi inte gör om misstag som tidigare generationer ibland har gjort: att bygga stora bostadsområden med urusla kommunikationsmöjligheter.

Tack återigen för att jag fick möjlighet att korrigera det som var en felaktig uppgift i medierna! Jag uppskattar att det finns ett starkt engagemang för inte minst Tvärförbindelse Södertörn. Alla inser att detta kommer att innebära svåra prioriteringar, och alla kan säkert beklaga att det sker ordentliga fördringar i snart nog de flesta infrastrukturprojekt framöver. Låt oss hoppas att vi kan hitta bra finansieringsmöjligheter och bred uppslutning bakom de prioriteringar vi kommer att göra.

Men för att återknyta till det som är själva grundpoängen: Det är nu vi kan göra investeringarna. Det är nu vi skaffar oss ekonomiska muskler att kunna göra rätt investeringar. Och som vanligt när regeringen lägger fram förslag är det hela regeringen som står bakom dessa förslag. Detta kommer vi att göra under våren 2018.

Anf. 97 ERIK OTTOSON (M):

Fru talman! Statsrådet har under denna aftons interpellationsdebatter slängt sig med uppgiften att den kommande nationella planen är 100 miljarder större än den förra. Det är bra. Det är nämligen någonting som mitt parti matchar. Vi har inte på något sätt någon annan planering för de framtida finanserna. Det är också helt naturligt att man vartefter varje ny plan kommer utökar den i den takt som är möjlig. Det gjordes även med tidigare nationella planer. Senast en nationell plan krympte tror jag inte att jag var född, men det kanske statsrådet var.

Om man nu talar om vad som får plats respektive inte får plats i en nationell plan ska man komma ihåg att de 100 miljarder som statsrådet talar om inte ens täcker hälften av höghastighetstågssatsningen, som han också säger att han vill ha. Då ställs saker lite grann på sin spets.

När det gäller prioriteringar över hela landet är jag fortfarande av uppfattningen att utan höghastighetståg men med en utbyggd järnväg kommer vi att kunna göra mer effektiva satsningar i hela landet och i hela systemet som får effekt snabbare i hela landet. Detta kommer vi att göra utan att samtidigt lägga åtskilliga miljarder kronor på någonting som inte kommer

Prot. 2017/18:22

24 oktober

Svar på

interpellationer

Prot. 2017/18:22
24 oktober

Svar på
interpellationer

att vara klart förrän jag möjligen själv är avsevärt mycket äldre än vad de flesta i den här kammaren är just nu.

Fru talman! Det är ett bekymmer på södra sidan stan och för hela nationen när statsrådet väljer att sätta sprätt på pengarna på ett enda stort projekt i stället för på alla de mindre projekt som samfällt kan få en mycket större effekt.

Anf. 98 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Låt mig korrigera interpellanten Erik Ottoson. Statsrådet, jag, sätter inte sprätt på vare sig ett projekt eller flera projekt i det här sammanhanget. Trafikverket har på regeringens uppdrag utifrån den ram som finns tagit fram ett förslag på vilka infrastrukturinvesteringar man ska göra. Regeringen kommer sedan att efter remissomgången ta ställning till vilka projekt som ska göras, hur de ska finansieras och vilken utformning de ska ha. Just nu pågår en ganska intensiv samhällsdebatt om detta.

Regeringen har också valt att fullfölja det projekt som den förra regeringen, alliansregeringen, påbörjade. Det hette då Sverigebygget, och det blev sedan Sverigeförhandlingen, där denna regering sa: Låt oss inte hamna i ett läge där vi byter politik på alla områden, särskilt inte de långsiktiga, bara för att det sker ett regeringsskifte! Låt oss försöka att värna vikten av långsiktiga spelregler och processer på samma sätt som i energipolitik och försvarspolitik!

Därför fick Sverigeförhandlingen under HG Wessbergs ledning fortsätta att arbeta. De kommer att lägga fram sitt slutbetänkande i december i år. Den före detta moderata statssekreteraren har alltså lett en process där man har förhandlat om förutsättningarna för höghastighetståg i Sverige och kommer att redovisa detta för regeringen. Det är ett av de underlag som finns till den nationella planen. När den läggs fram kommer det att vara det samlade dokumentet för de infrastrukturinvesteringar som vi ska göra i Sverige under den kommande elvaårsperioden.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 17 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Propositioner

2017/18:23 Skärpt exportkontroll av krigsmateriel

2017/18:29 Lag om bistånd till enskilda efter evakueringar till Sverige

2017/18:34 Uppehålls- och arbetstillstånd för företagsintern förflyttning – genomförande av ICT-direktivet

Skrivelser

2017/18:27 Riksrevisionens rapport om regeringens skatteutgiftsredovisning

2017/18:30 Riksrevisionens rapport om bostadsbidraget – ur ett fördelnings- och arbetsmarknadsperspektiv

2017/18:33 Riksrevisionens rapport om kommunersättningar för migration och integration

Följande interpellationer hade framställts:

den 20 oktober

2017/18:42 Tillgängligheten till barn- och ungdomspsykiatri

av *Solveig Zander* (C)

till socialminister Annika Strandhäll (S)

2017/18:43 Språkutbildning för nyanlända kvinnor

av *Jessika Roswall* (M)

till arbetsmarknads- och etableringsminister Ylva Johansson (S)

den 23 oktober

2017/18:44 Utredningar om sexualbrott mot barn

av *Ellen Juntti* (M)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:45 Skydd för kritisk infrastruktur

av *Edward Riedl* (M)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:46 Förbud mot utförelse av stöldgods

av *Edward Riedl* (M)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:47 Mer resurser till tullen

av *Edward Riedl* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2017/18:48 Övergivna fordon

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Tomas Eneroth (S)

2017/18:49 Störsändare

av *Edward Riedl* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2017/18:50 Kommunernas hantering av extra statsbidrag för ensamkommande

av *Jan Ericson* (M)

till statsrådet Heléne Fritzon (S)

§ 19 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 20 oktober

2017/18:134 Den fortsatta konflikten i Göteborgs hamn

av *Lars Hjalmered* (M)

till arbetsmarknads- och etableringsminister Ylva Johansson (S)

2017/18:135 Beslut att frångå säkerhetsskyddsförordningen

av *Tomas Tobé* (M)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

den 23 oktober

2017/18:136 Genomförandet av energiöverenskommelsen

av *Rickard Nordin* (C)
till statsrådet *Ibrahim Baylan* (S)

2017/18:137 Vinterdäckskrav på tunga fordon

av *Anders Åkesson* (C)
till statsrådet *Tomas Eneroth* (S)

2017/18:138 Konsekvenserna av vinsttak i välfärden

av *Jenny Petersson* (M)
till statsrådet *Ardalan Shekarabi* (S)

2017/18:139 Sveriges roll i södra Kurdistan

av *Yasmine Posio Nilsson* (V)
till utrikesminister *Margot Wallström* (S)

2017/18:140 En nationell organisation för ambulanshelikoptrar

av *Barbro Westerholm* (L)
till socialminister *Annika Strandhäll* (S)

2017/18:141 Kraftiga kostnadshöjningar för sjöfarten

av *Anders Åkesson* (C)
till statsrådet *Tomas Eneroth* (S)

2017/18:142 Rån mot elektronikkedjor

av *Lars-Arne Staxäng* (M)
till justitie- och inrikesminister *Morgan Johansson* (S)

2017/18:143 Transporter av frihetsberövade

av *Ellen Juntti* (M)
till justitie- och inrikesminister *Morgan Johansson* (S)

2017/18:144 Höjd fartgräns för EPA-traktorer

av *Cecilia Widegren* (M)
till statsrådet *Tomas Eneroth* (S)

§ 20 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 20 oktober

2017/18:86 Yrkesvux

av *Johanna Haraldsson* (S)
till statsrådet *Anna Ekström* (S)

2017/18:92 Flygets utsläpp och Århuskonventionen

av *Jens Holm* (V)
till statsrådet *Isabella Lövin* (MP)

den 23 oktober

2017/18:106 Sveriges agerande i Kirkukprovinsen

av *Fredrik Malm* (L)
till utrikesminister *Margot Wallström* (S)

2017/18:111 Exitstrategin för den svenska styrkan i Irak

av *Jan R Andersson* (M)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2017/18:113 Sveriges ambassadör på Island

av *Karin Enström* (M)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

Prot. 2017/18:22

24 oktober

§ 21 Kammaren åtskildes kl. 19.05.

Sammanträdet leddes

av förste vice talmannen från dess början till och med § 12 anf. 59 (delvis),

av tredje vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.59 och

av förste vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

JOHAN WELANDER

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Återrapportering från Europeiska rådets möte	1
Anf. 1 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	1
Anf. 2 JONAS SJÖSTEDT (V).....	3
Anf. 3 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	4
Anf. 4 JONAS SJÖSTEDT (V).....	4
Anf. 5 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	5
Anf. 6 JONAS ERIKSSON (MP)	5
Anf. 7 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	5
Anf. 8 JONAS ERIKSSON (MP)	6
Anf. 9 MARIE GRANLUND (S).....	6
Anf. 10 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	6
Anf. 11 MARIE GRANLUND (S).....	7
Anf. 12 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	7
Anf. 13 ESKIL ERLANDSSON (C).....	7
Anf. 14 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	8
Anf. 15 ESKIL ERLANDSSON (C).....	8
Anf. 16 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	9
Anf. 17 ULRIKA KARLSSON i Uppsala (M)	9
Anf. 18 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	9
Anf. 19 ULRIKA KARLSSON i Uppsala (M)	10
Anf. 20 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	10
Anf. 21 DÉSIRÉE PETHRUS (KD)	10
Anf. 22 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	11
Anf. 23 DÉSIRÉE PETHRUS (KD)	11
Anf. 24 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	12
Anf. 25 TINA ACKETOFT (L)	12
Anf. 26 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	13
Anf. 27 TINA ACKETOFT (L)	13
Anf. 28 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	13
Anf. 29 MARIA PLASS (M)	14
Anf. 30 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	14
Anf. 31 MARIA PLASS (M)	15
Anf. 32 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	15
Anf. 33 JOHNNY SKALIN (SD)	15
Anf. 34 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	16
Anf. 35 JOHNNY SKALIN (SD)	16
Anf. 36 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	16
Anf. 37 DAG KLACKENBERG (M)	17
Anf. 38 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	17
Anf. 39 DAG KLACKENBERG (M)	17
Anf. 40 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	17
§ 2 Anmälan om nya riksdagsledamöter	18
§ 3 Anmälan om ersättare	18
§ 4 Anmälan om kompletteringsval	18
§ 5 Meddelande om frågestund	19
§ 6 Anmälan om subsidiaritetsprövningar	19
§ 7 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	19

§ 8 Anmälan om faktapromemoria	20	Prot. 2017/18:22
§ 9 Ärenden för bordläggning.....	20	24 oktober
§ 10 Svar på interpellation 2017/18:7 om en generell tillståndsplikt inom socialtjänsten	20	-----
Anf. 41 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S)	20	
Anf. 42 JENNY PETERSSON (M).....	22	
Anf. 43 KATARINA BRÄNNSTRÖM (M)	23	
Anf. 44 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S)	23	
Anf. 45 JENNY PETERSSON (M).....	24	
Anf. 46 KATARINA BRÄNNSTRÖM (M)	25	
Anf. 47 LENNART AXELSSON (S).....	25	
Anf. 48 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S)	26	
Anf. 49 JENNY PETERSSON (M).....	26	
Anf. 50 LENNART AXELSSON (S).....	27	
Anf. 51 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S)	27	
§ 11 Svar på interpellation 2017/18:24 om den kommande rymdstrategin	28	
Anf. 52 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S).....	28	
Anf. 53 PENILLA GUNTHER (KD).....	29	
Anf. 54 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S).....	29	
Anf. 55 PENILLA GUNTHER (KD).....	30	
Anf. 56 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S).....	31	
Anf. 57 PENILLA GUNTHER (KD).....	32	
Anf. 58 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S).....	32	
§ 12 Svar på interpellation 2017/18:25 om regler för trafikplikt.....	33	
Anf. 59 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	33	
Anf. 60 PETER HELANDER (C).....	34	
Anf. 61 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	35	
Anf. 62 PETER HELANDER (C).....	36	
Anf. 63 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	37	
Anf. 64 PETER HELANDER (C).....	38	
Anf. 65 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	39	
§ 13 Svar på interpellation 2017/18:26 om ett enhetligt biljett- och betalsystem i kollektivtrafiken.....	39	
Anf. 66 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	39	
Anf. 67 ERIK OTTOSON (M).....	41	
Anf. 68 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	42	
Anf. 69 ERIK OTTOSON (M).....	42	
Anf. 70 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	43	
Anf. 71 ERIK OTTOSON (M).....	44	
Anf. 72 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	44	
§ 14 Svar på interpellation 2017/18:30 om en nationell drönarstrategi.....	45	
Anf. 73 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	45	
Anf. 74 ERIK OTTOSON (M).....	46	

Anf. 75 RIKARD LARSSON (S)	47
Anf. 76 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	48
(forts.).....	49
Ajournering.....	49
Återupptaget sammanträde.....	49
§ 14 (forts.) Svar på interpellation 2017/18:30 om en nationell	
drönarstrategi	49
Anf. 77 ERIK OTTOSON (M)	49
Anf. 78 RIKARD LARSSON (S)	50
Anf. 79 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	51
Anf. 80 ERIK OTTOSON (M)	52
Anf. 81 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	52
§ 15 Svar på interpellation 2017/18:32 om Arlandas roll som	
hubb i norra Europa.....	53
Anf. 82 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	53
Anf. 83 ERIK OTTOSON (M)	54
Anf. 84 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	54
Anf. 85 ERIK OTTOSON (M)	56
Anf. 86 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	57
Anf. 87 ERIK OTTOSON (M)	58
Anf. 88 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	58
Anf. 89 FÖRSTE VICE TALMANNEN	59
§ 16 Svar på interpellation 2017/18:33 om Tvärförbindelse	
Södertörn.....	59
Anf. 90 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	59
Anf. 91 ERIK OTTOSON (M)	60
Anf. 92 TERES LINDBERG (S)	61
Anf. 93 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	62
Anf. 94 ERIK OTTOSON (M)	63
Anf. 95 TERES LINDBERG (S)	64
Anf. 96 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	64
Anf. 97 ERIK OTTOSON (M)	65
Anf. 98 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	66
§ 17 Bordläggning.....	66
§ 18 Anmälan om interpellationer	67
§ 19 Anmälan om frågor för skriftliga svar	67
§ 20 Anmälan om skriftliga svar på frågor	68
§ 21 Kammaren åtskildes kl. 19.05.	69