

§ 1 Ansökan om ledighet

Tredje vice talmannen meddelade att *Per Olsson* (MP) ansökt om ledighet under tiden den 15 september 2015–24 september 2018.

Kammaren biföll denna ansökan.

§ 2 Anmälan om ersättare

Tredje vice talmannen anmälde att *Ulrika Heindorff* (M) skulle tjänstgöra som ersättare för *Jonas Jacobsson Gjörtler* (M) under tiden för hans ledighet den 28 september–31 december.

§ 3 Utökning av antalet suppleanter

Valberedningen hade, enligt ett till kammaren inkommet protokollsutdrag, tillstyrkt att antalet suppleanter i EU-nämnden skulle utökas från 59 till 60.

Kammaren medgav denna utökning.

§ 4 Val av extra suppleant

Val av extra suppleant i EU-nämnden företogs.

Kammaren valde i enlighet med valberedningens förslag till

suppleant i EU-nämnden

Cecilie Tenfjord-Toftby (M)

§ 5 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2014/15:693

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:693 Svensk kultur
av Runar Filper (SD)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 3 september 2015.

Skälet till dröjsmålet är stor arbetsbörda och sedan länge inplanerade externa engagemang.

Stockholm den 18 juni 2015

Kulturdepartementet

Alice Bah Kuhnke (MP)

Enligt uppdrag

Daniel Ström

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2014/15:702

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:702 Uppenbart ogrundade ansökningar
av Johan Forssell (M)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 3 september 2015.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 18 juni 2015

Justitiedepartementet

Morgan Johansson

*Svar på
interpellationer*

§ 6 Svar på interpellation 2014/15:643 om osäkerhet kring ansökningar om jordbruksstöd

Anf. 1 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Daniel Bäckström har frågat mig

- vilka åtgärder jag har vidtagit för att minska den osäkerhet och den otrygghet som många lantbrukare känner kring processen för SAM-ansökan,
- vilka åtgärder jag avser att vidta för att minska den otrygghet, ovisshet och osäkerhet som nu råder samt
- om jag avser att vidta några åtgärder inför framtiden så att ansökningsförfarandet blir mer rättssäkert och förutsägbart för lantbrukarna.

Låt mig inleda med att säga att arbetet med de nya reglerna för jordbruksstöden innebär en pressad situation för både lantbrukare och myndigheter. Reglerna är komplexa, och det har tagit tid att få allt på plats i Sverige. Jag vill dock påpeka att vi inte är ensamma om den här situationen. Sverige

öppnade för ansökan mycket tidigt, och vi har haft en av de längsta ansökningsperioderna jämfört med många andra länder i EU.

Det är mycket olyckligt att det fortfarande finns oklarheter bland rådgivare och lantbrukare om vilka detaljregler som gäller nu när kontrollsåsongen inleds. Jordbruksverket har dock täta kontakter med både LRF och Hushållningssällskapet i syfte att reda ut villkor som uppfattas som otydliga.

Det är mycket viktigt att lantbrukarna informeras i god tid om nya regler och eventuella ändringar i villkoren för stöden. Att det förekommit ändringar under ansökningstiden kan bero på nya besked från EU-kommissionen eller att Jordbruksverket funnit nya lösningar som förenklar villkoren. När behovet av snabba förändringar diskuteras är det viktigt att väga nyttan av förändringen mot behovet av ett stabilt regelverk.

De svenska reglerna för jordbruksstöden baseras på EU-bestämmelser. Det innebär att vi har varit beroende av EU-processen, som i flera fall varit utdragen. Detta har medfört att vissa nationella regler också har dragit ut på tiden. Arbetet med de nya landsbygdsprogrammen i EU har varit särskilt försenat, bland annat på grund av att förhandlingarna om de nya regelverken drog ut på tiden. Utifrån vad vi bedömt som bäst för jordbruksföretagen har vi arbetat för att reda ut oklarheter med EU-kommissionen. Jag har arbetat hårt för att undvika ytterligare förseningar för det svenska landsbygdsprogrammet, och nu är det äntligen godkänt.

Jordbruksstöden är mycket viktiga för företagen, och jag kommer att verka för ett enklare regelverk i samband med EU-kommissionens initiativ till att förenkla politiken. I nuläget är det viktigt att vi i Sverige prioriterar stabilitet i regelverket eftersom ansökningarna redan är gjorda. Jag kommer i fortsättningen att arbeta för åtgärder som kan förenkla ansökningsförfarandet, förståelsen för regelverket och möjligheten att följa reglerna.

Anf. 2 DANIEL BÄCKSTRÖM (C):

Fru talman! Jag vill tacka ministern för svaret och instämma i att detta är en oerhört viktig fråga som berör stora delar av det svenska företagandet på landsbygden. Det gäller förutsättningar och villkor.

Detta är väldigt komplicerat. Jag, som lekman inom området, kan känna att det inte är helt lätt att sätta sig in i vad som gäller när det handlar om stöd och arealersättningar. I ett skifte mellan olika programperioder uppkommer situationer som innebär att det behöver tolkas och tydliggöras på olika sätt.

I informationshänseende har det varit extra besvärligt den här våren att få ett tydligt och bra besked om vad som gäller för den som ska göra ansökningar och den som ska lämna in dem.

Att driva ett lantbruk i dag kräver att man kan disponera tiden så effektivt som möjligt och att man har så bra planeringsförutsättningar som möjligt. Det handlar om flera säsonger som ska planeras. Man sår och skördar med en tydlig planering. De oklarheter som har varit och fortfarande är innebär att det är såväl oro som många frågor i luften kring hur det här ska tillämpas.

Jag tycker inte att det är okej att tillämpningen och den information som går ut till de berörda ändras under de sista veckorna av ansökningsperioden. Det har inneburit att de som redan gjort sin ansökan fått göra extravarv och anpassa sig. Som exempel finns det lantbrukare som har fått

så om under vårbruket för att anpassa sig till de nya direktiven. Det är inte bra ur vare sig företagsynpunkt eller miljösynpunkt.

Vi måste jobba stenhårt för att det ska bli så tydligt och förutsägbart som möjligt för att kunna ge rätt förutsättningar för lantbruksnäringen att bedriva verksamhet.

Det är också en tuffare arbetssituation för dem som arbetar som rådgivare inom området. Det blir näst intill svårt att göra rätt. Nu går vi då in i en säsong där det också ska kontrolleras. Då är det oerhört viktigt att veta: Hur kommer bedömningen att ske? Vem ska ta ansvaret för att den information som har gått ut påverkar lantbrukarnas förutsättningar? Det kan inte vara rimligt att det är lantbrukaren som ska ta ansvaret när det är en statlig myndighet som förmedlar information som ändras under vägen, utefter EU-direktiv och annat.

Statsrådet svarar delvis på frågorna. Jag är väl medveten om att det kan vara många olika perspektiv i det här, men det skulle vara intressant att få veta mer: Vad har man fokuserat extra på i dialogen med Jordbruksverket och EU från departementets sida? Vilka typer av framsteg har man gjort i de samtalen? Ministern svarar att det är viktigt att vi prioriterar stabilitet i regelverket. På vilket sätt kommer den stabiliteten att bli praktiserad? Det skulle vara väldigt bra att få utförligare beskrivet vilka typer av åtgärder som planeras från ministrerns sida i dialogen med Jordbruksverket.

Anf. 3 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Oaktat vilken typ av företag man diskuterar och vilket regelverk man lägger till rätta är det viktigt att man har en god framförhållning. Tyvärr har inte framförhållningen varit god när det gäller landsbygdsprogrammet. Regelverket kom sent från EU-kommissionen, och det lämnades in sent av förra regeringen, i juni 2014. Det ställde till det när den nya regeringen tillträdde. Vi hade då 333 frågor från EU-kommissionen om programmet som vi var tvungna att lösa. De stora frågor som har diskuterats är givetvis regelförenklingar men också kompensationsstödet som har tagit väldigt mycket tid.

Stora delar av reglerna för direktstödet har varit kända sedan länge, även om utformningen av vissa delar har varit under fortsatt diskussion med EU-kommissionen.

Situationen är olycklig när inte heller myndigheter får klara besked från kommissionen om vad som gäller. Men jag vet att Jordbruksverket, som handhar detta, har jobbat oerhört hårt och inte sparat någon tid för att lösa problemen, och även länsstyrelserna har varit involverade. Jag kan inte rikta någon kritik mot dem. Vi är allihop försatta i en knepig situation då regelverket från EU-kommissionen kom sent och den förra regeringen lämnade in ansökan sent och som icke var komplett. Dessa delar måste man ha med sig när man diskuterar det här.

De här stöden är jätteviktiga för näringen, och det är viktigt att ha framförhållning. Jag har själv tagit initiativ till att redan nu inleda diskussioner på EU-nivå och här hemma i Sverige om hur vi ska utforma nästa programperiod för att vara väl förberedda så att företagen inte ska ställas i denna besvärliga situation.

Anf. 4 DANIEL BÄCKSTRÖM (C):

Fru talman! Det är alltid lätt att se bakåt, och det gör vi ofta i interpellationsdebatterna här. Men för mig handlar det om hur innevarande säsong ser ut och vad som faktiskt händer i dialogen mellan statens representanter och den enskilde lantbrukaren. Det är här och nu vi måste ta ansvar.

Som ministern säger måste vi rikta fokus framåt på hur vi kan göra detta så bra som möjligt för att ge stabilitet och tydlighet i förutsättningarna. Men det kan inte vara så att de löpande ändringarna under ansökningsperioden inte har varit kända av ministern.

Jag kan ge olika exempel på hur man de sista dagarna innan man ska lämna in ansökan har fått nya besked om att det behöver göras korrigeringar på olika sätt. Det ställer verkligen till det för den enskilde lantbrukaren som sedan länge kanske har varit klar med ansökan och då tvingas påbörja ett nytt arbete. Det är heller inte okej att det fortfarande inte är tydliggjort vad som gäller när själva ansökningsperioden är avslutad och man är inne i kontrollperioden. Det är oerhört otydligt.

Jag värnar verkligen om dem som lägger så mycket kraft, energi och engagemang för att stötta i olika skeenden så att det blir så bra förutsättningar som möjligt för den enskilde lantbrukaren att göra rätt – jag tänker på rådgivarna och också på enskilda tjänstemän. Då behöver det vara så tydligt som möjligt, och det är det inte nu och har heller inte varit under ansökningsperioden.

Det handlar, som vi hörde här, om olika typer av stöd. Det finns väldigt mycket detaljer här, och vi går inte så djupt in på dem i dag. Men att det är komplicerat håller jag helt och hållet med om, och det ger i sig osäkerhet.

Min fråga blir då ifall ministern, likt jag, anser att den svenska implementeringen av EU-regler måste ses över så att de framöver är tydliga och klara och gör att lantbruksföretagarna kan känna sig trygga och säkra i att man fyller i sina ansökningar rätt. Det är ju väldigt jobbigt om man tror att man gör rätt och sedan vid kontrollen upptäcker att det har blivit fel på grund av den information man har fått från den som egentligen kontrollerar.

Jag tycker att det är bra att ministern nämner EU-kommissionens initiativ för att förenkla politiken. Det är välkommet. Det ska vara enkelt att vara företagare, och regelförenklingar är av största vikt. Vi kan därför inte låta de komplicerande faktorerna lämnas därhän.

Avser ministern att parallellt med kommissionens initiativ göra ett förklaringsarbete kring hur vi i Sverige implementerar EU-politiken? Det är ju viktigt att det blir så praktiskt och konkret bra som möjligt för oss lokalt och nationellt.

I avvägningen mellan nyttan och vikten av att ge klara besked till dem som har gjort ansökningar nämner ministern att det har varit en rekordlång ansökningstid, också om man jämför med andra länder som ministern gör i svaret. Utifrån de förändrade villkoren under ansökningstiden har det blivit väldigt osäkert.

På vilket sätt avser ministern att vidta åtgärder som kan motverka att regler och villkor ändras under kommande ansökningsperioder?

Anf. 5 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Det är givetvis olyckligt att det fortfarande finns oklarheter i stöd villkoren. Men jag vill påminna om att Jordbruksverket har ett mycket nära samarbete med branschen, med rådgivare, och att de jobbar med att reda ut de problem som har uppstått.

Daniel Bäckström säger att det kommer nya besked, kanske någon dag innan. Ja, det kommer nya besked, därför att EU-kommissionen har gett nya besked. Då måste vår ansvariga myndighet direkt informera berörda parter om att det har blivit en förändring. Det handlar om att vi måste ha stabila regelverk så att vi inte hamnar i återbetalningsprocedurer.

Jordbruksverket har förlängt ansökningstiden. Vi har en väldigt lång ansökningstid jämfört med andra länder. Man har kunnat göra ändringar ända fram till den 15 juni.

Vi fick vårt landsbygdsprogram godkänt den 26 maj, och i EU-28 var det då mer än hälften som inte hade ett godkänt program. Vi lämnade in ett program med 333 frågor från den förra regeringen som inte var komplett. Detta har vi jobbat väldigt intensivt med att reda ut. Trots detta fick vi vårt landsbygdsprogram godkänt redan den 26 maj, medan mer än hälften av länderna inte har fått det.

Jag lovar att vi inte har sparat någon kraft för att komma till rätta med de här problemen.

När det gäller regelförenklingar har EU-kommissionären Phil Hogan tagit det som ett fokusområde. Jag har talat med Phil Hogan ett flertal gånger om det, och jag är den som kommer att stötta honom till hundra procent i att klara ut de förenklingar som behövs inom det här området. Här är det väldigt mycket byråkrati som ställer till det för jordbruksföretagarna, och det måste vi komma till rätta med.

Anf. 6 DANIEL BÄCKSTRÖM (C):

Fru talman! Innebär det också att ministern kommer att se till att det blir en lokalt och nationellt kopplad strategi till detta i EU-arbetet?

Utifrån det skifte som är och detta år som är lite speciellt undrar jag hur tillämpningen och kontrollen kommer att se ut. Finns det möjligheter att ministern, utifrån de informationsbrister som har varit, följer upp hur länsstyrelserna tillämpar kontrollen?

Förändringarna har inneburit att det är den enskilde lantbrukaren som har fått bära risken och ta ansvaret som inte är lantbrukarens, utan det är utifrån den information som staten och EU har gett som lantbrukaren agerar. Anser ministern att det skulle kunna vara ett skäl till att det här året får bli ett mer förlåtande år när det handlar om kontrollen? När man har sått och gjort klart vårbruket ligger grödan och gror och kan inte göras om, och man har agerat utifrån de förutsättningar som man fått information om. Det är väldigt svårt att göra om och göra rätt en månad senare, i mitten av sommaren, när kontrollenheten kommer ut.

Den typen av frågeställningar är mycket angelägna att besvara så att det blir en bra tillämpning i år och kommande år och så tydliga och klara besked som möjligt inför kommande ansökningsperioder.

Det är en grundläggande och avgörande fråga, för alla vill vara med och bidra och stärka näringens förutsättningar. Den enskilde lantbrukaren ska ha möjlighet att både veta vad som gäller och kunna göra rätt så att

denne kan fokusera på att utveckla sin verksamhet, vilket är det absolut viktigaste. Det är också viktigt för landet.

Prot. 2014/15:120
23 juni

Svar på
interpellationer

Anf. 7 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Som jag nämnde har kommissionär Phil Hogan tagit upp förenklingar som en viktig del i jordbrukspolitiken. Det är viktigt att vi stöttar dessa initiativ. Det måste bli enklare, effektivare och rättssäkert inom jordbrukspolitiken.

Kopplat till Daniel Bäckströms fråga om den osäkerhet som råder och den kontroll som kommer att ske har vi framfört att EU-kommissionen måste ta hänsyn till detta. De flesta länder är i denna situation, så jag hoppas att EU-kommissionen tar till sig det. Det är viktigt att man hanterar det på ett vettigt sätt.

Låt mig avslutningsvis säga att om man inte förbereder sig för ett sådant här stort och komplext regelverk som EU:s jordbrukspolitik är blir det problem. Det gjorde man inte på EU-nivå, och det gjorde definitivt inte den förra regeringen, som lämnade in en icke komplett ansökan.

Detta gjorde att vi fick jobba häcken av oss för att få det i land, och den 26 maj fick vi det i land, långt före många andra länder. Jordbruksverket och länsstyrelserna stöttade både branschorganisationer och företag för att göra det bästa möjliga av det.

För en månad sedan tog jag initiativ till och lyfte upp i EU-sammanhang att vi måste förbereda oss bättre, även på det nationella planet, för att vi inte ska hamna i samma situation 2021 när nästa programperiod börjar.

Tack för en bra debatt!

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellation 2014/15:697 om besked om restaurangmomsen

Anf. 8 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Erik Andersson har frågat mig om jag, trots tidigare negativa uttalanden, kan lugna oroliga restaurangägare och ge besked om att ingen restaurangmoms kommer att höjas.

Det pågår inget arbete inom Regeringskansliet med att höja momsen på restaurang- och cateringtjänster.

Anf. 9 ERIK ANDERSSON (M):

Fru talman! Det är glädjande att finansministern har besvarat interpellationen i tid.

Jag är orolig över hur regeringen kommer att agera i fråga om restaurangmomsen. Oron gäller förstås främst alla tusentals medarbetare som arbetar i branschen. Som företagare är det viktigt att veta de långsiktiga spelreglerna, om man ska våga satsa på sin verksamhet, nyanställa och utveckla och etablera nya restauranger.

Mot bakgrund av att regeringen har svikit vallöfte efter vallöfte, såsom höjd bensinskatt och ROT och RUT, är det en berättigad fråga om regeringen kommer att hålla vallöftet att återställa momsen till 25 procent.

Statsministern och finansministern ska ha hävdad i valrörelsen att det är en dyr och ineffektiv reform och att pengarna kan användas på ett bättre sätt.

Det är klart att jag blir orolig mot bakgrund av bensinskatten och RUT och ROT.

I likhet med RUT- och ROT-reformerna har den sänkta restaurangmomsen inneburit minskat fusk. Skatteverket har i en rapport visat att fusk har minskat med 700 miljoner kronor sedan reformen infördes. Utrymmet för både avsiktlig och oavsiktlig felredovisning av moms har minskat.

Före reformen beskattades mat som serverades i restaurangen med 25 procent medan hämtmat beskattades med 12 procent. Restaurang- och cateringföretagen redovisade då 33 procent av sin totala omsättning med 12 procent moms. Undersökningen visar dock att de i stället borde ha redovisat endast 26 procent av omsättningen. Därmed uppskattas att ca 7 procent av företagets omsättning har redovisats med för låg moms, vilket i sin tur tyder på ett skatteundandragande på 700 miljoner kronor före reformen.

Rapporten visar också att 59 procent av företagen anser att momssänkningen har en viss effekt på skattefusk.

Konjunkturinstitutet bedömer att priserna på restaurangtjänster har blivit 4 procent lägre till följd av den sänkta restaurangmomsen. Den ökade efterfrågan på restaurangtjänster har samtidigt ökat. Sysselsättningen i branschen uppskattas ha ökat med 4 000 jobb.

Mot bakgrund av tidigare brutna vallöften vore det angeläget om finansministern kan lugna oroliga restaurangägare och ge beskedet att restaurangmomsen inte kommer att höjas.

Anf. 10 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Jag har tidigare debatterat vallöften med andra moderata riksdagsledamöter och av Jan Ericson fått en tydlig definition av vad som är vallöftesbrott. Enligt Jan Ericsons definition av vallöftesbrott har regeringen inte brutit mot några vallöften – möjligen med undantag för att vi ännu inte har höjt restaurangmomsen.

Jag vet inte om Erik Andersson har en annan definition av vallöftesbrott än den Jan Ericson har.

Enligt Jan Ericsons definition av vallöftesbrott har dock Moderaterna brutit en rad vallöften såväl under förra mandatperioden som i de förslag man nu lägger fram i riksdagen.

Erik Andersson bör nog vara lite försiktig med att tillskriva enbart momssänkningen det minskade skattefelet inom restaurangbranschen. Samtidigt som momssänkningen kom fick Skatteverket ökad möjlighet att kontrollera restauranger via personalliggare och certifierade kassaregister, och det kan givetvis vara en viktig förklaring till ett minskat skattefel inom restaurangbranschen.

Om Erik Andersson menar att sänkt restaurangmoms var en viktig faktor för att minska skattefel och skatteundandragande, finns det fler skatter som Erik Andersson vill sänka i syfte att minska skatteundandragandet?

Anf. 11 ERIK ANDERSSON (M):

Fru talman! Jag förstår att finansministerns strategi är att attack är bästa försvar. Det är mycket märkligt att finansministern alltid ska fråga mig och dessutom drar in ledamoten Jan Ericson i debatten när han inte ens är här.

Den socialdemokratiska regeringen har aviserat höjda skatter på bensin och diesel, en halvering av RUT och en försämring av ROT. Det var sådant som Socialdemokraterna sa i valrörelsen att de inte skulle röra. Därför anser jag att de har svikit sina vallöften.

Fru finansminister! Jag har inte hittat på denna undersökning. På Skatteverkets hemsida kan man läsa att sänkningen av restaurangmomsen har lett till att skattefusket har minskat. Givetvis har personalliggare och kas-saregister också bidragit, men Skatteverket hänvisar till momssänkningen.

Regeringens politik verkar vara att försöka höja så många skatter som möjligt för att öka bidragen så mycket som möjligt. Vi vet alla att det kommer att resultera i fler arbetslösa och färre sysselsatta. Fler kommer att gå på bidrag. Flera expertmyndigheter har talat om för regeringen att så kommer att bli fallet.

Jag tycker inte att fru finansministern ska fråga mig vilka skatter jag vill sänka. Jag ägnar mig åt ren konsumentupplysning och visar som opposition att det regeringen gör är skadligt för landet.

Anf. 12 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Det är intressant att Erik Andersson tycker att det är en attack när jag frågar vilka skatter han vill sänka med tanke på att jag har stått här dagarna i ända och debatterat med olika moderater som har talat sig varma för skattesänkningar. Men nu var det plötsligt en attack.

Vad gäller Jan Ericsons definition av vallöftesbrott trodde jag att Moderaterna var sampratade och att det en ledamot säger är vallöftesbrott eller inte gäller för er alla. Men det kanske finns lika många varianter av vad som är vallöftesbrott som det finns moderata riksdagsledamöter. Vad vet jag?

Jag har svarat på frågan som Erik Andersson har ställt i interpellationen. Det pågår inget arbete inom Regeringskansliet med att höja momsen på restaurang- och cateringtjänster.

Anf. 13 ERIK ANDERSSON (M):

Fru talman! Jag tycker nästan att finansministern går över gränsen när hon pratar om hur de interna förhållandena är inom partigruppen i Moderaterna.

Jag var inte med när Jan Ericson uttalade sig. Det kan möjligen vara så att han menade att det just nu är alliansbudgeten som styr och att regeringen därför lyckligtvis inte har kunnat bryta några vallöften. Däremot har regeringen aviserat att man tänker bryta en himla massa vallöften.

Man kan undra om Miljöpartiet och Socialdemokraterna i regeringen är överens om restaurangmomsfrågan. Vad jag förstår ville Miljöpartiet ha kvar den sänkta restaurangmomsen, och man kan undra vad de fick i stället. Det är en väldigt intressant fråga som jag gärna vill ha svar på, om det går.

I övrigt tycker jag att det är bra att finansministern säger att det inte pågår något arbete. Jag hoppas verkligen att det inte kommer att pågå något arbete längre fram när det gäller restaurangmomsfrågan, så att alla krögare runt om i landet kan känna sig trygga med vad som gäller fortsättningsvis.

Jag hoppas att finansministern kan säga att det inte kommer att införas någon höjning under denna mandatperiod.

Anf. 14 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Jag önskar att Erik Andersson hade varit i den här kammaren i går eftermiddag när jag hade en interpellationsdebatt med hans partikollega Fredrik Schulte. Fredrik Schulte tillbringade nämligen hela eftermiddagen med att på olika sätt fantisera om interna förhållanden inom regeringen och Socialdemokraterna.

När det gäller att fundera på vad som händer i andra partier passerade Fredrik Schulte den gränsen många gånger i går. Om Erik Andersson tycker att det är en gräns som inte bör passeras kanske han borde börja med att tala med sin partivän.

Jan Ericsons definition av vallöftesbrott är om det står i valmanifestet eller inte. Det var så han försvarade varför Moderaterna höjde bensinskatten efter valet 2006. Det var inget vallöftesbrott, för det stod inte i valmanifestet att man inte skulle höja bensinskatten.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2014/15:698 om effektivitet och god hushållning med skattebetalarnas pengar

Anf. 15 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Erik Andersson har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att säkerställa att god hushållning enligt budgetlagen i framtiden hålls.

Regeringen arbetar kontinuerligt med att säkerställa att skattemedel används på ett effektivt sätt. Vad konstitutionsutskottet har uttalat i sitt granskningsbetänkande om god hushållning beaktas på ett naturligt sätt i både kommande och pågående effektiviseringsarbeten.

Budgetprocessen och de budgetpolitiska målen framtvingar prioriteringar och en kontinuerlig översyn av hur medlen används. Genom systemet för pris- och löneomräkning är de statliga myndigheterna utsatta för ett årligt produktivitetstryck. Till detta kan läggas ytterligare åtgärder för en effektiv användning av statens medel.

För att säkerställa att myndigheterna utvecklas och effektiviseras ger regeringen förvaltningspolitiken hög prioritet, liksom frågor om styrning av myndigheter och verksamheter. Några konkreta exempel på åtgärder för ökad effektivitet är följande:

- Regeringen avser att via förordning styra myndigheternas anslutning till Statens servicecenters lönerelaterade tjänster. Statens servicecenter har även uppdrag att utveckla en förvaltningsgemensam tjänst för e-arkiv.

- Regeringen har nyligen beslutat om bestämmelser som ökar kraven på myndigheternas planering och uppföljning av den totala statliga investeringsverksamheten.
- Ekonomistyrningsverket har ett fortsatt uppdrag att identifiera, informera och vara pådrivande när det gäller effektiviseringar i statsförvaltningen.
- Regeringen avser att genomföra verksamhetsöversyner där större och kostsamma verksamhetsområden går igenom i syfte att få till stånd konkreta effektiviseringar.
- Och inte minst: Regeringen avskaffar dyra och ineffektiva skattenedsättningar, till exempel den nedsatta arbetsgivaravgiften för unga.

Sammantaget kommer regeringens arbete att bidra till ökad effektivitet och god hushållning med statens medel.

Anf. 16 ERIK ANDERSSON (M):

Fru talman! Även denna interpellation har finansministern besvarat i tid, vilket jag tycker är glädjande, men även i denna fråga är jag orolig över regeringens agerande.

Jag brukar ofta lyfta fram något väldigt klokt som en socialdemokrat har sagt. Det var i och för sig på den tiden då Socialdemokraterna värderade arbete och att det var viktigt att göra rätt för sig och bidra till det allmännas bästa och inte som i dag låna pengar för att öka bidragen.

Det som denna socialdemokrat, Gustav Möller, sa var att varje förslösad skattekrona är en stöld från folket. Han var kandidat till partiledarposten men förlorade mot Tage Erlander.

Den nuvarande regeringen har blivit hårt kritiserad av konstitutionsutskottet. Totalt har konstitutionsutskottet behandlat 30 anmälningar. Av 21 granskade ärenden får regeringen kritik i tio fall. Det är exceptionellt och har inte hänt de senaste 30 åren, vad vi vet. Men vi kan nog gå tillbaka ännu längre i tiden utan att hitta så många fall där regeringen har fått så mycket kritik i så många ärenden.

Det som det handlar om i just denna fråga är regeringens beslut att frysa bygget av Förbifarten. Det ska ha kostat skattebetalarna minst 170 miljoner kronor. Jag säger det igen: 170 miljoner kronor.

I ärendet var det allmänt känt att landstinget i Stockholm inte ville omförhandla avtalet, och regeringen bemödade sig inte att fråga landstinget före frysningen. Just därför har regeringen brutit mot budgetlagen och berett ärendet på ett felaktigt sätt.

De 4 miljoner per dag som projektet beräknades kosta under frysningen beskrev infrastrukturministern som en ganska liten fördyring. Det är 4 miljoner kronor per dag i fördyringskostnader som i slutändan belastar skattebetalarna och som en minister sa var en ganska liten fördyring.

Enligt budgetlagen ska hög effektivitet eftersträvas och god hushållning iakttas i statens verksamhet. Enligt förarbetena menas med uttrycket hög effektivitet att den statliga verksamheten ska bedrivas så att de mål som riksdagen ställer upp nås i så hög grad som möjligt inom ramen för de tillgängliga resurserna. Verksamheten kan då sägas vara ändamålsenligt utformad.

Med att god hushållning ska iakttas menas att onödiga utgifter ska undvikas, att verksamheten ska bedrivas med hög produktivitet, att statens medel ska hanteras på ett säkert sätt samt att statens tillgångar i övrigt och skulder ska förvaltas väl.

Frysningen har även gjort att bygget har blivit försenat ytterligare. Vad det innebär för näringsliv och samhällsekonomi kan någon säkert räkna på – det är antagligen miljarder.

En annan fråga där regeringens misslyckande varit totalt är beslutet att utse en samordnare för Bromma samma dag som riksdagen antog ett tillkännagivande om att flygplatsen ska vara kvar. Det tycker jag är illa och klantigt skött.

Hittills har Alliansen fått igenom över 120 tillkännagivanden, och det är bevis på en svag och trött regering. Jag hoppas verkligen att regeringen kommer att lyssna till vad riksdagen vill framöver och att vi inte får uppleva detta igen.

Vad kommer finansministern att vidta för ytterligare åtgärder för att säkerställa god hushållning med skattebetalarnas pengar?

Anf. 17 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! En oerhört viktig åtgärd som vi vidtar för att säkra god hushållning med skattebetalarnas pengar är att avskaffa den nedsatta socialavgiften för ungdomar. Det är en åtgärd som kostar skattebetalarna ungefär 50 miljoner kronor varje dag och som utvärdering efter utvärdering har visat är en mycket dyr och ineffektiv åtgärd.

Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering har visat att den inte har någon effekt för de ungdomar som behöver mest stöd – de som står längst bort från arbetsmarknaden.

Jag uppskattar Erik Anderssons intresse för att vi ska använda skattebetalarnas pengar så effektivt som möjligt och undrar om Erik Andersson nu kommer att driva inom Moderaterna att man ska stödja regeringens nedsättning av socialavgifter för unga, vilka rimligen är ett av de mest storartade slöserier med skattebetalarnas pengar som vi ser just nu.

Anf. 18 ERIK ANDERSSON (M):

Fru talman! Jag kan konstatera att ungdomsarbetslösheten minskar i Sverige. Det är fakta, även om vi har en alliansbudget.

Men om man tittar på den fråga det gäller, nämligen de 170 miljonerna, kunde väl finansministern konstatera att det är pengar som har flugit ut i intet och att det inte är att handskas väl med skattebetalarnas pengar när 170 miljoner bara försvinner så där när det gäller en frysning av en väg som är viktig för Stockholmsområdet. 170 miljoner motsvarar 56 bussar eller 2 125 busskurer. Det anser jag är att slösa med skattebetalarnas pengar och är lite respektlöst mot medborgarna.

Finansministern borde kunna säga att det kanske inte var ett så bra beslut att frysa Förbifart Stockholm innan man hade talat med landstinget och frågat vad de ansåg i frågan.

Anf. 19 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Ungefär 20 000 miljoner varje år, Erik Andersson, kostar de nedsatta socialavgifterna för unga. Är det ett ansvarsfullt sätt att hantera skattebetalarnas pengar när utvärderingsinstitut efter utvärderingsinstitut

menar att detta är mycket ineffektivt och dyrt – 20 000 miljoner varje år, år efter år?

Om Erik Andersson menar allvar med att man ska ta ansvar för de offentliga finanserna och skattebetalarnas pengar borde Erik Andersson i Moderaterna driva att man ska stödja regeringens politik, för att stoppa detta slöseri.

Anf. 20 ERIK ANDERSSON (M):

Fru talman! Skillnaden mellan Socialdemokraterna och Alliansen och främst Moderaterna är följande. Vi pratar sysselsättning. Vi vill ha riktiga jobb. Ett försök var att sänka ungdomsarbetsgivaravgiften för att få fler ungdomar i arbete. Jag kan konstatera att ungdomsarbetslösheten minskar nu. Men regeringsföreträdarna pratar om bidrag och åtgärder, alltså arbetsmarknadsåtgärder där staten ska gå in och pumpa in pengar.

När det gäller den sänkta arbetsgivaravgiften för unga får staten givetvis in mindre pengar. Men detta skapar riktiga jobb, och det är en konst, fru talman, att skapa riktiga jobb. Det är ingen konst för en politiker att skapa bidrag eller åtgärder som ger vissa jobb.

Anf. 21 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Det är uppenbart att Erik Andersson inte menar allvar när han säger att han vill vårda skattebetalarnas pengar. Han står här och försvarar ett miljardslöseri som pågår år efter år. Det är kanske en av anledningarna till att svenska folket ville se en ny regering som står upp för och tar ansvar för de offentliga finanserna och ser till att skattebetalarnas pengar används så effektivt som möjligt.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2014/15:700 om regeringens nya skatt på grön el- och solcellsanläggningar

Anf. 22 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Erik Andersson har frågat mig om det är logiskt att betala en skatt på el som man producerar och använder själv, om jag tror att det kommer att byggas fler solcellsanläggningar med den nya skatten samt hur det kommer sig att effekten beräknas per organisationsnummer och inte per anläggning.

Inledningsvis vill jag påpeka att det inte är fråga om en ny skatt. Vad det handlar om är energiskatten på el. Det är en befintlig punktskatt, och huvudregeln sedan länge är att all el som förbrukas i Sverige ska beskattas med energiskatt.

Det förslag om förändring av undantagen från skatteplikt i fråga om energiskatt på el som remitterades i samband med den ekonomiska vårpropositionen 2015 bereds fortfarande inom Regeringskansliet. Jag vill inte föregripa den beredningen. Men jag håller med om att det är angeläget att även i framtiden stödja utbyggnaden av förnybar elproduktion, också från solen. Det är samtidigt viktigt att säkerställa att det regelverk vi har är förenligt med unionsrätten.

Prot. 2014/15:120

23 juni

Svar på
interpellationer

Anf. 23 ERIK ANDERSSON (M):

Fru talman! Även beträffande denna interpellation har finansministern svarat i tid, vilket är glädjande.

Men jag är förvånad även i denna fråga. Jag vet inte om detta var ett vallöfte, men med tanke på att det är en rödgrön regering kan jag tänka mig att det är ett vallöfte att belägga ren energi med skatt.

Man föreslår att solcellsanläggningar över 144 kilowatt från den 1 juli 2016 ska påverkas av den nya skatten på 30 öre per kilowattimme. Det beräknas ge statskassan 94 miljoner kronor.

Jag tror att det kommer att fördröja den viktiga omställningen från fossila bränslen till ren energi. Man kan i den här frågan undra vad Miljöpartiet fick i stället, mot den här skattehöjningen, för jag kan inte tänka mig att de som utger sig för att vara ett grönt parti vill fördröja omställningen till ett klimatsmart land.

Solenergin står för en väldigt liten del av Sveriges totala energi. Det är endast 0,05 procent, men potentialen är enorm, fru talman. Uppemot 10 procent av energibehovet skulle man kunna täcka med solenergi. Det är lika mycket som två kärnkraftverk.

Det finns andra orättvisor i skatteförslaget, som att effekten räknas per företag genom organisationsnumret. Man kan göra en jämförelse. Om exempelvis Coop, med ett enda organisationsnummer, bygger flera anläggningar får de betala skatt för den totala effekten, medan man för Ica, som är uppbyggt via olika företag, räknar effekten per butik.

Detta förslag medför också stora problem för de företag och organisationer som har börjat investera i solenergi och som planerar att bygga solcellsanläggningar. Stockholms landsting tänkte bygga solceller på sjukhusstaken, uppmot 20 000 kvadratmeter. Stockholms Hamnar är ett annat exempel på några som kommer att drabbas hårt.

Frågan är då om de här organisationerna, företagen och statliga eller kommunala myndigheterna kommer att gå vidare i sina planer att bygga ut solenergin på sina anläggningar.

Det är inte logiskt att betala skatt på el som man producerar och använder själv. Det kommer inte att bli fler solcellsanläggningar med den här nya skatten, och själva beräkningssystemet är inte rättvist, när det är organisationsnumret som avgör och inte själva anläggningen.

Anf. 24 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Den här frågan bereds som sagt fortfarande i Regeringskansliet, och jag vill inte föregripa den beredningen.

Jag vill dock poängtera att det i förslaget också finns en utökning av skattefriheten för el. I dag behöver till exempel bostadsrättsföreningar betala skatt på den el som man producerar, men enligt förslaget kommer skattefriheten att utökas för till exempel bostadsrättsföreningar på ett sätt som rimligen gör det mer attraktivt för bostadsrättsföreningar att använda solel.

Bakgrunden är det nya elcertifikatssystemet, där vi ökar kvotplikten för förnybar energi. Det handlar om en förhandling med Norge. Det är mot bakgrund av den förhandlingen som vi nu bereder dessa skatteförändringar i Regeringskansliet.

Bakgrunden är att vi utökar hur mycket förnybar el som kommer att finnas i elcertifikatssystemet. Det är något som kommer att stärka den förnybara elproduktionen i Sverige och i Norge.

Prot. 2014/15:120
23 juni

Svar på
interpellationer

Anf. 25 ERIK ANDERSSON (M):

Fru talman! Om man skulle sälja el från dessa anläggningar kan jag förstå att man skulle lägga på en skatt, så att det skulle likställas med all annan elproduktion. Men det absurda i förslaget är att om jag själv har en solcellsanläggning på mitt tak och elen inte går ut i allmänna nätet ska jag ändå betala skatt på den el som jag själv förbrukar.

Vad jag vet, fru talman, är solen gratis – den är allas. Inte ska staten suga åt sig skattepengar på det sättet, tycker jag.

Sveriges statsminister har lovat att det kommer att bli fler gröna investeringar än någonsin under denna mandatperiod. Det här förslaget står i motsats till en sådan målsättning.

Regeringen har också som mål att 50 procent av Sveriges energiförbrukning år 2020 ska vara klimatneutral. För att nå dit behövs det givetvis fler anläggningar, inte färre anläggningar. Därför tycker jag att regeringen, om frågan bereds, borde tänka om och slopa skatten på egenproducerad el när man förbrukar elen själv.

Anf. 26 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Eftersom detta är en del i ett paket där vi ökar den förnybara andelen av den samlade elproduktionen kommer det samlade paketet att leda till öka produktion av förnybar el i Sverige.

Anf. 27 ERIK ANDERSSON (M):

Fru talman! Det finns inte så mycket mer att säga i detta ärende. Men jag kan konstatera att regeringen har valt att fördyra kärnkraften. Samtidigt väljer man att nu fördyra den gröna energin, vilket jag tycker är väldigt olyckligt.

I övrigt vill jag önska alla en glad sommar och på återseende i höst för nya härliga debatter.

Anf. 28 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Jag vill också önska interpellanten en glad sommar. Du kan se fram emot en välförtjänt ledighet. Jag ser fram emot fortsatt uppvaktning från Erik Andersson och andra moderater i interpellationsdebatter i höst.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2014/15:701 om utvärdering av sänkningen av arbetsgivaravgifterna

Anf. 29 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Helena Bouveng har frågat mig vad jag avser att vidta för åtgärder mot bakgrund av att den aviserade höjningen av socialavgiften för

unga sker utan att reformen har utvärderats för hela perioden som den varit i kraft.

Den granskning som Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering, IFAU, har gjort av de sänkta socialavgifterna för unga visar att det är en ineffektiv åtgärd. Även Finanspolitiska rådet, Riksrevisionen, Ekonomistyrningsverket och Arbetsförmedlingen gör bedömningen att det är en ineffektiv åtgärd.

IFAU:s studie baseras på perioden 2007 till 2010. Den sista sänkningen av socialavgifterna för unga infördes 2009. Helena Bouveng anför att den andra sänkningen potentiellt kan ha en sysselsättningseffekt men att den korta uppföljningsperioden riskerar att ge en underskattad effekt. IFAU konstaterar dock att sysselsättningseffekten inte ökade över tid för den första sänkningen. Det finns vidare ingen anledning att tro att sysselsättningseffekten för den andra sänkningen skulle utvecklas annorlunda över tid.

Mot denna bakgrund finner regeringen inte någon anledning att avvakta med återställningen av socialavgifterna. Regeringen satsar i stället på mer träffsäkra åtgärder till de unga som är i störst behov av stöd genom exempelvis utbildningskontrakten, traineejobb och fler komvuxplatser.

Anf. 30 HELENA BOUVENG (M):

Fru talman! Den rödgröna regeringen tänker nu ta krafttag mot arbetslösheten. Det gör man genom att höja bensin- och dieselskatten, fördyra att anställa en person som väljer att jobba efter 65, försämra i RUT- och ROT-reformerna, trappa av jobbskatteavdraget och för säkerhets skull också fördubbla arbetsgivaravgifterna för unga.

Alliansregeringen halverade arbetsgivaravgifterna för unga i syfte att minska arbetslösheten just bland unga, då detta är en grupp som emellanåt står långt bort från arbetsmarknaden, inte minst de som inte har någon högre utbildning eller något cv att visa upp. Utan referenser kan det vara en mödosam och lång tid innan unga faktiskt får det där första jobbet. Sänker man kostnaden för arbetsgivarna lär möjligheterna öka för unga att få det första jobbet.

Fru talman! Den rödgröna regeringen gör inga större analyser av sin så kallade jobbpolitik. Man skriver på en rad att det kan leda till att sysselsättningen dämpas något. Det är kanske att ta i lite i underkant. Även fördubblingen av arbetsgivaravgifterna för unga väljer man att genomföra utan att en riktig utvärdering faktiskt har gjorts.

Finansministern hänvisar i sitt svar till den forskning som forskningsinstitutet IFAU har gjort och som visar att reformen inte i alla delar fått den effekt som efterfrågades. Så långt är det rätt. Men de säger också att sänkningen borde ha varit större för att få en verklig effekt. Den rödgröna regeringen gör precis tvärtom.

Fru talman! Finansministern och regeringen hänvisar ofta till den första slutsatsen som IFAU har kommit fram till, det vill säga sämre utfall än förväntat. Men vad man inte säger är att man i sin utvärdering har tittat endast på perioden mellan 2007 och 2010. Men det är först efter detta som ungdomars andel av arbetsmarknaden faktiskt har ökat, eftersom den andra sänkningen som alliansregeringen genomförde gjordes först 2009. Man bortser helt enkelt från att utvärdera större delen av den period där man

förväntat sig att se resultat, det vill säga en större sänkning som enligt IFAU var nödvändig för att fler unga skulle få sitt första jobb.

Varför har finansministern så bråttom att fördubbla arbetsgivaravgifterna för unga när de slår så hårt mot unga? Varför gör ni inte en ordentlig utvärdering innan ni gör en sådan förändring?

Prot. 2014/15:120

23 juni

Svar på
interpellationer

Anf. 31 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Frågan är hur många miljarder av skattebetalarnas pengar som ska användas för detta innan Helena Bouveng inser att detta inte är ett effektivt sätt att använda våra gemensamma resurser. Detta är en åtgärd som verkligen är nedskrivet av expertinstans efter expertinstans. Det vore bra om Helena Bouveng och Moderaterna faktiskt kunde ta åt sig lite av den kritik som har riktats mot detta oerhört dyra och ineffektiva förslag.

Anf. 32 HELENA BOUVENG (M):

Fru talman! Jag kan bara konstatera att även Svenska Dagbladet gjorde en faktakoll av finansministerns uttalande om detta, och det var ytterst tveksamt om hon fick grönt ljus i denna faktakoll.

Finansministern väljer ofta att tala om att det inte är effektivt att subventionera de unga som går ut från Handelshögskolan, Chalmers, yrkes-högskolan och så vidare. De får jobb ändå. Det kan jag till viss del hålla med om. Men alla ungdomar har tyvärr inte med sig detta bagage.

Jag kan försäkra finansministern att när jag besökte en handlare i Näs-sjö häromsistens var det ingen av de anställda där som ens visste om att det fanns en handelshögskola. Det var en ganska brokig skara ungdomar som fått en chans till sitt första jobb. Några går vidare, men några har också fått möjlighet att utvecklas på arbetsplatsen och göra karriär där, trots att de inte har gått på någon handelshögskola.

Fru talman! Tittar vi på exempelvis just handeln är det en bransch som sysselsätter nästan 500 000 människor. De vanligaste uppgifterna är lagerarbete, upplockning av varor, kassajobb, märkning med mera, det vill säga jobb som inte kräver någon högre utbildning men som kan vara ett steg in på arbetsmarknaden och början på en karriär inom handeln. Ca 30 procent av den halva miljon människor som jobbar inom handeln är just ungdomar, och det är inte helt ovanligt med ett efternamn som inte slutar på son. En fjärdedel av alla arbetstagare har haft sitt första jobb inom just handeln.

Den samlade kostnaden för handeln till följd av höjningen av arbetsgivaravgifterna, som är tänkta i två steg, är 3 ½ miljarder kronor eller ca 30 000 kronor för varje ungdom. Det är kostnadsökningar som är så stora att varannan handlare uppger att de planerar att se över sin bemanning, antingen genom att säga upp personal eller genom att inte nyanställa.

Fru talman! Verksamheter i kommuner och landsting kompenseras av regeringen för kostnadsökningen. Men så blir inte fallet för företagen. För de företag som inte har den marginalen för kostnadsökningar blir effektiviseringar följden. Det är effektiviseringar som knappast innebär att företagens möjligheter att anställa unga och oerfarna människor ökar.

Vilka besked vill finansministern ge till svensk handel och andra branscher, som är så viktiga för våra ungas väg in på arbetsmarknaden, för att möjligheterna att anställa unga ska växa i stället för att minska?

Anf. 33 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Jag kan upplysa Helena Bouveng om att många ungdomar jobbade i handeln och i restaurangbranschen även innan man hade dessa nedsatta arbetsgivaravgifter för unga. Det har varit ingångsjobb till arbetsmarknaden för ungdomar under lång tid och även innan arbetsgivaravgifterna för unga sänktes.

Det som vi däremot ser, och som IFAU också har kommit fram till, är att detta stöd inte är tillräckligt stort för ungdomar som verkligen behöver stöd. Det är det som är problemet med Moderaternas och Helena Bouvengs politik, alltså att de så glatt slänger ut skattebetalarnas pengar på ett sätt som inte är effektivt. Ungdomar är olika. En del ungdomar behöver mycket stöd för att kunna få sitt första jobb. Andra ungdomar behöver inte något stöd. När ska Helena Bouveng förstå att ungdomar är olika? De är inte stöpta i samma form, utan de är unika individer som behöver olika stöd.

Problemet med Helena Bouvengs politik, det som är resultatet efter åtta år med Alliansens politik, är att ungdomsarbetslösheten bland ungdomar som inte har gymnasieutbildning är 40 procent. Det är där som vi behöver sätta in åtgärderna. Dessa ungdomar har inte fått det stöd som de behöver med Helena Bouvengs och Moderaternas politik, trots att de har lagt 20 miljarder varje år på detta. Vilket slöseri! När är det dags för Moderaterna att inse att vi måste stoppa detta slöseri med våra gemensamma resurser och i stället rikta in dem mot de ungdomar som behöver stöd för att komma in på arbetsmarknaden, precis det som regeringen gör?

Anf. 34 HELENA BOUVENG (M):

Fru talman! Finansministern återkommer ständigt till att halverade arbetsgivaravgifter för unga är både dyrt och ineffektivt. Det är ett mantra som återkommer om och om igen i IFAU:s utvärdering, som sträcker sig fram bara till 2010. Dessutom medger ju författarna själva stora begränsningar i utvärderingen. Det som skulle vara intressant att utreda är kanske det motsatta: Hur många jobb riskeras med en skattechock på 19 miljarder i enbart höjda arbetsgivaravgifter?

Med hjälp av riksdagens utredningstjänst kan man se att de ökade kostnaderna motsvarar ca 64 000 heltidsjobb, om man räknar med en genomsnittslön för unga på 21 800 kronor. För konditoriet i Gnosjö innebär det ökade kostnader med 200 000 kronor – kostnader som det inte finns några marginaler för, så två unga får helt enkelt sägas upp.

Min fråga till finansministern handlar inte om följderna av höjda avgifter blir att färre ungdomar får ett jobb, utan min fråga är: Hur många fler unga blir det som inte får ett jobb att gå till?

Anf. 35 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Nu lägger regeringen om politiken. I stället för den moderata slösaktiga politiken där man inte vårdar våra skattepengar på allra bästa sätt tar den här regeringen ansvar. Regeringen har kopplat ett fast grepp om statsfinanserna och riktar om åtgärderna så att de blir träffsäkra.

Det är därför som vi vill införa ett utbildningskontrakt för den grupp av ungdomar där arbetslösheten är allra högst. Ungdomar som inte har gymnasieutbildning ska kunna kombinera en sådan utbildning med ett

jobb på så sätt att de får den utbildning och den arbetslivserfarenhet som är så viktig för att de sedan ska kunna komma in på arbetsmarknaden.

Här handlar det om att vidta åtgärder som är effektiva, träffsäkra och som åtgärdar problemen. Är problemet att man inte har gymnasieutbildning, ja, då är det en gymnasieutbildning som man behöver, inte sänkta arbetsgivaravgifter, vilket är uppenbart efter att ha tagit del av statistiken för arbetslösheten bland ungdomar utan gymnasieutbildning.

Det är inte bara jag som säger att det här är dyrt och ineffektivt, utan det är ju en åtgärd som har fått kritik av en rad expertinstanser, inte bara av IFAU utan också av Finanspolitiska rådet, Riksrevisionen, Konjunkturinstitutet och Arbetsförmedlingen. Det finns alltså ett brett stöd ute i samhället för att detta är väldigt dyrt och ineffektivt. Det är svårt att hitta en enda ekonom i Sverige som säger att det här är ett ansvarsfullt sätt att använda skattebetalarnas pengar på.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2014/15:705 om effekter av regeringens politik på kvinnors yrkesliv

Anf. 36 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Helena Bouveng har frågat mig om jag anser att kvinnors företagande påverkas med ett försämrat RUT-avdrag samt om jag har analyserat hur regeringens skattehöjningar påverkar just kvinnor i arbete och näringsliv.

Regeringen avser att förändra RUT-avdraget så att det riktas mer till vanliga barnfamiljers och pensionärs behov av hushållsservice. Detta kommer inte att innebära någon skillnad för de allra flesta som i dag gör RUT-avdrag. Därför bedöms detta ha mycket begränsade effekter för såväl kvinnors som mäns företagande och sysselsättning.

Vidare jämställdhetsintegreras alla förslag på skatteområdet, vilket betyder att en analys görs av förslagets effekter för kvinnor och män i de fall där det är relevant.

Anf. 37 HELENA BOUVENG (M):

Fru talman! Den rödgröna regeringen har utnämnt sig själv till en feministisk regering och säger sig ha jämställdhet i fokus i allt man gör. Det är en bra ambition. Tyvärr räcker det inte med att ha tillsatt lika många kvinnliga som manliga statsråd i en regering. Det är en bra början, men frågan är betydligt större än så.

Det handlar om att komma i egen försörjning, kunna leva på sin lön och senare i livet på sin pension. Det gäller friheten och möjligheten att starta företag och ha fler arbetsgivare att välja mellan för att både karriären och lönen ska ha en lika positiv utveckling som männens. Tyvärr har den så kallade rödgröna regeringen aviserat flera reformer som slår hårt mot kvinnor i just dessa sammanhang.

Hemservice är en bransch som, tack vare RUT-reformen, har växt sig riktigt starkt. Det är en reform som lett till att det kvinnliga företagandet har tagit fart. Hela 71 procent av egenföretagarna i städ- och hemservice

är kvinnor – en bransch som i dag har lett till att 20 000 fler svenskar har ett vitt jobb att gå till, en bransch som gör att inte minst kvinnor har alternativa arbetsgivare att söka jobb hos och där de inte minst har fått chansen till ett första jobb.

Fru talman! I USA har antalet kvinnliga företagare sedan 2007 ökat med 68 procent. Enligt tidskriften *The Atlantic* är ökningen särskilt stor bland svarta och latinamerikanska kvinnor, vilket för alla som bryr sig om både jämställdhet och mångfald borde vara en glad nyhet. I ett internationellt perspektiv har Sverige ett lågt kvinnligt företagande. Mindre än 5 procent av den yrkesverksamma kvinnliga befolkningen här är företagare, hälften så många som i USA. Bara var fjärde företagare i Sverige är kvinna. Bland 38 jämförda europeiska länder är det enligt EU-kommissionen bara tre som har större manlig dominans bland sina företagare än Sverige – Irland, Malta och Turkiet.

Med införandet av RUT-reformen har vi nu sett en förändring där kvinnors företagande kraftigt har ökat fram till dess att förändringen i reformen aviserades av den rödgröna regeringen. RUT-reformen innebär att många kvinnor känner att de har kunskap, kompetens och erfarenhet, vilket är tre viktiga kriterier för att man faktiskt ska våga starta ett företag. Det är en bransch som har gjort att många kvinnor också har fått ett första jobb att gå till.

Därför undrar jag om man kan kalla sig en feministisk regering när man samtidigt sätter käppar i hjulet för både kvinnligt företagande och arbetstagande. Vilka analyser har regeringen gjort av hur förslagens effekter slår för kvinnor och män? Är inte detta i allra högsta grad relevant?

Anf. 38 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! RUT-förändringen i form av det sänkta taket bedöms ha mycket liten effekt på företag, företagande och kvinnors företagande. Den berör en oerhört liten del av dem som använder sig av RUT-avdraget. Bedömningen är att ungefär 1 procent av RUT-användarna kommer att påverkas av det här förslaget, så det är en väldigt liten effekt.

Om Helena Bouveng inte har någon starkare kritik än så mot regeringens jämställdhetspolitik kanske det finns annat som ger Helena Bouveng större huvudvärk. Annars borde Helena Bouveng inte ha så mycket huvudvärk alls.

Om man tittar på regeringens samlade politik görs det en jämställdhetsanalys i budgetpropositionen, och det är tydligt att den ekonomiska politiken gynnar kvinnor. Kvinnorna kommer att bli ekonomiskt stärkta genom de förslag som regeringen lägger fram i sin budget.

I regeringens politik ingår en rad reformer som är bra för kvinnor. Det handlar till exempel om den sänkta pensionsskatten, som ju tyvärr Helena Bouvengs parti stoppade. Det hade varit väldigt bra för många kvinnor med låga pensioner. Det handlar också om vårdnadsbidraget för ensamstående föräldrar. Det är många kvinnor som har det oerhört tufft ekonomiskt som ensamstående föräldrar. De får nu en förbättring. Vi gör också en satsning på förlossningsvården som Moderaterna tyvärr röstade emot. Vi hade också en rad andra förslag.

Därutöver har vi ett unikt projekt nu när vi jämställdhetsintegrerar hela budgeten och jobbar med genusbudgetering. Det är ett projekt som redan har väckt viss internationell uppmärksamhet.

Prot. 2014/15:120
23 juni

Svar på
interpellationer

Anf. 39 HELENA BOUVENG (M):

Fru talman! Jag har faktiskt huvudvärk, för jag tror att detta är ett otroligt stort slag mot kvinnors möjlighet att få tillgång till både kapital och företagande. Jag önskar inte finansministern någon huvudvärk, men det här borde kanske uppröra henne mer.

Vi kan tycka vad vi vill, men sanningen är den att det är inom välfärden i någon form som kvinnor startar företag. Innan alliansregeringen tillträdde var möjligheterna att starta företag som erbjuder utbildnings- och välfärdstjänster starkt begränsade. Alliansregeringen ändrade på detta, vilket också har lett till ett ökat kvinnligt företagande.

Över hälften av företagen inom vård, omsorg och utbildning är kvinnor, enligt SCB. Det kan jämföras med att knappt 5 procent av företagen inom byggsektorn är kvinnor. Det är också inom välfärden som kvinnor arbetar – tre fjärdedelar är kvinnor. Det är kvinnor, som likt män, vill kunna byta arbetsgivare, göra karriär och få upp sina löner. Den arbetsmarknaden vill nu den rödgröna regeringen slå sönder genom de förslag om vinstförbud i välfärden och krav på särskilda driftsformer som såväl Miljöpartiet som Socialdemokraterna och Vänsterpartiet har pratat om. Jag tror att Vänsterpartiet kallar det för att avkommersialisera välfärden.

För mig är signalen tydlig, fru talman. Den rödgröna så kallade feministiska regeringen gillar helt enkelt inte företagande inom kvinnodominerande branscher, särskilt inte om ambitionen är att företaget ska gå bra, utvecklas, expandera eller varför inte anställa fler. Med den sittande regeringens politik upplever i dag många kvinnor ett stort motstånd och osäkra villkor.

Jag är övertygad om att det i en sådan politisk värld blir färre kvinnor som vill starta företag, vilket inte är bra för oss kvinnor men heller inte för hela Sveriges ekonomi. Inom en regering som kallar sig feministisk borde dessa signaler vara oerhört kontroversiella, men de ses tydligen som helt oproblematiske och ger verkligen ingen huvudvärk. Den rödgröna regeringen säger sig vilja ha ökad jämställdhet, fast inte i form av fler kvinnor som äger och driver företag, företag som till stor del anställer andra kvinnor.

Är det rätt uppfattat, finansministern, att jämställdhet mellan kvinnor och män är bra men att det inte gäller när det kommer till att fler kvinnor ska kunna driva egna företag?

Anf. 40 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Vad svarar man på den frågan? Vad tror Helena Bouveng? Självklart tycker jag att det är viktigt att både män och kvinnor driver företag, att det finns företagande för både män och kvinnor. Jag hoppas att fler kvinnor driver företag inte bara inom välfärdsbranschen utan också inom finansbranschen och byggbranschen. Jag vill ha en jämställdhet som innebär att vi har män och kvinnor som driver företag i alla branscher. Det är jämställdhet för mig.

Däremot tycker jag att det är rimligt att våra skattepengar, som vi alla betalat in och som vi avsatt för att få bra kvalitet för våra barn i skolan och

för en trygg äldreomsorg, vilket är väldigt viktigt för kvinnor som arbetar och driver företag, ska gå till dessa verksamheter, inte till vinster som uppstår genom att man sänker kvaliteten. Det tycker jag är fel. Oavsett om det är kvinnor eller män som driver företag som sänker kvaliteten och tjänar stora pengar tycker jag inte att det är okej. Därför har vi tillsatt en utredning med uppgift att säkerställa att de pengarna, våra gemensamma resurser som är avsatta för våra gemensamma välfärdsverksamheter, också går dit.

Dessutom vet vi att det finns en hel del stora riskkapitalbolag som driver dessa verksamheter just för att tjäna stora pengar. De kan komma att påverkas av förslaget, men de som äger riskkapitalbolagen är i väldigt liten utsträckning kvinnor. Däremot driver kvinnor ofta mindre bolag i dessa verksamheter, och de kommer naturligtvis i den relationen att gynnas av det som kan komma ut av utredningen.

Anf. 41 HELENA BOUVENG (M):

Fru talman! Det var ju trivsamt att höra att finansministern tycker att det är viktigt att både män och kvinnor kan utveckla sina företag. Tyvärr ligger politiken inte riktigt i den linjen.

Under ett yrkesliv tjänar den genomsnittliga kvinnan 3,6 miljoner kronor mindre än hennes manliga motsvarighet. Kvinnor lägger varje år sju arbetsveckor mer än män på städning och tvätt. Det är vanligare att heta Johan och vara vd i ett börsnoterat företag än att vara kvinna och vd. Det finns svart på vitt att Sverige, som många gånger ses som ett föregångsland i jämställdhetsfrågor, i detta avseende har en lång väg att gå.

De länder som har lägst andel kvinnliga vd:ar är också bland dem som präglas av stora offentliga monopol i välfärden. Det är precis i den riktning som den rödgröna regeringen nu vill gå. Under Alliansens tid har reformer som RUT och konkurrens i välfärden bidragit till positiva förändringar. RUT har inte bara bidragit till fler kvinnliga företagare, utan fler kvinnor får sitt första jobb. Det har också lett till att både män och kvinnor fått tiden att räcka till för familj, barn och karriär. I den nyutgivna rapporten *Jämställt arbete?* kan man se hur arbetstiden ökade bland dem som redan arbetade under Alliansens tid. Ökningen motsvarar 13 000 helårsarbeten för kvinnor jämfört med 5 000 för män.

Frågan om fler kvinnor i börsnoterade företags styrelser debatteras ofta, men det är inte där slaget står. Slaget står vid hur vägen dit ser ut. Det handlar om lika förutsättningar för företagande, möjligheter till att kombinera karriär och familj, möjligheter till ett första jobb, möjligheter till alternativa arbetsgivare, möjligheter till lönekarriär. Varför vill finansministern förhindra och försvåra just detta för Sveriges kvinnor?

Anf. 42 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Det vill jag inte, och därför driver jag en politik som innebär precis det motsatta, en politik som underlättar för kvinnor att delta i arbetslivet. Det handlar till exempel om de satsningar vi gör på barngruperna och om ytterligare resurser till fritis. Det handlar om de satsningar vi gör på en bättre skola och en bättre äldreomsorg. Vi vet att en väl fungerande äldreomsorg är oerhört viktig för att kvinnor i vår ålder ska ha möjlighet att arbeta heltid, inte behöva gå ned i arbetstid för att ta hand om äldre anhöriga. Det är tyvärr Helena Bouveng emot.

Sedan tycker jag att det är märkligt att Moderaterna och Helena Bouveng försvarar stora riskkapitalbolags uttag av stora vinster från vår välfärdssektor med motivet att man vill värna om kvinnligt företagande. Det tycker jag är svagt. Det är viktigt att vi skapar ordning och reda i den här branschen, att vi ser till att våra skattepengar, som vi avsatt för en bra äldreomsorg, för en god sjukvård, för att våra barn ska ha en trygg uppväxt, också går dit och inte till riskkapitalister som ska tjäna stora pengar på det. Men det försvarar Helena Bouveng med motivet att de värnar om kvinnligt företagande. Jag tycker att det är ett svagt argument.

Regeringen driver en feministisk ekonomisk politik. Vi driver en feministisk utrikespolitik. Vi driver en feministisk politik som vi visar med de förslag som vi lagt fram i vår budget och med de övriga förslag som vi lägger på riksdagens bord. Målet för regeringen är att vi ska ha ett jämställt samhälle där kvinnor och män driver företag, delar på ansvaret för hem och barn och har möjlighet att förverkliga sina drömmar.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2014/15:553 om utjämningsystem för kostnader för säkerhetspersonal på flygplatser

Anf. 43 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Edward Riedl har frågat mig vilka initiativ jag är beredd att ta med anledning av de kostnadsökningar för de mindre flygplatserna som kan bli följden av att kostnaderna för säkerhetsvakter på plattan inte ingår i det så kallade utjämningsystemet.

Systemet för avgiftsutjämnning för skyddskostnader har tillkommit för att jämnt kunna fördela kostnaderna för säkerhetskontroll vid våra flygplatser. Utan detta system skulle de mindre flygplatserna drabbas av orimligt höga kostnader för säkerhetskontrollen. Nu betalar passageraren samma avgift oavsett vilken flygplats han eller hon avreser från.

För att systemet ska fungera på ett rättvist sätt och ge rimliga konsekvenser för de inblandade aktörerna är det viktigt att det är tydligt avgränsat. Detta har skett i lagen om luftfartsskydd där det framgår att det är flygplatshavarnas skäligena kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage som ska täckas av avgiftsutjämningsystemet. Andra aktiviteter för luftfartsskydd, exempelvis tillträdesskydd och övervakning på flygplatsen, omfattas inte. Därmed är uppkomna kostnader för sådana aktiviteter inte berättigade till ersättning enligt lagen.

När det gäller just övervakningspersonal har det från Transportstyrelsens sida inte uttalats några krav på att det ska vara en person särskilt avdelad endast för övervakningsuppgiften.

Det finns inte någon ändrad kravbild vad gäller övervakning av behörighetsområdet, och därmed bör inte heller några ökade kostnader uppstå som är relaterade till en ändrad kravbild för luftfartsskyddet.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen föreligger det sannolikt ett missförstånd här, och styrelsen har rekommenderat aktuell flygplats att ta kontakt med myndigheten för ett klargörande.

Mot denna bakgrund är jag inte beredd att nu ta några särskilda initiativ i den här frågan.

Anf. 44 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka ministern för svaret. Fungerande flygförbindelser i hela Sverige är nödvändiga för jobb, företagande och tillväxt. Det är de mindre regionala flygplatserna som har till uppgift att se till att hela transportinfrastruktursystemet med flyg fungerar, det vill säga att man når ut till alla delar av landet.

Det är ofta små flygplatser med små ekonomiska marginaler som ska bära detta. Små kostnadsökningar kan göra att kommuner funderar över flygplatsernas framtid. Just därför har jag ett stort engagemang för de mindre flygplatserna runt om i hela Sverige.

Den frågeställning som interpellationen gäller dök upp på Växjö Småland Airport med anledning av det som skulle kunna hända på grund av det man menade var förändrade regeltolkningar. Jag dristar mig till att läsa upp en del av ministerns interpellationssvar. Hon sa att ”det från Transportstyrelsens sida inte uttalats några krav på att det ska vara en person särskilt avdelad endast för övervakningsuppgiften. Det finns inte någon ändrad kravbild vad gäller övervakning av behörighetsområdet” – det vill säga det område som finns utanför terminalbyggnaderna ute på flygplatsen, också kallat plattan. Mot slutet av interpellationssvaret sa ministern: ”Enligt uppgift från Transportstyrelsen föreligger det sannolikt ett missförstånd här, och styrelsen har rekommenderat aktuell flygplats att ta kontakt med myndigheten för ett klargörande.”

Jag blev väldigt glad när jag läste dessa rader och tänkte: Då har det löst sig! Men trots att jag tänkte att det kunde bli en kort och trevlig debatt där vi redan löst frågan gjorde jag ändå som så att jag i morse ringde upp vd och verksamhetsansvarig på Växjö Småland Airport – vilket säkert ministern också gjort – och frågade om detta verkligen stämmer. Denne ställde sig väldigt frågande när jag läste upp valda delar av det skriftliga svar som ministern gett till mig och som hon nu läst upp här i kammaren. Han kände inte alls igen sig i svaret. Han hade blivit uppkallad till Transportstyrelsen och fått träffa väldigt mycket myndighetsfolk som förklarade hur man skulle gå till väga. Dessutom var han väldigt tydlig med att myndigheten ändrat sin tolkning av gällande lagstiftning. Man har gjort en ganska stor förändring i tolkningen av gällande lagstiftning.

Min fråga till ministern är densamma som den jag ställde från början. Det blir ett nytt tryck på de mindre flygplatserna, där det är helt orimligt att bära de kostnader som skulle uppstå till följd av detta. Är ministern beredd att ta något initiativ i frågan för att underlätta för de små flygplatserna? Det ministern har svarat mig stämmer uppenbarligen inte, såvitt jag kan bedöma det hela.

Anf. 45 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Den uppgift som Transportstyrelsen lämnar är att det inte har skett någon regelförändring och att det därmed inte heller bör ha uppstått några nya större kostnader för de mindre flygplatserna. Med det har jag låtit mig nöja. Men om det förekommer andra uppgifter får vi naturligtvis gå tillbaka och säkerställa att de uppgifter som Transportstyrelsen tidigare lämnat är korrekta. Den åtgärden kommer jag att vidta.

Men med mindre än att det har skett regelförändringar eller planerade kostnadsökningar finns det som jag ser det inga skäl att gå vidare i sakfrågan. Det vi behöver göra är naturligtvis att säkerställa att det svar som

lämnats stämmer överens med hur det här hanteras i verkligheten. Det är lite svårt att dra några slutsatser utifrån muntliga tredjehandsuppgifter och liknande. Ska man göra förändringar behöver man nog ett lite bättre underlag.

Jag kommer naturligtvis efter den här interpellationsdebatten att säkerställa att Transportstyrelsen hanterat dessa frågor på ett sätt som inte försvårar onödigt mycket för de små flygplatserna. Jag kommer också självklart att ställa frågan om det har skett några förändringar, inte i regelverket men i tolkningen av detsamma, vilka i så fall skulle kunna betyda kostnadsökningar. Den uppgift Transportstyrelsen lämnat ger vid handen att så inte är fallet. Här finns det alltså lite olika uppfattningar. Det kanske är bra om flygplatserna och Transportstyrelsen reder ut vad som egentligen är sagt i den här frågan.

Anf. 46 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Ministern pratar om ”muntliga tredjehandsuppgifter”. Jag pratade med vd och verksamhetsansvarig för en av de berörda flygplatserna. Det skulle jag inte kalla muntliga tredjehandsuppgifter. Rimligen är uppfattningen på flygplatserna att Transportstyrelsen har gjort nya tolkningar av gällande lagstiftning avseende övervakning av området utanför terminalbyggnaden. Detta får väldigt betydande ekonomiska konsekvenser för de mindre flygplatserna.

Som jag försökte beskriva bottnar mitt engagemang för de mindre flygplatserna i att jag har en stor förståelse för att de små flygplatserna behövs för att flyginfrastruktursystemet ska fungera på ett tillfredsställande sätt. De behövs för att mata trafik in till Stockholm, men också för att möjliggöra jobb, företagande och tillväxt i hela Sverige. Mot den bakgrunden blir det givetvis väldigt viktigt att tillse att de här flygplatserna har ekonomiska villkor som gör att de kan överleva. Nu sker det en förändring i och med att man tolkar om det gällande regelverket, och det är stora ekonomiska kostnader förknippade med detta.

Men jag inser att det blir svårt att föra en debatt i kammaren om ministern har fått felaktiga uppgifter från myndigheter och tjänstemän. Då får vi väl lämna debatten därhän. Jag har dock en vädjan från vd och verksamhetsansvarig på Växjö Småland Airport. Han ser gärna att ministern och han får möjlighet att prata om de stora ekonomiska konsekvenser som det här faktiskt innebär. Jag har egentligen inget mer att säga. Om vi har olika faktauppgifter blir det svårt att föra någon form av debatt här i kammaren. Vi får väl helt enkelt återkomma om detta.

Anf. 47 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! I det här fallet är det alldeles uppenbart att det finns olika uppgifter om vad som har hänt och vilka eventuella förändringar som har eller inte har skett. Det rimliga är att jag tar på mig att gå tillbaka och säkerställa att det svar jag fått stämmer överens med hur detta hanteras i verkligheten, som jag sa i mitt förra inlägg. Sannolikheten är ganska stor att det har skett någon form av missuppfattning i det här fallet. Vem som har missuppfattat vad återstår väl att ta reda på.

Det utjämningsystem som finns för att små flygplatser inte ska belastas med hela den kostnad som uppstår för säkerhetskontrollen är naturligtvis ett väldigt viktigt sätt att se till att även små flygplatser kan upprätthålla

den säkerhet som krävs för flygplatser i Sverige och EU utan att behöva betala den overheadkostnad som det innebär att vara en liten flygplats med ganska få passagerare. Systemet är utformat för att möjliggöra flygtrafik i alla delar av landet, även från flygplatser som inte har så stort passagerarantal.

Det är naturligtvis rimligt att handhavandet av regelverken sker på ett sätt som inte försvårar trafiken, samtidigt som det givetvis är alldeles oerhört viktigt att de säkerhetsföreskrifter, lagar och regler som styr luftfartsverksamheten såväl inom EU och internationellt som i Sverige efterlevs. Man får inte tulla på säkerhetskraven, inte heller på de små flygplatserna. Men här föreligger uppenbarligen någon form av missförstånd som jag skulle föreslå att vi reder ut. Vi kan väl ta en förnyad interpellationsdebatt om problemet kvarstår när vi tittat närmare på detta.

Anf. 48 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Utan det här fördelningssystemet – GAS, som det kallas – skulle det vara helt omöjligt för de mindre flygplatserna att existera. Skillnaden i kostnad för säkerhetskontroll per passagerare är så pass stor mellan de små och stora flygplatserna att vi inte skulle ha kvar några små flygplatser utan det fördelningssystemet.

Jag menar att ministern har fått felaktig information med sig inför debatten, vilket alltid är olyckligt men alltid kan hända. Men om det bekräftas att det är som jag säger, är ministern då beredd att ta några initiativ för att säkerställa att de mindre flygplatserna inte drabbas av orimligt höga kostnader för säkerhetskontroller? Det är egentligen den intressanta frågeställningen.

Det som finns innanför terminalbyggnaden ingår i utjämningsystemet, GAS, där alla flygplatser betalar in en summa och får tillbaka för de faktiska kostnaderna. Skillnaden är att det i det här fallet handlar om att säkerställa säkerheten på plattan, det vill säga det som är utanför terminalbyggnaden. Tycker ministern att det finns någon avgörande skillnad mellan säkerheten på plattan och säkerheten inne i terminalbyggnaden, eller bör båda ingå i systemet? Det är en enkel fråga, alldeles oavsett vilka uppgifter ministern fått med sig. Är det rimligt att alla kostnader för säkerhet ingår i utjämningsystemet?

Anf. 49 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Som jag sa kan vi börja med att ta reda på hur det ligger till. Det kan vara så att jag har fått felaktiga uppgifter. Det kan också vara så att Edward Riedl har fått felaktiga uppgifter. Oavsett vilket stämmer de uppgifter som vi har fått från respektive håll inte överens med varandra.

Att säkerställa kvaliteten i uppgifterna blir det som jag tänker göra till att börja med. Först därefter blir det aktuellt att ta ställning till om det behöver vidtas några ytterligare åtgärder med anledning av det svar som kommer. Den frågan får Edward Riedl gärna ställa i en senare interpellationsdebatt när vi har rätt ut sakförhållandena.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 50 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jessica Rosencrantz har frågat mig hur arbetet fortlöper med förberedelserna inför infrastrukturpropositionen 2016 på Näringsdepartementet. Jessica Rosencrantz har även frågat om jag tänker utforma infrastrukturpropositionen 2016 med kapacitetsutredningen från 2012 som grund och om jag avser att ta hänsyn till några av de slutsatser som framkom i kapacitetsutredningen från 2012 i framtagandet av infrastrukturpropositionen 2016.

Den 21 maj i år gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen inför planperioden 2018–2029. Regeringens syfte med uppdraget är att hämta in underlag för en proposition med förslag till inriktning för infrastrukturplaneringen och ekonomiska ramar för planperioden. När riksdagen har slagit fast en inriktning följer åtgärdsplanering i syfte att ta fram en trafikslagsövergripande nationell plan samt länsplaner för transportinfrastrukturen. Fastställelse av planerna beräknas till våren 2018. Trafikverkets inriktningsunderlag ska redovisas senast den 30 november 2015.

Trafikverket har i sitt uppdrag i uppgift att ta fram ett aktuellt underlag för den kommande planperioden. Jag utgår från att Trafikverket genomför sitt uppdrag med hänsyn till tidigare underlag till regeringen, bland annat kapacitetsutredningen, i den mån det bedömer att de fortfarande är relevanta och att Trafikverket i övrigt tillför ny kunskap och nya bedömningar. Hur regeringen hanterar sina underlag får jag återkomma till i samband med propositionen.

Anf. 51 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Vi kan nu konstatera att det har kommit ett uppdrag till Trafikverket att ta fram det inriktningsunderlag som statsrådet beskriver. Det är väldigt bra att processen är igång.

Det finns ett antal fastställda mål av Sveriges riksdag för hur vårt transportsystem ska utformas. Ett sådant är att transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektivt, och vi ska ha en hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Allt detta är viktiga ord: effektivt och hållbart, medborgare och näringsliv, hela landet. Det fordras en stor eftertanke i den infrastrukturproposition som regeringen avser att leverera under 2016. Det finns därmed en del viktiga frågor att svara på.

I infrastrukturpropositionen ska riktningen pekas ut för vårt transportsystem framöver. Jag ställer mig frågan: Vilka viktiga besked kan vi vänta oss i infrastrukturpropositionen? Kommer det exempelvis att ges besked om Bromma flygplats framtid? Där vet vi att utredningen ska redovisas i oktober 2016.

Det har skapats en betydande osäkerhet i hela landet. Kan vi nu äntligen räkna med tydliga besked i infrastrukturpropositionen? Kommer vi att få besked om järnvägens organisation, som hela branschen och hela Sverige väntar på? Vi vet allihop att det inte räcker med att ösa pengar över järnvägen. Vi behöver också se till att järnvägens organisation fungerar. Kommer de beskederna i infrastrukturpropositionen?

Fru talman! Framför allt vill jag ställa frågan: Vilka garantier kan statsrådet ge till alla de regioner runt om i landet som funderar på om de objekt som ligger i den nuvarande nationella planen fortfarande gäller? Jag kan läsa på s. 4 i uppdraget till Trafikverket: ”Trafikverket ska redovisa en bedömning av om objekt i gällande nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 påverkas på något betydande sätt av de förutsättningar som gäller för inriktningsanalyserna.” På ren svenska: Det ter sig kanske som att de objekt som redan har blivit utlovade i den nationella plan som nu gäller inte längre kommer att bestå.

Fru talman! Miljöpartiet har genom åren gjort sig känt för ett ganska kraftigt motstånd mot diverse vägbyggen. Man har gjort kraftiga neddragningar till vägunderhåll i sina budgetmotioner i den här församlingen. Motståndet gentemot Förbifart Stockholm har väl inte gått någon förbi. Är det så att det nu är payback, att Miljöpartiet på något sätt ska få igenom minskade vägsatsningar i gengäld för att Förbifart Stockholm började byggas?

Hur ska jag tolka och hela Sveriges olika regioner tolka de besked som ges i uppdraget till Trafikverket att man ska se över om den nuvarande nationella planens objekt ska gälla? Hur blir det med E22:an? Hur blir det med E20 genom Västra Götaland? Kan Sveriges regioner, medborgare och företag lita på att nuvarande nationell plan gäller? Eller blir det återigen så att alla kort kastas upp och alla objekt äventyras? Det oroar mig, fru talman, och det oroar i så fall nog väldigt många i Sverige.

Anf. 52 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag undrade just varför det kom en interpellation som handlade om kapacitetsutredningen. Nu förstår jag att interpellationen inte alls handlar om kapacitetsutredningen utan om helt andra saker. Det är att spela upp en oro och sprida en bild av att ingenting är säkert med den nya regeringen och att vad som helst kan hända. Det var ganska kreativt att ställa frågan om kapacitetsutredningen och sedan inte över huvud taget tala om kapacitetsutredningen.

Hur som helst lägger regeringen fram propositioner till riksdagen när regeringen är färdig med beredningen av propositioner. Så kommer att vara fallet även när det gäller infrastruktursatsningar framöver. Det är ganska självklart att man om man gör en förnyad bedömning – till exempel av trafikvolym, befolkningstillväxt eller av näringslivets behov – också ser över behovet av transportinfrastruktur som är kopplat till just sådana behov.

Den planperiod som man jobbar med sträcker sig över en ganska lång tid. Det innebär att saker kan hinna förändras ganska ordentligt under den tid som planen gäller. Dock vill jag vara väldigt tydlig med att säga att den nationella plan som nu ligger inte i någon del har förändrats. Regeringen har inte någon plan på att förändra den.

Däremot är det rimligt att Trafikverket när det får i uppdrag att titta på förutsättningarna för nästkommande period också ser på: Finns det saker som har inträffat i verkligheten där transportinfrastrukturen ska landa ned som gör att man exempelvis behöver göra justeringar i prioriteringsordningen mellan objekt som finns i gällande nationell plan?

Alternativet till att ha den öppningen för Trafikverket vore att säga: Det spelar ingen roll hur mycket verkligheten förändras. Det vi beslutade för fem tio år sedan ska gälla i varje fall. Jag vet inte om Jessica Rosencrantz tycker att det vore en mer rimlig hållning i frågan.

Anf. 53 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Det blev beskrivet som att jag hade en kreativ frågeställning. Jag kan konstatera att min första fråga till statsrådet löd: Hur fortlöper arbetet med förberedelserna inför infrastrukturpropositionen 2016 på Näringsdepartementet?

Det är en ganska bred fråga. Det är naturligtvis så att jag och flera andra är nyfikna. Infrastrukturpropositionen sätter ramarna för hela vårt transportsystem för de kommande elva åren. Frågorna blir betydligt bredare än att bara tala om kapacitetsutredningen. Den frågan besvarade statsrådet redan i sitt första inlägg.

Jag vill ändå återkomma, fru talman, till frågeställningen om vad vi egentligen kan vänta oss framöver. Jag konstaterar att jag inte får några besked. Å ena sidan kan verkligheten förändras, och det kan finnas anledning att göra modifieringar. Å andra sidan säger statsrådet att vi alla kan vara lugna och att nuvarande plan gäller. Det går inte riktigt ihop. Det vore klädsamt om statsrådet kunde beskriva detta ytterligare. Är det så att samtliga objekt i den nuvarande nationella planen gäller? Om vi kan få det klargörandet från statsrådet kan det nog lugna många regioner, medborgare och företag runt om i landet.

Meningarna som finns i uppdraget till Trafikverket andas något helt annorlunda. Där står tvärtom att man ska se över samtliga objekt i nuvarande plan och se om någonting behöver förändras. Vad detta innebär i klartext är att många regioner och många människor runt om i vårt land har kämpat för att se till att viktiga infrastruktursatsningar kommer med i nuvarande nationell plan, och plötsligt ger nu regeringen en indikation om att så inte längre skulle vara fallet och att till exempel de viktiga vägprojekt som planeras och har påbörjats kanske inte alls ska bli av.

Jag nämnde några exempel – ta E20 och E22:an. Hur blir det i Västra Götaland? Kommer man att få den efterlängttade vägen eller inte? Hur blir det med E10:an och så vidare? Runt om i hela Sverige väcks en rad olika frågor. Då är det viktigt att ministern klargör detta. Gäller alla objekt i nationell plan?

Fru talman! Mitt uppdrag är inte att skapa osäkerhet. Men mitt uppdrag är att granska regeringen och att granska vad de olika regeringspartierna för fram, vilket tyvärr ofta är två olika saker eftersom det finns två regeringspartier. Ett av regeringspartierna har gjort till sin huvuduppgift att bekämpa bilismen och att bekämpa de vägbyggen som vi ser runt om i vårt land. Då oroar det naturligtvis mig om texten andas att man ska börja se över samtliga projekt.

Vi kan konstatera att tongångarna har varit höga från Miljöpartiets sida när det gäller att Förbifart Stockholm genomdrevs mot partiets vilja och att vägbygget återupptogs. Jag ställer mig då frågan: Vill man i detta dokument smyga in någon form av payback time där Miljöpartiet när Förbifart Stockholm nu byggs i gengäld får stoppa någon annan vägsatsning? Miljöpartiet drog som sagt i opposition i sina budgetmotioner ned på vägunderhållet med många, många miljarder.

Prot. 2014/15:120

23 juni

Svar på
interpellationer

Fru talman! Är det så, statsrådet, att regionerna runt om i Sverige kan känna sig lugna? Är det så att samtliga objekt i nationell plan ligger kvar? Blir det inte någon ny huggsexa? Kvarstår de planerade projekten?

Anf. 54 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Det är så med propositioner och andra förslag som ännu inte har lagts fram att det inte riktigt går att svara på vad de exakt kommer att innehålla.

Det första underlaget till hanteringen är det som Trafikverket nu har fått i uppdrag att ta fram. Det uppdraget ska redovisas den 30 november i år, vilket innebär att i dagsläget har varken det här statsrådet eller någon annan den fulla kontrollen över vilka besked som kommer att lämnas eller vilka prioriteringar som kommer att behöva göras.

Det finns ett antal objekt i nationell plan där regeringen har fattat beslut om byggstart år ett, två och tre. Det är så man brukar hantera objekt i nationell plan. De ligger självklart fast. Det finns ingen relevans i att ställa frågan om huruvida påbörjade projekt kommer att avbrytas. Det som är påbörjat är påbörjat, och det finns ingen ambition från regeringen att förändra det.

Däremot frågar jag igen: Tycker Jessica Rosencrantz att det är en rimligare hållning att Trafikverket inte utgår från hur verkligheten eventuellt har förändrats och vilka förnyade krav och prioriteringar som eventuellt behöver göras i den kommande nationella planen jämfört med den nu gällande nationell plan och i slutet av den planperioden ska vara heligt för all framtid, även om det visar sig att verkligheten har utvecklats på ett sätt så att man skulle behöva göra andra prioriteringar? Är det detta som Jessica Rosencrantz menar?

Jag vill vara tydlig med att säga att Miljöpartiet inte är Trafikverket. Det som Jessica Rosencrantz läser ur är ett uppdrag till Trafikverket. Trafikverket ska ta fram så bra underlag som möjligt för att regeringen i nästa steg ska kunna lägga fram förslag till riksdagen med så relevanta och realistiska ramar som möjligt och med en så bra och heltäckande inriktning som möjligt för de kommande årens planering när det gäller infrastrukturprojekt.

Enskilda objekt tar vi inte ställning till i detta förslag till riksdagen, utan det kommer sedan i den nationella planen och i de länsplaner som det senare kommer att fattas beslut om. Därför är det alldeles för tidigt att börja tala om vilka eventuella enskilda objekt som kommer att nämnas i en kommande nationell plan.

Jag ställer frågan igen: Tycker Jessica Rosencrantz att det är en rimligare hållning att i beräkningarna över huvud taget inte ta med förändringar som har skett i verkligheten när man tittar på de objekt som ligger långt fram i gällande nationell plan? Eller är det möjligen så att det är rimligt att Trafikverket gör en helhetsbedömning av de behov som man ser av både människors förutsättningar att transportera sig och företags möjligheter att transportera sitt gods? Det är nämligen det uppdrag som jag anser att Trafikverket har fått: att ta fram ett så fullödigt underlag som möjligt till regeringen.

Anf. 55 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Verkligheten förändras, och det behöver man naturligtvis ta hänsyn till. Men regeringen äger den process som nu pågår både när det gäller arbetet med och framtagandet av inriktningsunderlag och när det gäller själva infrastrukturpropositionen. Då kan man åtminstone begära några klara besked.

Jag blir anklagad här för att sprida oro. Så är det ofta när vi från oppositionens sida ifrågasätter regeringens agerande. Då skapar vi oro, säger man. Problemet är att oron är befogad, eftersom statsrådet inte kan ge besked och inte kan ge några garantier när det gäller vilka objekt som kvarstår eller inte.

Påbörjade projekt ska naturligtvis slutföras, sägs det. Förlåt mig, fru talman, men det är inte mitt minne av det gångna riksdagsåret att samtliga infrastrukturprojekt fullföljs. Vi kunde konstatera att man före valet i ett högt tonläge från Socialdemokraternas sida deklarerade att Förbifart Stockholm minsann skulle byggas. Vad hände? Det blev ett stopp för Förbifart Stockholm till en kostnad av över 100 miljoner kronor för skattebetalarna. Det var tack vare en kraftfull opposition i den här kammaren som vi äntligen fick igång byggandet igen.

Statsrådet får ursäkta min oro, men jag tycker nog att den är befogad. Det oroar mig att statsrådet inte kan ge tydligare besked. Då kan jag bara konstatera att det helt enkelt är så att alla kort ligger på bordet igen och att det är upp till regioner och kommunpolitiker runt om i vårt land att återigen se till att föra fram de viktiga intressen som egentligen redan har tillgodosetts i den nuvarande planen.

Jag hoppas att viktiga vägprojekt som E20 och E22:an inte stoppas av Miljöpartiets notoriska vägmotstånd. Men jag kan just bara hoppas och önska, för jag får inga klara besked av statsrådet.

I detta anförande instämde Erik Ottoson och Edward Riedl (båda M).

Anf. 56 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag tror att det är känt för de flesta, inklusive Jessica Rosencrantz, att frågan om Förbifart Stockholm egentligen inte gällde själva bygget i sig utan finansieringen och hur intäkterna från trängselskatten skulle fördelas mellan väg- och kollektivtrafikprojekt i Stockholmsregionen. Initiativet till att omförhandla detta togs inte av regeringen utan av den nya majoriteten i Stockholms stad. Det regeringen gjorde var inte att häva beslutet utan att frysa bygget i väntan på en eventuell omförhandling av hur trängselskatteintäkterna skulle användas.

Att av detta dra slutsatsen att alla projekt gällande nationell plan är ifrågasatta är att dra lite onödigt höga växlar på det som har varit fallet tidigare. Det är också att sprida en obefogad oro.

Däremot vidhåller jag att om verkligheten har förändrats på ett sätt så att man behöver göra en annan prioritering framöver än vad man trodde för tio år sedan, när man fattade beslut om flera av de objekt som ligger i nuvarande nationell plan, är det rimligt att göra en sådan avvägning.

Jessica Rosencrantz nämnde i sitt första inlägg att enligt riksdagens regelverk ska infrastrukturen bland annat vara samhällsekonomiskt effektiv. Är det samhällsekonomiskt effektivt att bara låta saker ligga kvar även om de inte längre är relevanta? Jag tycker nog kanske inte det, utan jag

tycker att det är rimligt att Trafikverket har möjlighet att ge ett så fullödigt underlag som möjligt så att regeringen kan ta fram förslag till riksdagen som uppfyller precis de krav som Jessica Rosencrantz själv nämnde i sitt inledande inlägg.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellation 2014/15:662 om infrastrukturministerns syn på riksintresset Bromma flygplats

Anf. 57 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jessica Rosencrantz har frågat mig om riksintresset Bromma flygplats utgör en viktig del av vårt samlade transportsystem i dagens Sverige.

Bromma flygplats är i dag en del av det nationella basutbudet av flygplatser, och hur detta är utformat avgörs av regeringen.

Flera statliga myndigheter pekar ut områden som bedöms vara av riksintresse för respektive sektor, i Brommas fall för kommunikation. Ett sådant utpekande i sig innebär inte att ett intresse getts företräde gentemot andra intressen. Det är först vid tillståndsprövning och planbeslut som olika intressen vägs mot varandra.

Genom att väga olika intressen mot varandra utifrån de rådande förutsättningarna kan vi använda mark- och vattenområden på bästa sätt för att lösa de samhällsutmaningar vi ställs inför.

Centralt för regeringen är att det finns välfungerande och hållbara transportlösningar för såväl inrikes som utrikes resor.

Anf. 58 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Jag har frågat statsrådet om hon anser att Bromma utgör en viktig del av vårt transportsystem. Jag kan konstatera och beklaga att statsrådet duckar för frågan.

Svaret är ett goddag-yxskaft-svar med en upprepning av självklarheter. Att Bromma ingår i basutbudet är ingen nyhet. Däremot nämner statsrådet att ”hur detta är utformat avgörs av regeringen”. Är det därmed statsrådets uppfattning att riksdagen inte ska ha något att säga till om? Det skulle förklara varför regeringen har ignorerat riksdagens uppfattning hittills.

Utredningen om Brommas avveckling tillsattes i strid med riksdagens beslut. Sedan dess har det skapats en betydande osäkerhet runt om i landet. Bromma är en avgörande fråga för jobb och tillväxt i våra regioner. Kommuner, företag och privatpersoner känner stor oro.

Sedan utredningen inleddes har Trafikverket bekräftat att Bromma är ett riksintresse, av avgörande betydelse för vårt transportsystem i vårt land.

Det är dock inte bara det som har hänt sedan utredningen drogs igång. Regeringen har också prickats av ett enigt KU för tillsättandet av förhandlingspersonen. Dessutom har utredaren själv, Anders Sundström, i samband med ett seminarium hos Stockholms Handelskammare den 6 maj sagt: ”Jag kan inte se att staten skulle fatta ett beslut om att stänga Bromma, alltså att i förtid avbryta avtalet och betala för att kliva ur det. Det känns rätt osannolikt.”

Med detta sagt av utredaren i ett tidigt skede i kombination med riksdagens två tillkännagivanden om att Bromma ska vara kvar kan man fråga sig med vilken legitimitet regeringen fortsätter att utreda en avveckling av Bromma flygplats. Nu bekräftar dessutom Trafikverket att Bromma är ett riksintresse. Vad hoppas man uppnå? Vill regeringen fortsätta skapa osäkerhet?

Hur kan infrastrukturministern acceptera att en för hela landet avgörande transportfråga görs om till en bostadsfråga för Stockholm? Är det inte dags för infrastrukturministern att ge besked i en för Sverige avgörande transportfråga?

Anf. 59 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Eftersom Bromma, som jag nämnde i mitt svar till Jessica Rosencrantz, ingår i basutbudet och eftersom Bromma är ett utpekad riksintresse för kommunikation är det underförstått i de två meningarna att infrastrukturministern tycker att den är en viktig transportinfrastruktur i Sverige – i dag.

Jag har också vid åtskilliga tillfällen och i ett antal interpellationsdebatter här i kammaren varit mycket tydlig med att Bromma inte kommer att försvinna så länge behovet av flygresor till och från huvudstadsregionen inte kan lösas på ett annat tillfredsställande sätt. Det betyder att för regeringen står möjligheten till fungerande kommunikationer och hållbara transporter från hela landet i fokus, inte en specifik plats. Detta har jag sagt i ett otal interpellationsdebatter. Jag kan försäkra Jessica Rosencrantz om att jag inte har ändrat mig på den punkten.

Vi har också varit tydliga med att säga att Bromma inte kommer att läggas ned så länge behovet av kapacitet i flygtrafiken inom huvudstadsregionen inte kan tillgodoses på annat sätt. Och det beskedet gäller.

Jag har lite svårt att förstå vad oron skulle bestå i. Om behovet kommer att kunna tillgodoses på andra sätt i framtiden har jag svårt att se varför man till varje pris ska hålla fast vid Bromma.

Vi talar inte om ett tidsperspektiv på 1, 2 eller kanske ens 10–15 år. Men bortom det behöver vi ha en idé om hur marken ska användas, om det ska fortsätta vara flygtrafik eller om det finns andra, bättre sätt att lösa flygkapaciteten och andra, bättre sätt att utnyttja marken som Bromma ligger på i dag.

Här talar vi om helt olika tidsperspektiv. Det är inte riktigt hederligt att förespegla människor och företag att Bromma står inför omedelbar eller nära förestående avveckling utan att alternativ erbjuds. Så är inte fallet.

Regeringen har varit oerhört tydlig med att kapaciteten, både det nuvarande kapacitetsbehovet och framtida kapacitetsbehov, ska tillgodoses i Stockholmsområdet för fungerande transporter till och från hela landet.

Anf. 60 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Kostnaden för förhandlingspersonen för att avveckla Bromma beräknas landa på 3–4 miljoner kronor. Det är ganska mycket pengar, som kan läggas på andra viktiga infrastruktursatsningar eller andra områden. Är det rimligt att fortsätta utredningen som regeringen drog igång?

Påverkar det statsrådet på något vis att riksdagen har tagit beslut två gånger om att man inte vill ha utredningen, att man vill ha kvar Bromma? Påverkar det statsrådets uppfattning att konstitutionsutskottet prickade regeringen för att utredningen tillsattes i strid med riksdagens beslut? Påverkar det statsrådets uppfattning att samtliga experter, inte minst Swedavia som äger flygplatserna Arlanda och Bromma, är tydliga med att Bromma behövs? Påverkar det statsrådets uppfattning att Anders Sundström, utredaren själv, påpekar att han ser det som osannolikt att det går att stänga Bromma i förtid?

Jag blir återigen anklagad för att skapa osäkerhet. Men när utredaren kom med sitt klarläggande om att han inte ser att det går att stänga Bromma i förtid var Miljöpartiet inte sena med att kommentera att det var fullständigt oacceptabelt. Naturligtvis ska det gå att stänga Bromma redan 2022, vilket är Stockholms stads krav. Det finns alltså ett reellt hot från ett av de två regeringspartierna som uttryckligen säger att de vill stänga Bromma i förtid.

Det är klart att det finns en oro hos såväl mig som hos medborgare och företag runt om i landet. Om man har konstitutionsutskottet, Sveriges riksdag, experter och utredaren emot sig kanske det kan vara klädsamt att lägga ned avvecklingsutredningen.

Fru talman! Bromma är en viktig fråga för företag och människor i hela Sverige. Det lugnar inte mig att ministern klarlägger att vi ska säkerställa fungerande flygförbindelser i Stockholmsregionen, huvudstadsregionen. Hur stor är den regionen i så fall? Hur långt är det okej att sträcka sig när man ska placera en flygplats? Ska vi i framtiden betrakta Västerås som vår nya citynära flygplats?

Den osäkerhet som skapas av ett av två regeringspartier oroar inte bara mig utan hela Sveriges befolkning. Det kan vara klädsamt att ge besked, när Sveriges riksdag har tagit ställning mot, konstitutionsutskottet har varit tydligt, utredaren har varit tydlig och experter och ägaren av flygplatserna dömer ut en nedläggning av Bromma. Då är det dags att inte lägga ned Bromma utan att lägga ned utredningen.

Anf. 61 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Interpellationen gällde alltså om infrastrukturministern anser att Bromma är en viktig del av transportinfrastrukturen i Sverige. Ja, det anser infrastrukturministern att Bromma är. Flygplatsen är en del av basutbudet av flygplatser i Sverige och är därmed utpekad som en av de flygplatser som har nationellt intresse. Den är också utpekad som riksintresse vad gäller kommunikationer.

Regeringen har inte ändrat på det och har inte heller för avsikt att ändra på det.

Regeringen har också varit tydlig med att vi ska tillgodose kapacitetsbehovet av flyg från och till Stockholm – jag tror att det är ganska väl utrett vad som utgör huvudstadsregionen; jag tror att det är väldigt få som räknar in Västerås i Stockholm, men det är möjligt att det finns någon som gör det – utifrån både dagens och morgondagens behov. Om det inte går att tillgodose det kapacitetsbehovet utan Bromma kommer Bromma att vara kvar. Om det i framtiden går att tillgodose det med andra lösningar är regeringen beredd att titta på det då.

Det finns inget nära förestående hot om att lägga ned Bromma. Det finns inget förslag om att minska flygkapaciteten mellan Stockholm och andra delar av Sverige. Att påstå någonting annat är att sprida obefogad oro. Bromma flygplats är under de förutsättningar som råder i dag viktig för fungerande flygtransporter till och från Stockholm. I framtiden kan det komma att ändras, och då kan det vara rimligt att fatta ett annat beslut. Men i dagsläget är Bromma ett riksintresse och en del av basutbudet av flygplatser.

Anf. 62 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Att det inte finns ett hot mot Bromma flygplats är tyvärr felaktigt. Jag önskar att så vore fallet, men jag skulle kalla det ett hot att ett av två regeringspartier gång efter annan kräver att Bromma ska läggas ned 2022. Om inte det är i närtid vet jag inte vad som är närtid. Transport-systemet kräver långsiktig planering, och man kan konstatera att i det sammanhanget ligger 2022 väldigt nära.

Statsrådet säger i sitt svar att Bromma flygplats ingår som en del av det nationella basutbudet av flygplatser. Hur detta utformas avgörs av regeringen, säger hon. Jag vet inte om man ska tolka det som att regeringens uppfattning helt enkelt är att riksdagens åsikt i frågan är ovidkommande. Det skulle ju förklara varför regeringen totalt ignorerat riksdagens två tillkännagivanden om att Bromma ska vara kvar.

Jag hoppas att regeringen om den går vidare med tankarna på att avveckla Bromma – att se över en avveckling ingår ju i uppdraget till Anders Sundström – faktiskt tillfrågar Sveriges riksdag och tillmäter Sveriges riksdags uppfattning i frågan vikt när regeringen fattar beslut. Det kan ju knappast vara främmande för statsrådet eller regeringen att de har en riksdagsmajoritet emot sig redan i dag.

Det finns alltså en riksdagsmajoritet som vill behålla Bromma. Man kan tycka – jag kan tycka – att det är onödigt att lägga upp till 4 miljoner kronor på att utreda en fråga när Sveriges riksdag redan har sagt sitt och när man har experter och KU emot sig.

Herr talman! Jag kan tycka att det är dags att ge klara besked till Sveriges befolkning – inte bara att Bromma är viktig utan att Bromma får vara kvar. Den nedläggning 2022 som Miljöpartiet kräver gör att Bromma faktiskt är att betrakta som hotad i närtid.

Anf. 63 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Bromma blir kvar så länge kapaciteten inte kan tillgodoses på annat sätt. Det vill säga att så länge behovet av att flyga mellan Stockholm och alla regioner i Sverige inte kan tillgodoses på något annat sätt än att Bromma är kvar är Bromma kvar. Jag hoppas att detta besked är tillräckligt tydligt. Det har lämnats i den här kammaren vid åtskilliga tillfällen, men jag lämnar det gärna en gång till.

Bromma är kvar och en viktig del av flyginfrastrukturen i Sverige. Det är möjligt att man i en framtid kan lösa det kapacitetsbehovet på annat sätt, och då kan det vara möjligt och rimligt att se över möjligheten att använda marken som Bromma flygplats i dag finns på till annat. Men så länge kapaciteten inte kan tillgodoses på annat sätt är Bromma kvar.

Överläggningen var härmed avslutad.

**§ 15 Svar på interpellation 2014/15:663 om behovet av lagstiftning
då antalet drönare ökar i det svenska luftrummet**

Anf. 64 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Erik Ottoson har frågat mig vad jag avser att initiera för arbete för att säkerställa att tekniken kring drönare tas till vara på ett bra sätt samtidigt som säkerheten inom svensk och internationell luftfart värnas.

Låt mig inledningsvis meddela att ett sådant arbete redan pågår inom Sverige, inom EU och globalt.

Men för att börja med de regelverk vi har i dag är luftfartslagen tillämplig på alla slags luftfartyg, även obemannade sådana. Dessutom har Transportstyrelsen utfärdat särskilda föreskrifter om bland annat konstruktion och verksamhet med obemannade luftfartyg under 150 kilo. Regelverket togs fram redan 2009, och Sverige nämns ofta i internationella sammanhang som en föregångare vad gäller reglering av drönare. Obemannade luftfartyg över 150 kilo regleras på EU-nivå och kräver tillstånd från den europeiska luftfartsmyndigheten Easa.

Inte minst på grund av den tekniska utvecklingen publicerade EU-kommissionen förra året ett meddelande om civil användning av fjärrstyrda luftfartygssystem. Meddelandet diskuterades på det transportministerråd jag närvarade på i oktober, och det konstaterades att det finns ett behov av EU-harmonisering.

EU-kommissionen har därefter meddelat att den i kommande luftfartspaket avser att presentera förslag till EU-reglering av drönare i slutet av detta år. Som förslag diskuteras för närvarande en indelning utifrån risknivå i tre kategorier. Regeringen följer noga detta arbete.

Transportstyrelsen deltar både i en europeisk expertgrupp kallad Jarus och i den internationella civila luftfartsorganisationens panel för obemannade luftfartyg, där regelverk på europeisk och global nivå diskuteras.

På Näringsdepartementet ägde det senast i maj rum ett möte där berörda departement samt myndigheter som Transportstyrelsen, Datainspektionen och Luftfartsverket närvarade för att diskutera regleringen av drönare och kommande EU-förslag.

Jag deltog själv i ett rundabordssamtal med transportministerkollegor om drönare och automatisering vid OECD:s internationella transportforum i Leipzig för några veckor sedan.

Det är viktigt att regelverket hänger med i den tekniska utvecklingen, är flexibelt och tar höjd för eventuell ny teknik som kan komma om några år. Drönare har många kommersiella användningsområden och innebär också nya affärsmöjligheter för svenska tillverkare och tjänsteföretag. Men de väcker också viktiga frågor om integritet, säkerhet och användningen av luftrummet som måste hanteras.

Sammanfattningsvis kan jag konstatera att det både inom Sverige och internationellt pågår en intensiv diskussion och ett brett arbete för att utveckla den reglering vi i dag har rörande drönare. Jag vill understryka vikten av att detta arbete fortsätter.

Anf. 65 ERIK OTTOSON (M):

Herr talman! Tack så mycket, statsrådet, för svaret! Det var ett förvånansvärt fantasifullt svar som till och med hade ett mått av visioner och

framsynthet gentemot de utmaningar vi kommer att behöva möta framöver på det här området. Jag vill verkligen tacka statsrådet för detta.

Jag tror dock inte att det går att nog poängtera de utmaningar och möjligheter som vi ställs inför i och med den här nya tekniken. Det är allt från leverans av hjärtstartare innan ambulans hinner fram till leverans av sprängmedel när en terrorist bestämt sig för att det är lämpligt.

I dagsläget är situationen i luftrummet på väg att urarta. Så sent som i går kväll fick Bromma stänga sin luftfartstrafik på grund av drönare i luftrummet.

Vi måste också ta en diskussion, statsrådet, om vilka delar av luftrummet man ska och inte ska få flyga i. Är Gärdet i Stockholm en plats där man bör få flyga små rekreativdrönare, eller är det någonting som föranleder en stängning av Bromma flygplats – temporärt den här gången och inte, som i förra debatten, mer permanent? Det har faktiskt inträffat. Folk som flyger på Gärdet har förorsakat att man har stängt trafiken till Bromma. Samma sak med Rålambshovsparken. Är det rimligt? Det är alltså nuvarande luftfartslagstiftning som har föranlett detta.

Min fråga till statsrådet är, lite mer explicit: Hur ser hon på de integritetsaspekter som det medför när man kan placera kameror i luftrummet och fotografera folk ovanifrån? Hur reglerar man det? I dagsläget är regleringen väldigt begränsad, och när man gör överträdelser blir resultatet väldigt omfattande.

Det säljs alltså drönare i Sverige i dag som har förmågan att inta en höjd på 1 000 meter, alltså 1 kilometer upp i luften, där vi har vanliga jetplan som går in för landning på Bromma och på Arlanda. Sådana drönare kan man flyga över huvudstaden eller över andra delar av landet. De säljs i Sverige i dag, helt lagligt, medan Transportstyrelsen menar att man inte bör flyga över 120 meter. Men de säljs fortfarande, och det är väldigt enkelt att göra en sådan överträdelse.

Vad avser statsrådet att vidta för åtgärder? Vad är ambitionen i diskussionerna hon har med sina europeiska kollegor? Vart är vi på väg? Att vi är på väg beskriver statsrådet i sitt interpellationssvar, men *vart* är vi på väg? Det är möjligen den relevanta följdfrågan.

Anf. 66 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Detta är en viktig fråga som vi har att ta ställning till. Jag tror inte att det är någon som har de alldeles givna svaren, av det enkla skälet att det inte finns några enkla givna svar om man inte intar extrempositioner: att allt antingen är tillåtet eller förbjudet. Allt däremellan kräver naturligtvis avvägningar mellan olika intressen. Det handlar om intresset av personlig integritet men också om intresset av att utveckla tekniken så att den kan komma i vår tjänst på ett positivt sätt. Man kan utveckla nya tjänster, vilket kan innebära förtjänstmöjligheter för svenska företag som tillverkar drönare.

Lagstiftningen behöver, precis som all annan lagstiftning, vara en avvägning mellan olika, var för sig viktiga intressen. Jag tror att det är viktigt att man har gemensamma regelverk inom EU. Det finns dock redan lagstiftning som styr hur man får färdas och använda luftrummet i Sverige. De regelverken är tillämpliga även för drönare. Det är dock ett problem att folk inte följer de regler som finns. Det löser man tyvärr inte med regelverk utan med tillsyn, sanktionsmöjligheter och kontroll av trafiken.

Detta är ett intressant och viktigt område. Det är helt ny teknik som ställer helt nya frågor om exempelvis integritet. Frågorna är egentligen desamma som tidigare – tekniken innebär bara nya möjligheter att göra sådant som redan har gjorts förut. Det är exempelvis fullt möjligt att smyg-fotografera någon även om man inte har en drönare. Därför är det viktigt att den integritetslagstiftning vi har inte är specifik för just drönare, utan att det är den personliga integriteten som värnas. Den lagstiftningen ska sedan vara tillämplig oavsett om smygfotograferingen görs med mobiltelefon, från ett flygplan eller med hjälp av en drönare. Det är integritetslagstiftningen som ska skydda människors integritet.

Sedan 2013 finns en lagstiftning som innebär att man inte har lov att fotografera någon i en bostad eller inomhus i andra situationer. Det kallas då för kränkande fotografering och är förbjudet i svensk lag. Det gäller oavsett om man tar fotot från ett träd utanför fönstret eller från en drönare.

Ungefär samma resonemang går att överföra på luftrummet. De säkerhetsavstånd som gäller för annan flygtrafik gäller självfallet även för drönare. Vi behöver här ha en kombination av specifik lagstiftning om vikter, storlekar och andra regelverk, samtidigt som vi behöver ha en så generell lagstiftning som möjligt som styr att vi har ett säkert användande av luftrummet och att människors integritet skyddas samtidigt som vi främjar utvecklingen av den nya tekniken.

Svaret på frågan är alltså att detta är ett arbete som behöver fortsätta och där avvägningen mellan olika intressen fortsatt behöver ske. Det ska helst se på global nivå eller åtminstone på EU-nivå.

Anf. 67 ERIK OTTOSON (M):

Herr talman! Tack, statsrådet, för följdsvaret! Jag skulle ytterligare vilja betona aspekten med säkerhet och säkerhetsrisker, som statsrådet egentligen inte berör. Det är ingen större konst för en illasinnad individ att transportera väldigt farliga material med drönare och placera dem på ställen där vi absolut inte vill ha dem. Vi behöver inte gå in mer explicit på detta, för det kan vara onödigt att ge folk idéer. Jag tror dock ändå att man som statsråd och politiker måste vara medveten om och kanske också bekymrad över de möjligheter som detta innebär att ifrågasätta säkerheten dels för skyddsobjekt, dels för vanliga människor på stan. Det har varit en del tillbud med terrorverksamhet i Sverige. De kommer bara att bli mer frekventa med tanke på den situation vi ser i världen, och de kommer bara att bli enklare med tanke på teknikutvecklingen. Då måste vi också vara i framkant vad gäller att hantera detta.

En relevant fråga kan vara: Ska svensk polis eller militär ha rätt att skjuta ned dessa luftfarkoster, och i så fall under vilka omständigheter och med hur långt varsel? Hur går beslutsprocessen till? Detta är väldigt relevanta frågor som vi måste ta hand om för att hantera den ökande trafiken av drönare i det svenska luftrummet.

Detta är alltså inte bara en fråga om integritet. Det är inte bara en fråga om att det är kul att flyga drönare eller att man kan leverera hjärtstartare eller andra positiva föremål till folk med drönare, utan det finns också en hel del annat som man behöver ta hänsyn till och som inte har varit lika lätt att göra tidigare när man har behövt vara mer köpstark för att hantera tekniken. Nu blir det billigare och billigare, och illasinnade individer får större tillgång till denna typ av teknik.

Till detta ska man också lägga att detta, precis som statsrådet säger, öppnar upp en helt ny marknad. För en tid sedan var jag ute i skogen och körde motorsåg. Då gick min sågkedja sönder, och så var den dagen förstörd. Några veckor senare talade jag med en motorsågstillverkare som hade börjat koppla upp sina motorsågar mot internet för att få driftsdata till framför allt centrala servrar för lite större parkförvaltningsföretag. Där beskrev man att man i framtiden skulle kunna ha möjlighet att notera när en reservdel behövs och flyga ut den med drönare till den som står med motorsågen i hand i skogen. Det hade varit fantastiskt i det läge jag befann mig, för då hade jag sluppit åka hem och köpa ny kedja.

Precis som statsrådet säger är detta väldigt viktiga avvägningar. Kan statsrådet kosta på sig en avvägning vad gäller det terrorhot som riskerar att drabba oss i framtiden i och med att den nya tekniken blivit tillgänglig?

Anf. 68 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Terrorism är inte vare sig avhängigt eller framkallat av ny teknik. Däremot får olika typer av oönskat beteende nya förutsättningar med ny teknik. Så har det alltid varit genom historien, och så kommer det förmodligen alltid att vara. Utmaningen här är att dra nytta av de positiva möjligheter som den nya tekniken för med sig och samtidigt minimera de risker som man får på köpet.

En extrem hållning skulle vara att säga att tekniken ska förbjudas helt eftersom den kan användas för oönskade aktiviteter. Den andra extrema hållningen är att säga att tekniken ger så stora möjligheter att den inte ska regleras alls: Låt allt vara fritt! Däremellan är allting möjligt, och det kommer att vara ett antal svåra avvägningar, varav interpellanten tar upp några.

Det finns i dag inga svar. Vi har inte någon gemensam europeisk lagstiftning på plats. Interpellanten frågade om möjligheten att skjuta ned. Polisen har i dag rätt att använda våld i vissa situationer. Om det behövs specifik lagstiftning för att hantera tekniken får vi väl se till att den kommer på plats. Men jag tror att det är viktigt att vi har en gemensam hållning inom EU när det gäller de här frågorna.

Även om man reglerar användningen kommer det alltid att finnas möjlighet för den som är illasinnad att använda helt fredlig teknik till olika typer av illdåd. Det kan vara en bil, ett flygplan eller kanske till och med ett tåg. Det kan vara en väska i ett skåp. Grunden för terrorism behöver vi bekämpa på andra sätt än genom att bekämpa tekniken. Däremot ska vi ha lagstiftning och regelverk som minskar riskerna med den nya tekniken och främjar förutsättningarna för att nyttja de positiva delarna i tekniken. Tekniken i sig är inte ett hot, utan det är vad människor använder den till, och detta gäller all teknik, inte enbart drönare.

Anf. 69 ERIK OTTOSON (M):

Herr talman! Statsrådet får inte missförstå mig. Jag är i grunden mycket positiv till utvecklingen av ny teknik. Men för att kunna vara det och för att kunna ta del av de stora fördelar som krävs för att vi ska kunna utnyttja tekniken till fullo måste man ha en verklighetsförankring och inse de begränsningar som man eventuellt måste implementera för att ha en säker situation för vanligt folk.

Där tror jag nog att statsrådet och jag i grunden är ganska eniga. Jag är glad att det pågår ett arbete och att statsrådet faktiskt verkar intresserad av

frågan – det är inte alla frågor regeringen intresserar sig för. Jag ser också framför mig att vi hyggligt snart når framåt i frågan, eftersom utvecklingen med antalet drönare i luftrummet är så explosionsartad. Vi är ju med jämna mellanrum tvungna att stänga inflygningen; det är nästan flera gånger i månaden numera. Det brukar komma en TT-flash i mobilen när det inträffar, som till exempel i går kväll.

Jag ser alltså fram emot resultatet av statsrådets ambitioner på området, och jag ser fram emot att man arbetar fram inte bara en lagstiftning och ett regelverk utan kanske även en strategi för hur våra myndigheter hanterar de här situationerna – samt de situationer som kan uppkomma. Det handlar om att se till att vi vet vad vi gör i en situation där man har ett problem som uppstår i luftrummet, eller kanske om att arbeta förebyggande för att se till att situationerna aldrig uppstår.

Anf. 70 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Som jag har nämnt i mina tidigare inlägg kommer regeringen att följa frågan. Vi har också pågående kontakter med såväl EU-kommissionen som andra medlemsstater för att regelverket ska vara så harmoniserat som möjligt.

Sedan kan man väl i sammanhanget även nämna att det finns lagstiftning som till exempel ger polisen rätt att ingripa vid förberedelse av olika typer av brottslighet. Tekniken är inte avgörande för om polisen har möjlighet att vidta de åtgärderna. Om polisen får reda på att någon förbereder en terrorattack eller liknande har polisen möjlighet att ingripa, och den möjligheten försvinner ju inte för att det är en drönare inblandad i förberedelserna.

Jag tror alltså, återigen, att det vill till en kombination av ett specifikt regelverk för drönare – i den mån det är nödvändigt – och av att vi ser till att befintlig lagstiftning, som är mer övergripande, även täcker ganska många av de risker som finns med drönare. I de avseendena behövs ju inte en särskild lagstiftning för just den här tekniken.

Jag kommer dock att fortsätta följa frågan. Jag hoppas att vi tillsammans med övriga medlemsstater inom EU, och gärna även globalt, kommer fram till kloka avvägningar som skapar goda förutsättningar för att nyttja tekniken på alla de positiva sätt den ger möjlighet till och samtidigt minimerar risken för att tekniken missbrukas och ger upphov till skada och problem.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 16 Svar på interpellation 2014/15:677 om SJ:s trafik på sträckan Oslo–Stockholm

Anf. 71 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Christian Holm har frågat mig vad jag avser att göra för att på bästa sätt säkerställa att tågförbindelserna mellan de två expansiva huvudstäderna Oslo och Stockholm ska kunna förbättras. Vidare har

Christian Holm frågat om förbättrade kommunikationer mellan dessa städer – och därmed tydliga förbättringar i kommunikationerna i de län där tågen däremellan stannar – är en prioriterad fråga för mig och regeringen.

Till att börja med vill jag säga att SJ AB sedan Christian Holm skrev sin interpellation har meddelat att bolaget avser att genomföra sin snabbtågssatsning mellan Oslo och Stockholm som planerat. Beskedet kom efter att norska Jernbaneverket uttalat att de skjuter upprustningen av Kongsvingerbanen på framtiden och att det därmed kan komma att finnas kapacitet på infrastrukturen även de kommande åren på de tider som järnvägsföretaget efterfrågar.

Jag välkomnar i allra högsta grad att järnvägsföretag vill och kan genomföra ambitiösa förbättringar av tågtrafiken. Snabbtåg mellan Stockholm och Oslo blir med all säkerhet viktigt både för Värmland och för resandet mellan de två huvudstäderna. Att förbättra förutsättningarna för att människor och företag i större omfattning än i dag ska välja tåget för sina transporter är en synnerligen prioriterad uppgift för regeringen. En mängd olika åtgärder av olika karaktär kommer att behöva vidtas för att lyckas med denna ambition.

Den 21 maj i år gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen inför planperioden 2018–2029. Syftet med uppdraget är att hämta in underlag för en proposition till riksdagen med förslag till inriktning för infrastrukturplaneringen och ekonomiska ramar för planperioden. Vidare har den pågående Utredningen om järnvägens organisation i uppdrag att lämna förslag som ska förbättra järnvägens funktionssätt och skapa förutsättningar för att transportkunderna ska kunna erbjudas bättre och effektivare transporttjänster med tåg.

Slutligen vill jag nämna att staten gör många saker för att förbättra tågtrafiken specifikt på sträckan Oslo–Stockholm. Staten utger tillsammans med andra svenska och norska myndigheter ersättning till tågtrafik på sträckan Karlstad–Charlottenberg–Oslo. Vad gäller förbättringar av infrastrukturen planeras för mötesstationer på Värmlandsbanan samt ombyggnad av Karlstad centralstation, för att endast nämna ett par exempel.

Anf. 72 CHRISTIAN HOLM (M):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret. När jag skrev interpellationen var situationen, precis som statsrådet nämner, en annan. Det meddelades nämligen att det planerade och utlovade införandet av snabbare tågförbindelser mellan just Stockholm och Oslo – via Värmland, som är min egen valkrets – inte skulle bli av som planerat på grund av underhållsarbeten på den norska sidan.

Interpellationen var inte riktad som kritik mot Sveriges regering, eftersom det inte var ett beslut som låg i Sveriges regerings händer. Däremot var den en fråga om Sveriges regerings ambitioner och vad Sveriges regering gör för att få dessa tåg till stånd.

Nu har beslutet om underhållsarbeten från den norska sidan blivit uppskjutet i ett par år, men att det skjuts upp ett par år innebär att det finns en ambition att genomföra detta. Det skulle därför vara intressant att från statsrådet få en inblick i vad regeringen gör för att säkerställa att vi om två år, i kombination med att det görs underhållsarbeten, kommer att bibehålla den snabbare trafik som nu ändå planeras.

Det är nämligen viktigt att vi har goda kommunikationer mellan två av Nordens närmaste huvudstäder, alltså Stockholm och Oslo. Som en av ledamöterna från Värmland vill jag också säga att Oslo för många av våra länsmedborgare är i stort sett lika mycket huvudstad som Stockholm. Även arbetsmarknaden är oerhört viktig, så det är alltså inte bara en kommunikationsfråga utan också en jobbfråga för oss som bor i Värmland. Det handlar både om att vi som bor där ska kunna ta oss till såväl Stockholm som Oslo för att arbeta och göra andra saker och, vilket är minst lika viktigt, om att personer som bor i Osloregionen eller i Stockholmsregionen snabbt ska kunna ta sig till oss – eller mellan de två olika huvudstäderna.

Det vore alltså intressant att höra mer om vad regeringen konkret tänker. Nu har man nämligen två år på sig att göra ett grundläggande förberedande arbete för att få våra norska vänner att tycka att det här är minst lika viktigt som vi själva tycker.

Anf. 73 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Precis som interpellanten själv påpekar är det här en viktig sträckning, inte minst utifrån att båda sidor om gränsen – både Sverige och Norge – utgör en viktig arbetsmarknadsregion för båda länderna. Det är därmed viktigt att det finns en fungerande transportinfrastruktur.

Det är självklart så att nödvändiga underhållsarbeten på järnvägen måste utföras, alldeles oavsett på vilken sida om den svensk-norska gränsen behoven finns. Regeringen kommer naturligtvis inte att säga att norska Jernbaneverket inte ska få utföra underhållsarbeten, men däremot har de diskussioner som ägt rum mellan SJ och Jernbaneverket utmynnat i att trafiken nu kan komma igång. Jag ser framför mig att både SJ och Jernbaneverket har en ambition om att trafiken ska kunna fortsätta och att man därmed planerar arbetena på ett sätt som inte stör trafiken mer än nödvändigt.

Det finns naturligtvis kontakter mellan den svenska och den norska regeringen, som vi avser att fortsätta med. Det gäller gemensamma planeringsförutsättningar och vilka behov vi ser i de stora dragen i gemensam transportinfrastruktur, exempelvis på vilket sätt vi länkar an Norge till TNT-systemet och vilka behov av arbetspendling mellan våra länder som finns. Det nordiska samarbetet är någonting den här regeringen har tagit på allvar. Också framtidsminister Kristina Persson har varit inne i de här diskussionerna, eftersom hon även är Nordenminister, och just infrastrukturplanering har lyfts fram som en gemensam angelägenhet.

Om frågan är vad regeringen avser att göra för att styra norska Jernbaneverket är svaret på frågan: ingenting. Om frågan däremot är om regeringen har för avsikt att ha kontakter med den norska regeringen när det gäller gemensamma transportpolitiska frågor är svaret på frågan ja.

Anf. 74 CHRISTIAN HOLM (M):

Herr talman! Tack, statsrådet! Jag förstår att Sveriges regering inte styr det norska banverket och inte heller operativt utför det som Trafikverket bör göra i Sverige.

Jag tycker att det är bra om Jernbaneverket genomför omfattande underhållsarbeten på sina järnvägsnät, och jag önskar att även Trafikverket gjorde ännu mer än vad de gör i dag så att tågen inte bara går i tid utan också kommer fram i tid. Den kombinationen tror jag är viktig.

Även om vi inte operativt styr våra myndigheter, verk och företag som ägs av staten är det klart att det finns regleringsbrev. Man ska väl inte heller underskatta den politiska dialogen eller det politiska samarbetet mellan två regeringar, för om det finns en tydligt uttalad politisk ambition både från den svenska regeringen och den norska regeringen att vi ska lösa det här, ja, då torde det väl bli så. Vi vet ju att vi har regeringar som utlovar både det ena och det andra.

Framför allt vill jag lyfta fram ytterligare en del. Infrastrukturministern hade ju glädjen att få besöka Värmland under mars månad. Det tycker vi är trevligt, så det hoppas vi att alla statsråd gör. Där diskuterades bland annat just förbindelsen Oslo–Stockholm. Jag var inte själv med vid besöket, men jag har tagit del av medier och även talat med folk som var med där, och det som oroade var att fokus på snabbtåg i Sverige från regeringens sida ligger väldigt mycket på Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö. Stockholm–Oslo nämns egentligen inte i det läget. Därför är det glädjande att ministern i dag säger att det är en viktig sträckning.

Sedan kommer dock ett uttalande om att det här kanske inte är så viktigt för norsk del, utan det finns ett större intresse via Göteborg, Malmö, Köpenhamn och så vidare. Där har regeringen en möjlighet att poängtera vikten av att vi också får till stånd en bra lösning mellan Stockholm och Oslo i dialogen och diskussionen med sina norska partner. Det handlar om den så kallade nordiska triangeln, som inte har varit så mycket triangel i alla lägen utan mer av ett enkel-v, och jag tror att det är viktigt att vi får den övre delen av triangeln att klaffa så att vi har såväl bra flygförbindelser som en konkurrenskraftig och förbättrad tågförbindelse och även vägar.

Min andra fråga handlar om vägarna. Ser man på vägnätet mellan just Oslo och Stockholm kan man väl konstatera att Värmland kanske inte är den sträckning som har det mest omfattande vägnätet med de allra bredaste, största vägarna, även om den tidigare regeringen har beslutat att det kommer att byggas lite mer motorväg väster om Karlstad, vilket nu blir av. Det är viktigt att vi har alla de olika transportsätten för att ta oss till och från dels Värmland, dels mellan våra två huvudstäder.

Jag känner en viss oro kring uttalandet från statsrådet om att det kanske inte finns ett så stort intresse från Norge. Vad gör då regeringen för att öka detta intresse? Det är klart att politiska ambitioner och politiskt arbete spelar stor roll, och det vore väldigt trevligt att få ett tydligt medskick från regeringen att man gör allt man kan för att tågtrafiken, biltrafiken och annan trafik mellan Stockholm och Oslo – där man självklart passerar Värmland – ska vara så bra som möjligt och att man har tåg som är konkurrenskraftigt, snabbt, går i tid och fungerar.

Anf. 75 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Uppdraget att utreda höghastighetsbaneutbyggnad Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö tror jag att de flesta är medvetna om kom i Almedalen förra året. Då var den här regeringen ännu inte tillträd, utan det var den förra regeringen som kom med den prioriteringen. Denna prioritering har den nuvarande regeringen sedan fortsatt att arbeta med. Tyvärr hade den tidigare regeringen inte avsatt några pengar, men vi jobbar på med den frågan.

Jag tror att man här behöver skilja på vad som är höghastighetsbana å ena sidan och snabbtåg å andra sidan, för det är två olika saker. SJ kommer

nu att starta med snabbtågstrafik mellan Oslo och Stockholm, vilket är väldigt positivt för alla som pendlar hela vägen och även för dem som pendlar delar av den sträckningen. Det gör också att integrationen av arbetsmarknaden på båda sidor gränsen kan öka ytterligare, vilket är positivt för både norskt och svenskt vidkommande.

Jag har som jag sa i mitt tidigare svar för avsikt att ha kontakter med den norska regeringen men också med den danska regeringen och den finska regeringen om vilka gemensamma nordiska behov av infrastruktur och transportmöjligheter som vi kan se. Våra arbetsmarknadsregioner blir mer och mer integrerade utifrån transportmöjligheter för gods mellan våra olika länder, och där är naturligtvis Sverige med den geografiska belägenhet vi har väldigt intressant. Det är därför viktigt att vi deltar aktivt också i sådana diskussioner.

Det betyder inte att vi alltid gör exakt samma prioriteringar. Vi måste ju i vår planering och i vårt arbete ta hänsyn till väldigt många olika intressen. Men att vi har en dialog med våra nordiska grannar om hur de ser på behoven, hur vi ser på behoven och i vilken utsträckning vi kan mötas är naturligtvis väldigt viktigt. Den typen av kontakter har jag för avsikt att ha också med den norska regeringen.

Däremot är det självklart så att satsningar utöver det som ligger i gällande nationell plan på till exempel den här sträckan kommer att bli föremål för en prioritering gentemot andra angelägna satsningar i andra delar av landet i den kommande nationella planen.

Det som ligger i nationell plan är dock avsett att genomföras. Där finns en del på gång, vilket jag nämnde i mitt svar till interpellanten.

Anf. 76 CHRISTIAN HOLM (M):

Herr talman! Det är bra om det blir en tydlig dialog mellan den svenska och den norska regeringen. Sedan har jag full förståelse för att det i mycket handlar om prioriteringar. Men det vore bra om vissa sträckor inte blir bortprioriterade.

Vi hörde min kollega Jessica Rosencrantz diskutera Bromma här tidigare, och en utmaning som man ser är väl att det i många lägen i många frågor, men inte minst i infrastrukturfrågorna, inte bara finns regeringens åsikt utan olika åsikter inom olika delar av regeringen. Det är väldigt tydligt att det finns en stark konflikt mellan Socialdemokraterna och Miljöpartiet i många delar, kanske inte just när det gäller satsningar på tåg men när det gäller flyg- och biltrafiken, som i fråga två kommer in som en del av kommunikationerna.

Jag är väl medveten om skillnaderna mellan snabbtåg och höghastighetståg, alltså tåg som går något snabbare. Kan vi bara få tågen att gå så fort de kan i dagsläget utan att för den delen bygga helt nya banor mellan Stockholm och Oslo har vi nått långt till att börja med. Det är också självklart bra om den här sträckan är prioriterad i andra diskussioner, men som sagt: Kan vi få tåget att gå snabbt och vägarna att bli bättre så är det positivt. Det är framför allt oerhört viktigt, inte minst för ett län som Värmland där vi behöver goda kommunikationer för att behålla våra jobb och våra företag och få nya jobb och företag, att det är möjligt att resa till och från.

Finns det en enig, tydlig politik för det här området inom regeringen? Även där har det ju kommit uttalanden från de olika departementen som kanske inte alltid stämmer överens med varandra.

Anf. 77 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Regeringen har ambitionen att se till att det finns hållbara och effektiva transportmöjligheter för både människor och gods i hela landet. Det har regeringen för avsikt att lägga fram en proposition om till riksdagen, med en inriktning och ramar för kommande planperiod. Så småningom ska det också fattas beslut om nationell plan för de kommande åren, där vi pekar ut vilka objekt som ska prioriteras.

Då är det självklart så att en prioritering innebär att det man inte prioriterar prioriteras bort. Investeringarna i infrastruktur under de senaste åren har varit eftersatta, och därför finns det i dag stora behov av nyinvesteringar och också av ökat underhåll. I vårändringsbudgeten som gick igenom riksdagen i förra veckan har regeringen nu fattat beslut om att tillskjuta ytterligare 620 miljoner i år till järnvägsunderhåll. Det hade varit ännu bättre om regeringens förslag till budget hade gått igenom riksdagen redan i december. Då hade det varit fråga om 1,2 miljarder, och då hade det dessutom funnits planeringsförutsättningar i Trafikverket. Nu blev det inte så, men det finns 620 miljoner som Trafikverket kan använda för underhåll i år, vilket är bra.

Det kommer också att ske ett antal trimningsåtgärder och förbättringsåtgärder på sträckan som gör att de snabba tågen, om inte än höghastighetstågen, kan gå så fort som det är möjligt mellan Stockholm och Oslo, till fromma för både Värmland och andra.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 17 Svar på interpellation 2014/15:678 om sjösäkerheten på Hjälmararen

Anf. 78 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Lars-Axel Nordell har frågat mig om jag är beredd att ta initiativ till ökad sjösäkerhet på Hjälmararen genom att inkludera Hjälmararen i den statliga sjöräddningen.

Hjälmararen, som är Sveriges i storlek fjärde största sjö, ingår inte i det statliga ansvaret för sjöräddningstjänst, som är definierat i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. Lagen anger att statligt ansvar för sjöräddningstjänst omfattar olyckor till havs, i kustvattnen utom hamnområden och i de tre största sjöarna Vänern, Vättern och Mälaren. Ansvaret för sjöräddningstjänst på insjöar och andra inre vatten där staten inte har ansvaret vilar i stället direkt på kommunal räddningstjänst.

Den kommunala räddningstjänstpersonalen har god kännedom om lokala förhållanden och om verksamhet som bedrivs lokalt samt resurser i närområdet, vilket talar för att ansvaret även i fortsättningen bör ligga hos den kommunala räddningstjänsten för hamnar och insjöar. Ett gott samarbete är dock viktigt, i synnerhet omkring Hjälmararen där flera län och kommuner är berörda.

Någon VHF-kanal 16 (nöd- och anropskanal) har inte funnits i Hjälmararen under den tid Sjöfartsverket drivit Kustradionätet, och någon passning av nöd- och anropskanal 16 för Hjälmararen finns därmed inte.

Vid en serie möten 2010 och 2011 där Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, berörda länsstyrelser och kommunala räddningstjänster deltog diskuterades nödalarmeringssituationen på Hjälmarén. Slutsatsen blev att nödanrop från nödställda på Hjälmarén primärt ska gå till nödalarmeringscentral via 112 eftersom en analys av mobiltelefon-täckningen visade att Hjälmarén har fullgod utomhustäckning. Att skapa en lika bra VHF-täckning i Hjälmarén innebär investerings- och driftskostnader samt även kostnader för brukarna. Det är svårt att motivera dessa kostnader i förhållande till nyttan, framför allt med tanke på den redan i dag fullgoda mobiltelefon-täckningen.

Sjösäkerheten i Hjälmarén, liksom i alla andra farvatten, är självklart en viktig fråga för regeringen, och vi följer även utvecklingen på sjöräddningsområdet. Men regeringen anser inte att det i dagsläget finns skäl att ändra gränsdragningen mellan statligt och kommunalt ansvar för sjöräddningstjänst utan tror på ett gott samarbete mellan involverade parter samt inom den samverkansgrupp som finns för Hjälmarén.

Anf. 79 LARS-AXEL NORDELL (KD):

Herr talman! Jag får tacka statsrådet för svaret på min interpellation angående sjösäkerheten på Hjälmarén.

Säkerhetsfrågor är viktiga i fråga om trafiksäkerhet på vägar och också på sjön. Vi kan vara överens om att säkerheten ska hållas högt. Vi har en nollvision för våra vägar, och sjön ska inte vara mer farlig.

Precis som statsrådet redogör är Hjälmarén Sveriges fjärde största sjö, och den ingår inte i den statliga sjöräddningen. Det är vad Anna Johansson berättade i sitt svar.

Men under 2014 skedde flera tragiska drunkningsolyckor på Hjälmarén som drabbade både yrkesfiskare och fritidsfolk. Behovet av en samordnad sjöräddning, en statlig ledningsfunktion, blev i samband med dessa tillbud uppenbart. Felbeslut och kommunikationssvårigheter fördröjde räddningsarbetet.

Vi vet att Hjälmarén årligen trafikeras av ett trettio-tal licensierade yrkesfiskare, tre passagerarfartyg, färjetrafik till Valen och Vinön samt ett antal taxi- och passagerarbåtar. Till det kommer boende och fritidsboende på ett tjugofemtal öar som färdas på Hjälmarén. Det är fråga om ca 1 500 fritids- och turistbåtar varje säsong. Så ser det ut, fru statsråd.

Vid en av de tragiska olyckorna förra sommaren låg det båtar på andra sidan en närliggande ö. De hade kunnat hjälpa till, men det gick inte att kontakta dem. De visste inte vad som hade hänt. Det är naturligtvis tragiskt. Vi vet att det inte går att jämföra – här är jag bestämd – VHF med 112. Alla kan höra vad som sägs på VHF. Att använda mobiltelefonen och ringa någon är något helt annat. Därför är den jämförelsen inte relevant.

Det räcker inte med mobiltelefonen och 112, och det hade inte räckt i det här fallet. Räddningstjänsten hade naturligtvis inte mobiltelefonnumren till de båtar som råkade ligga i närheten. Räddningstjänsten visste inte att de låg där och var i närheten, och de hade naturligtvis inte telefonnumren. Men båtarna hade kunnat hjälpa till om det hade funnits en anständig sjöräddning som kunde vara effektiv.

Därför menar jag att min interpellation är relevant och viktig. Här måste staten börja ta sitt ansvar.

När jag har ställt min fråga vid tidigare tillfällen har jag fått uppgifter om att det saknas en handelsflotta på Hjälmarens men att det finns en sådan i Mälaren. Därför tycker staten att man inte behöver ta sitt ansvar. Men det är lika farligt att ramlar i sjön oavsett var man befinner sig. Därför måste frågan lösas – om bara viljan finns.

Anf. 80 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Sjösäkerhet är naturligtvis en oerhört viktig fråga. Många aspekter av säkerheten kan lyftas fram i olika sammanhang.

Samtidigt finns en naturlig uppdelning mellan den kommunala räddningstjänsten, som har ansvaret för alla tillbud oavsett om de är till sjöss eller till lands, och den statliga sjöräddningen, som i första hand är för kustområden och för de tre stora sjöarna.

Man kan naturligtvis tycka att Hjälmarens borde ingå i det statliga ansvaret, men man kan också tycka att en faslig massa andra sjöar borde ingå i det statliga ansvaret. Nu har man valt att göra den avgränsningen. Om det finns behov av ytterligare samordning för att den kommunala räddningstjänsten ska kunna fungera på ett bra sätt förutsätter jag som statsråd att de kommuner och landsting som finns runt Hjälmarens samverkar på ett sådant sätt att man kan tillgodose en fullgod sjöräddningskapacitet och en organisation som ser till att man kan agera snabbt och rådigt vid en olycka.

På samma sätt är det med frågan om VHF. Man har gjort bedömningen att utifrån de förhållanden som råder på Hjälmarens är det inte motiverat att göra den förändringen. Jag ser ingen anledning att ifrågasätta den bedömningen, utan jag anser att det finns tillräckliga möjligheter att påkalla hjälp vid en olycka genom att använda samma kanal som alla andra som råkar i nöd, det vill säga larmcentralen 112.

Anf. 81 LARS-AXEL NORDELL (KD):

Herr talman! Än en gång upprepar statsrådet att det inte är motiverat och att det går lika bra att använda mobiltelefon. Jag menar att det inte går att jämföra. Det är stor skillnad. Jag hoppas att vi kan vara överens om det.

Alla som har tillgång till VHF hör vad som sägs samtidigt. Då går det att anropa båtar som befinner sig intill, och det går att få hjälp av personer som är i närheten. Det går inte att göra på något annat sätt. Jag menar att det är starka motiv.

Statsrådet säger i sitt svar att en lika bra VHF-täckning i Hjälmarens som i de övriga större sjöarna skulle innebära stora kostnader. Hjälmarens Båtförbunds säkerhetskommitté hävdar bestämt att bristen på statlig ledningsfunktion bidrog till flera av de tragiska drunkningsolyckorna förra sommaren, som jag nämnde i min interpellation.

Det är faktiskt så att närmare 10 procent av de drunkningsolyckor som skedde förra sommaren var just i Hjälmarens. Det är alltså en betydande risk. Jag menar att vi på något sätt måste lösa den här frågan. Den är inte löst. Man kan inte bara säga: Det är inte mitt bord.

Jag vill gärna ha svar på följande fråga: Vilken beräkning refererar statsrådet till när hon säger att den nytta som en bra VHF-täckning i Hjälmarens ger inte motiveras av de ökade kostnaderna? Jag vill påminna om att vi talar om möjligheter att rädda människoliv. Om inte statsrådet kan svara på den frågan undrar jag om hon har för avsikt att undersöka detta.

Anf. 82 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Som jag har sagt i mina tidigare inlägg har staten sjöräddningsansvaret för våra kustområden till havs och för våra tre stora sjöar. I alla andra sjöar och vattendrag är det den kommunala räddningstjänsten som har ansvaret för att sjöräddning sker på ett adekvat, snabbt och rådigt sätt.

Det finns ganska god statistik över drunkningsolyckor i Sverige. Påfallande många sker nära land, i små båtar och under omständigheter som inte har så mycket med VHF att göra utan som har mer med beteende och sjösäkerhet att göra. Det finns säkert ytterligare insatser som behöver till för att människor ska bete sig på ett sätt som främjar säkerhet på sjön.

Om man skulle säga att just Hjälmarens skulle ingå i det statliga ansvaret undrar jag: Vad är det som säger att man inte ska ta med Siljan och nästa sjö? Det är på samma sätt vad gäller VHF. Det är klart att man på samma sätt kan motivera en sådan utbyggnad på många olika ställen.

Nu har man valt att göra den här uppdelningen. De berörda anser att det är en rimlig uppdelning. Fördelen med den lokala kännedomen och fördelen med att ha en organisation på plats talar för att det är den kommunala räddningstjänsten som ska agera och vara ansvarig vid sjöräddningsinsatser på samma sätt som man är ansvarig för andra typer av räddningsinsatser i sin egen kommun eller i det kommunalförbund där man verkar.

Jag ser ingen anledning att ompröva det ställningstagandet. Däremot anser jag naturligtvis att det är viktigt att de berörda kommunerna samordnar sig och samverkar på ett bra sätt kring sin räddningsverksamhet. Men det förutsätter att det sker utan inblandning av några statsråd. Detta är ett ansvar som kommunerna har fullt ut. Jag förutsätter att man tar det ansvaret på ett bra sätt.

När det gäller VHF har jag inte sagt att det är stora kostnader. Jag har sagt att de som har tittat på detta har gjort bedömningen att det finns andra tillräckligt goda möjligheter att påkalla hjälp vid en olycka som gör att man har ansett att det inte finns anledning att bygga ut VHF-bandet för just Hjälmarens. Det kan man säkert ha olika uppfattningar om. Jag hänvisar till den utredning som har gjorts, där detta var slutsatsen.

Anf. 83 LARS-AXEL NORDELL (KD):

Herr talman! Tack för det svar jag fick av statsrådet!

Min fråga är: Hur ska utländska turister veta att kanal 16 inte fungerar på Hjälmarens? När de kommer från Mälaren och när de kommer från havet kan de skrika sig hessa utan att någon lyssnar. Och det gör de. Ingen lyssnar.

Större båtar är tvingade att ha utrustning installerad för VHF, men den går inte att använda i Hjälmarens. Detta tycker jag lite grann är så här: Sverige är fantastiskt. Vi ställer krav på att de ska ha utrustningen, men den går inte att använda.

Kostnadsmässigt vet vi att det kostar väldigt mycket redan i dag. I samband med den olycka som jag nämnde tillkallades en helikopter som cirkulerade under någon timme. Arboga kommun fick en räkning på över 100 000 kronor – det sägs att 100 000 är vad det kan kosta att driva det här under ett helt år. Detta var då just bara på grund av en olycka. Om vi jämför kostnaderna kanske det inte är så stor skillnad. Dessutom handlar det om att rädda människoliv.

Än en gång säger jag, med all respekt, att mobiltelefonen kan vara bra att surfa på, att titta på, att ringa med och att ta kort med, men den är inte alls jämförbar med VHF, där alla lyssnar.

Prot. 2014/15:120

23 juni

Svar på
interpellationer

Anf. 84 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Nej, jag tror heller inte att jag i något av mina inlägg har gjort den jämförelsen. Det jag har konstaterat är: När man 2010 och 2011 tittade närmare på frågan kom man fram till att det, med tanke på att det var en väldigt god mobiltäckning i området, inte fanns något behov av att utveckla VHF-16-band för Hjälmaren. De möjligheter som finns att påkalla hjälp vid en olycka med nödanrop via 112 är tillfyllest. Den bedömningen gjordes 2010 och 2011. Sedan dess har naturligtvis både mobiltelefoner och täckning utvecklats i positiv riktning.

Jag ser ingen anledning att ifrågasätta den bedömning som då gjordes. Sedan är det naturligtvis oerhört viktigt att det finns tillgång till sjöräddningshelikopter vid de tillfällen när det är nödvändigt. Men det behovet hade naturligtvis inte täckts av att man kunnat anropa på ett visst sätt. Sjöräddningshelikopter kan behövas av andra skäl. Att vi har en god helikopterverksamhet med räckvidd över hela landet som kan göra de riktigt snabba insatserna på platser som det är svårt att komma åt med annan räddningsinsats är naturligtvis oerhört viktigt. Men den frågan har inte direkt bäring på frågan om VHF-band eller inte. Helikoptrarna måste naturligtvis finnas och fungera alldeles oavsett på vilket sätt man påkallar uppmärksamhet vid en olycka.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 18 Svar på interpellation 2014/15:679 om cykelstråk

Anf. 85 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Nina Lundström har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta, och när, för att underlätta markåtkomst för anläggandet av gång- och cykelstråk, vilka åtgärder jag avser att vidta för att underlätta planeringen av cykelstråk samt vad skälet är till att propositionen 2014/15:71 saknade Lantmäteriets förslag om anläggande av gång- och cykelstråk.

Först vill jag instämma i interpellantens syn att byggandet av hållbara samhällen behöver omfatta gång- och cykeltrafikanter. Att gå och cykla är ett klimatsmart, yteffektivt och hälsosamt sätt att förflytta sig. På korta, och i cykelns fall även lite längre, sträckor har dessa färdssätt förutsättningar att ta hand om en stor del av det ökande resandet. Särskilt i och omkring våra tätorter kan gång och cykling bli ett ännu viktigare alternativ och tillsammans med kollektivtrafiken bidra till ett mer hållbart transportsystem.

När det gäller möjligheten att planera för cykelvägar och möjligheten att skapa ett fungerande cykelnät är det naturligt att olika huvudmän och väghållare arbetar tillsammans. Det gäller inte bara anläggande utan även beträffande driften för att resultatet ska bli bra för cyklisterna. De regionala cykelplanerna är ett utmärkt redskap för att åstadkomma samsyn och gemensamma prioriteringar, där sedan varje väghållare genomför sin del av

respektive stråk. Cykelplanerna är en oreglerad form av samplanering. Genomförandet, inklusive markåtkomst, sker med stöd av de regelverk som respektive part vanligen använder. I kommunernas fall kan det ske i form av detaljplan enligt plan- och bygglagen (PBL), eller, inom ett område där kommunen är väghållare för allmän väg, med vägplan enligt väglagen. Trafikverket använder förstås också väglagen.

Samarbete är avgörande för att cykelvägar, eller ännu längre cykelleder för turism, ska fungera över kommun- och regiongränser och med olika väghållare på olika sträckor. De ordinarie genomförandereglererna i PBL och väglagen kompletteras förstås av olika former av överenskommelser med enskilda markägare och enskilda väghållare. Sådana överenskommelser kan vara mycket effektiva för att åstadkomma en sammanhängande förbindelse och används ofta till exempel för att få utnyttja och komplettera ett enskilt lågtrafikerat vägnät, som cykelalternativ till högtrafikerade två-plus-ett-vägar. Om det i undantagsfall visar sig att markåtkomst för en cykelförbindelse varken kan ordnas med de ordinarie genomförandelagarna eller med frivilliga avtal finns ett grundläggande institut för markåtkomst i form av expropriationslagen.

Regeringen arbetar på olika sätt för att öka cyklingen på ett säkert sätt. När det gäller frågan om en nationell cykelstrategi har regeringen för avsikt att återkomma till riksdagen.

Anf. 86 NINA LUNDSTRÖM (FP):

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

Ja, cykling är klimatsmart, cykling minskar trängseln i andra transportslag, både tåg och bilar, och cykling bidrar till folkhälsa. Men en förutsättning för att cykling ska kunna ske är att det finns cykelstråk och cykelvägar. Och det finns hinder att anlägga stråken; det är många som kan vittna om det.

Lantmäteriet tog i sin rapport redan år 2002 upp just frågan om cykelstråken men också gångstråken. De konstaterade i sin rapport 2002:9 att det behövs en översyn av lagstiftningen.

Cyklingsutredningen, som kom 2012, konstaterade också behovet av lagstiftningsförändringar – det återkommer jag till – likaså Utredningen om fossilfri fordonstrafik.

De två utredningarna, Cyklingsutredningen och Utredningen om fossilfri fordonstrafik, ställde sig bakom Lantmäteriets analys från 2002 att det behövs ändringar och en översyn av anläggningslagen. Därför har jag ställt de frågor som jag har ställt till ministern.

Man kan ibland tycka att det är en kommunal eller regional angelägenhet, och jag har också hört infrastrukturministern uttrycka att det är kommunernas ansvar att anlägga stråken. Men jag tycker att också vi i riksdagen har ett ansvar, inte minst när ansvariga myndigheter så tydligt pekar på att det finns utmaningar och problem med lagstiftningen och när också utredningar har ställt sig bakom den analysen.

Jag kan tolka svaret som att det inte finns behov av ytterligare åtgärder, utan att de lagstiftningar som vi har och de instrument som finns räcker. Då är min fråga till infrastrukturministern: Hur ser infrastrukturministern på att ansvarig myndighet och utredningar ändå har pekat på att det finns problem med lagstiftningen? Är infrastrukturministern beredd att ändra lagstiftningen?

Cyklingsutredningen sa följande: Möjligheterna att tillskapa långa strukturer enligt PBL är begränsade. Man säger också följande: Det saknas ett självständigt planinstrument för linjära strukturer och stråk för cyklingsändamål.

När vi i olika sammanhang är ute och diskuterar cykling kan vi konstatera att många på kommunnivå vittnar om de svårigheter som finns att anlägga de stråk som är nödvändiga.

Visst går det att göra mycket genom samarbete, och det är den bästa vägen, men ibland kanske det inte räcker till.

Cykelvägnäten behöver också vara utbyggda och gena för att vi verkligen ska stimulera till cykling. Vi har mycket att lära av länder som Holland, Danmark och Tyskland. Där kan vi konstatera att infrastrukturen, att cykelvägarna och stråken finns, är en förutsättning för att folk ska kunna cykla.

Jag blir lite fundersam när infrastrukturministern hänvisar till användning av expropriering. Uppenbarligen har ansvariga myndigheter och utredningar landat i en annan analys. Jag skulle vilja höra hur infrastrukturministern ser på det faktum att man tycker att det behövs lagstiftningsförändringar.

Jag tror att det finns väldigt mycket mer vi kan göra, även från riksdagens sida, för att skapa förutsättningar för cykling. Jag tror också att det bästa alltid är lösningar på frivillig basis. Men jag tror också att man måste lyssna in myndigheters och utredningars problemformuleringar och vill höra vad ministern kan bidra med då propositionen lades fram utan förslag.

Anf. 87 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Som jag sa i mitt svar är cykling och gångtrafik naturligtvis viktiga trafikslag. Inte minst i våra tätorter utgör de ett sätt att ta sig fram utan att det tar mycket plats och utan avgaser. Dessutom är det ett hälsosamt sätt att ta sig fram, till skillnad från många andra transportmedel. Därför är det naturligtvis viktigt att gynna både gång- och cykeltrafik på olika sätt.

Samtidigt är det så att det statliga vägnätet har staten ansvar för, medan det är kommunen som har ansvar för andra typer av vägnät för både cykling och gatutrafik. Jag tror att det är viktigt att hålla på den gränsdragningen, därför att det är två olika planeringssätt. Det ena handlar om hur man ska knyta ihop delar i en stad, en tätort eller en kommun, och det andra handlar om större delar, det vill säga av ett mer nationellt intresse. Den uppdelningen finns ju av en anledning.

I de fall där cykelvägar anläggs i anslutning till cykelvägar som sträcker sig över längre områden, vilket är vanligt, sker det ofta i anslutning till en allmän väg. Därmed omfattas den av väglagen.

Det som man hittills har sagt är att det inte finns någon större vits med eller behov av att ändra lagstiftningen. Samtidigt vill jag igen svara att regeringen har påbörjat ett arbete med att ta fram en cykelstrategi. Avsikten är att arbetet ska ske i nära samverkan med bland annat SKL men också olika intresseorganisationer.

Skulle det vid en närmare utredning av detta visa sig att det behövs en ändrad lagstiftning får man naturligtvis överväga det. Men som det ser ut i dag gör regeringen bedömningen att den lagstiftning som finns på det här

området är tillräckligt god och ger tillräckliga möjligheter att upplåta mark för ny cykelbana.

Som sagt: Det har precis påbörjats ett arbete med att ta fram en cykelstrategi. Om lagstiftningen är ett stort problem kommer säkert en ändring att aktualiseras i utredningen och i arbetet med att ta fram en strategi. Men i nuläget finns det inga planer på att ändra lagstiftningen.

Anf. 88 NINA LUNDSTRÖM (FP):

Herr talman! Jag konstaterar då att infrastrukturministern anser att det inte behövs lagstiftningsförändringar för att underlätta anläggandet av stråk. Jag blir aningen förvånad med tanke på utredningarna och Lantmäteriets rapport.

Till civilutskottets beredning av propositionen, som saknade det här lagförslaget, bjöds Lantmäteriet med flera aktörer in. I beredningen kunde vi konstatera att Lantmäteriet vidhöll uppfattningen att det här är en viktig åtgärd.

Jag vill också påminna om att jag ändå trodde att även Socialdemokraterna hade identifierat problemet, för det fanns en interpellation, vilken det ju inte blev någon debatt om, från en av S-ledamöterna som tog upp just bekymret med att anlägga stråk och tog upp frågan om anläggningslagen. Därför uppfattade jag att det fanns en ganska stor samsyn bland många i riksdagen som jobbar med de här frågorna om att det här är en fråga som behöver ses över.

Som sagt: Lantmäteriet har upprepat sin ståndpunkt, också formellt sett i ett pm så sent som 2013 och nyligen i civilutskottet. Och så har vi de utredningar som också anfört bekymret.

En del av bekymret är att cykling inte ses som ett eget transportslag. Den lagstiftning som vi har, väglagen, handlar om allmänna vägar. Precis som infrastrukturministern säger är det möjligt att anlägga ett cykelstråk i direkt anslutning till en allmän väg, men så fort man inte har den möjligheten blir det stora svårigheter. När det gäller kommunerna är det samma sak. Om det går inom ramen för en kommuns egen kommungräns kan man tillämpa olika typer av lagstiftning och planering, men inte om man ska anlägga de långa stråken. Ibland borde man jämföra med hur det är att köra bil. Det är väl väldigt sällan som det slutar med att vägen plötsligt bara försvinner.

Ska vi uppmuntra cykling måste vi ha tydliga pendlingsstråk. Inte minst i tätortsregionerna kan man passera en, två eller tre kommuner på sin väg till arbete, fritid och mycket annat. Då gäller det att få fram de här stråken.

Återigen: Jag noterar att den ansvariga myndigheten har identifierat att det finns ett lagstiftningsbehov. Jag noterar att Cyklingsutredningen har identifierat samma typ av utmaningar med lagstiftningen och påtalat att PBL inte räcker till. Den tredje utredningen påpekar samma sak.

Vi i riksdagen måste lyssna på de synpunkter som finns, inte minst eftersom det finns många engagerade människor i samhället som jobbar hårt med att anlägga stråken.

Några som också har identifierat problemen är de som anlägger turismstråken i syfte att locka besökare till Sverige. Besöksnäringen är en stor och viktig potential för Sverige, precis som för länderna på kontinenten. Men det förutsätter att dessa stråk finns.

Med anledning av att det finns ett tillkännagivande från riksdagen om att ta fram en nationell strategi vill jag fråga infrastrukturministern: Vad kommer en sådan strategi att innefatta? Är lagstiftning helt uteslutet i ett sådant arbete, mot bakgrund av att många aktörer har identifierat problemen med att anlägga stråken?

I interpellationen har jag också nämnt två-plus-ett-vägarna och mycket annat som ställer till hinder.

Det finns mer att göra, och det vore välkommet för alla cyklister som ska ut på vägarna i sommar att höra vilken ambitionsnivå som finns. Är infrastrukturministern beredd att även titta på anläggningslagen?

Anf. 89 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Som jag sa i mitt förra inlägg är det i dagsläget inte aktuellt med någon lagändring på detta område. Regeringen har dock påbörjat arbetet med att ta fram en cykelstrategi, och jag vill i detta läge inte föregripa vad det arbetet kan komma att innehålla.

Om det, som interpellanten säger, är ett stort problem antar jag att det kommer att aktualiseras på olika sätt i arbetet med att ta fram en cykelstrategi. Tanken är att detta arbete ska bedrivas i öppen form med kontakter med intresseorganisationer och inte minst i nära samverkan med SKL eftersom huvudansvaret för cykelbanor och cykelfrämjande åtgärder ligger på kommunerna.

Om det i detta arbete kommer fram behov av en förändrad lagstiftning får vi ta det i beaktande då, men i dagsläget finns inga planer på att förändra lagstiftningen.

Den bedömning som gjordes när lagen senast sågs över var att den lagstiftning som finns täcker behovet av att kunna få fram mark för att anlägga stråk av cykelbanor.

Kommer man fram till en annan bedömning vid ett senare tillfälle får lagen ändras, men i dagsläget finns som sagt inga sådana planer.

Anf. 90 NINA LUNDSTRÖM (FP):

Herr talman! Det är bra att infrastrukturministern är tydlig med att anläggningslagen inte ska ändras.

Låt mig påminna om att den rapport som togs fram 2002 blev en lagrådsremiss 2005. Det är alltså ganska många år sedan denna proposition förbereddes. I år är det 2015, så det har gått tio år sedan denna lagrådsremiss togs fram.

År 2012 kom Cyklingsutredningen, och 2013 kom den andra utredningen. Dessutom kom ett pm från Lantmäteriet 2013.

Vi som jobbar med dessa frågor har förstått att det är ett problem, och infrastrukturministern har kollegor som har lyft upp frågan i riksdagen tidigare. Också utredningar och ansvarig myndighet har pekat på detta problem. Då är det anmärkningsvärt att infrastrukturministern så kategoriskt slår ifrån sig ansvaret att se över lagstiftningen.

Det jag inte riktigt förstår är varför infrastrukturministern inte är beredd att titta på anläggningslagen. Vad är det som hindrar att man tittar på frågan?

Cyklingsutredningen påpekade tydligt att för att anlägga stråk, för att se cykling som ett transportslag och för att underlätta för en klimatsmart transportform gäller det att ta ansvar nationellt, regionalt och lokalt.

Nationellt kan man göra två saker. Det ena är att se över lagstiftning, och det andra är finansiering.

Det är viktigt att fortsätta arbetet med att se över lagstiftningen. Jag tycker att man ska ta fram utredningarnas slutsatser än en gång. Jag hoppas att infrastrukturministern i kontakten med intresseorganisationer, cyklister och utredare kommer att ta till sig det underlag som finns och förhoppningsvis också se till att ändra lagen så att cykling möjliggörs och förbättras.

Anf. 91 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Nina Lundström hävdar att jag är bestämd med att lagen inte ska ändras. Låt mig då igen säga att om detta under arbetet med en kommande cykelstrategi lyfts fram som ett problem från olika håll och man kommer fram till att det finns skäl att göra lagförändringar får vi givetvis ta det under beaktande. Det sa jag i mitt tidigare inlägg, och det säger jag igen.

Låt mig bara påminna om hur det såg ut mellan 2005 och 2015. Nina Lundström beklagar sig över att inget hände under dessa tio år, men jag tror att vi båda vet vilka regeringar som styrde under merparten av den tiden. Det var inte denna regering eller den S-regering som tog fram underlaget som kom 2005, utan det var borgerliga regeringar. Då borde Nina Lundström rimligen ha haft god framgång med att driva sina frågor.

Jag ser fram emot arbetet med cykelstrategin. Jag vet att det finns ett stort engagemang från såväl många kommuner som Cykelfrämjandet och andra organisationer. Regeringens ambition är att öka cyklandet samtidigt som vi vill bevara den rimliga ansvarsfördelningen mellan stat, kommun och landsting.

Det finns säkert mycket mer att göra som handlar om samordning och ambitionshöjning. Jag är övertygad om att vi kommer att komma fram till bra saker som ger bättre förutsättningar för människor som vill cykla.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 19 Svar på interpellation 2014/15:587 om åtgärder för svagpresterande skolor

Anf. 92 Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Herr talman! Camilla Waltersson Grönvall har frågat mig vad jag avser att göra för att gå vidare och snabbt få på plats lösningar som gör att stat, kommun och skola kan samarbeta för att säkerställa att skolor med allvarliga ordningsproblem och återkommande kunskapsfall kommer på fötter och blir en trygg plats för lärande och kunskapsinhämtning.

Skollagen är mycket tydlig med att utbildningen ska utformas på ett sådant sätt att alla elever tillförsäkras en skolmiljö som präglas av trygghet och studiero. Regeringen avser att vidta flera åtgärder för att skolor ska ges stöd i att skapa en sådan miljö som avses i skollagen.

Det är grundläggande för alla barns och elevers kunskapsutveckling att de får stöd och stimulans från första början, redan från förskoleklass när

så behövs. Tidiga insatser är ofta avgörande för att elever ska lyckas med sina studier och kan därigenom också bidra till en tryggare studiemiljö.

Därför avser regeringen att införa en läsa-skriva-räkna-garanti som säkerställer att insatser sätts in så fort en lärare upptäcker att det finns ett behov.

I regeringens lågstadielöfte ingår åtgärder som syftar till att öka antalet anställda så att lärare i lågstadiet kan ägna mer tid åt varje elev och klasserna kan bli mindre, vilket är en särskilt betydelsefull insats för trygghet och studiero. Det ingår också åtgärder för att öka tillgången till lärare med specialpedagogisk kompetens med huvudsakligt fokus på lågstadiet.

För fler lärare i lågstadiet beräknar regeringen i vårpropositionen satsningen till 2 miljarder kronor årligen från 2016 och framåt. För att öka tillgången till lärare med specialpedagogisk kompetens beräknar regeringen i vårpropositionen 500 miljoner kronor från 2016 och framåt.

I vår budgetproposition fanns också en särskild satsning på nationella skolutvecklingsprogram med systematiska och långsiktiga insatser för att utveckla och förbättra skolor. Regeringen beräknar i vårpropositionen 140 miljoner kronor årligen från och med 2016 till dessa insatser. Jag kan konstatera att något motsvarande förslag inte återfanns i de borgerliga partiernas budgetförslag.

Statens skolverk har tagit fram stödmaterial till lärare inom en rad områden kopplade till skolans värdegrundsarbete. Det är material som är att betrakta som en del av de nationella skolutvecklingsprogrammen. Stödmaterial utgör en del i en fortbildningsmodell som Skolverket även använt sig av i syfte att lärare ska utveckla sin ämnesdidaktiska förmåga, exempelvis inom matematik- och läsliften. Modellen utgår utöver det kollegiala lärandet bland annat från rektors medverkan och ett systematiskt kvalitetsarbete.

Statens skolverk kommer inom ramen för samverkan för bästa skola att träffa överenskommelser med skolhuvudmän om insatser riktade till skolor med låga kunskapsresultat och tuffa förutsättningar. I dialog med varje berörd huvudman ska Skolverket fatta beslut om insatser för att höja kunskapsresultaten i dessa skolor. För att vara så effektiva som möjligt ska insatserna vara väl utformade efter huvudmännens olika förutsättningar och behov.

Inom ramen för satsningen Samverkan för bästa skola avsätts därför 300 miljoner kronor för 2015, och därefter beräknas 600 miljoner kronor per år från och med 2016.

För att stärka elevhälsan och bland annat förebygga ungas psykiska ohälsa vill regeringen förstärka och förlänga nuvarande satsning på elevhälsan. För detta beräknar regeringen i vårpropositionen 200 miljoner kronor årligen från och med 2016.

De åtgärder som jag och regeringen avser att vidta visar att vi vill stärka kvaliteten i undervisningen och höja kunskapsnivån i skolan.

Anf. 93 CAMILLA WALTERSSON GRÖNVALL (M):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka statsrådet Gustav Fridolin för svaret på denna brännande och viktiga fråga.

Alltför länge har vi blundat för att svagpresterande skolor har kunnat överleva år efter år utan att någon tar ansvar för att vända utvecklingen. Resultatet av att ingen har vågat eller kunnat ta ansvar ser vi kanske inte

direkt, men vi ser det senare i form av utanförskap, brottslighet och, inte minst, krossade drömmar.

Så borde det inte vara i ett land som Sverige. Nej, här borde vi ge alla barn och elever rätt till en god utbildning som rustar dem väl inför framtida livsval. Men situationen på exempelvis Värner Rydénskolan i Malmö vittnar tyvärr om någonting helt annat.

Nya moderaterna och Alliansen prioriterade skolan och genomförde stora reformer med målet att fler elever ska komma till sin rätt. Vi har i dag nya läroplaner, en ny lärarutbildning och helt nya karriärvägar för lärarna, för att nämna några. I flertalet kompetensutvecklingssatsningar har lärarna fått fler och bättre verktyg för att kunna utveckla sina förmågor att lära ut.

Detta har varit stora landvinningar för ett stärkt läraryrke och därmed också för att fler elever ska få möjlighet att nå sina drömmar genom en utbildning av god kvalitet. Jag håller därför med utbildningsministern om att det är grundläggande att alla barn och elever har rätt till rätt stöd och stimulans redan från första början.

Ingen ska behöva vänta till tredje, fjärde eller i absolut värsta fall till nionde klass innan skolan kommer på att elever har gått miste om mycket av undervisningen på grund av att skolan inte har förmått hjälpa eleven i god tid.

Herr talman! Jag är därför glad att regeringen nu har påbörjat arbetet med att rulla ut obligatoriska bedömningsstöd från årskurs 1. Detta var en av flera hjärtefrågor för Nya moderaterna i betygsöverenskommelsen. Att detta nu så småningom kommer på plats kommer att få stor betydelse, särskilt för de elever som tidigt riskerar att halka efter i skolan.

I detta sammanhang vill jag också passa på att fråga utbildningsministern vad han egentligen har emot att ge fler elever rätt till ännu bättre stöd, ännu tidigare.

Under våren har vi från den moderata gruppen vid flera tillfällen debatterat tioårig grundskola tillsammans med statsrådet här i kammaren. Trots det har vi fortfarande inte fått några direkt konkreta förklaringar från statsrådet om varför han inte vill att eleverna ska få början skolan ett år tidigare och därigenom få tillgång till skolan redan vid sex års ålder.

Jag konstaterar också att statsrådet lyfter fram Matematiklyftet och Läslyftet som viktiga delar i lärarnas kompetensutveckling. Det är lite gulligt att man lyfter upp Läslyftet som ett sådant exempel, men jag konstaterar att man skär bort 45 miljoner kronor för att bygga ut det. Det är att tala med kluven tunga.

Hur resonerar statsrådet där? Å ena sidan säger man i svaret att en kompetensutvecklingssatsning är viktig, men å andra sidan väljer man att montera ned den.

Anf. 94 Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Herr talman! Jag tackar Camilla Waltersson Grönvall för interpellationen och inlägget.

Om man skalar bort de obligatoriska ”Allt gott har vi åstadkommit, och det som inte är lika bra är ert fel”, som hör den politiska debatten till – jag har säkert ägnat mig åt det någon gång också, kanske till och med i interpellationssvaret – håller jag med om allt som Camilla Waltersson Grönvall

framförde. Vi delar synen på de prioriteringar som nu måste göras. Jag ska därför gladeligen svara på frågorna.

Först vill jag bara ta upp en av de insatser som nämns i interpellationssvaret och som jag tror kan ha allra störst betydelse för de skolor som interpellationen handlar om, nämligen Samverkan för bästa skola. Jag vet att också Moderaterna i sitt utvecklingsarbete har börjat jobba med liknande idéer om överenskommelser mellan staten och huvudmannen om insatser på enskilda skolor.

Jag är positiv till att vi nu kan börja rulla ut detta och att Skolverket får mandat att göra det. Vi har haft många statliga insatser som varit generella och lika för alla, men vi har saknat insatser som kan gå ned och jobba med de enskilda skolor där man inte har förutsättningar att ge alla elever de kunskaper och verktyg de behöver för livet.

Jag kan konstatera att ett sådant myndighetsuppdrag går att ge helt utan ändringar i dagens lagstiftning. Det finns alltså möjlighet att göra det inom ramen för dagens system.

Efter oerhört många år med debatter om ansvarsfördelningen, som flera i kammaren har varit delaktiga i, känns det någonstans lite tråkigt att vi inte har gett det myndighetsuppdrag som handlar om att ta ett gemensamt ansvar och kraftsamla runt de skolor som behöver det allra mest. Jag är glad att vi nu kan göra detta i brett samförstånd.

Två frågor lyftes upp, och den första gällde Läslyftet. Läslyftet har fått de pengar som Skolverket har gjort bedömningen att man har möjlighet att på ett bra sätt och med hög kvalitet använda under året. De pengarna tillfördes. Det var mer än vad som låg i regeringens ursprungliga budget.

Om jag kan siffrorna rätt innebär det att 85 procent av ansökningarna har kunnat bifallas. Det är vad man bedömer att man kan göra nu med en hög kvalitet. Från och med nästa år ligger ytterligare 140 miljoner för skol-utvecklingsprogram. Läslyftet har formen av just ett sådant skolutvecklingsprogram som vi vill bygga vidare på.

Den andra frågan som Camilla Waltersson Grönvall ställde löd så här, om jag antecknade rätt: Varför vill ministern inte att ännu fler elever ännu tidigare ska få det stöd de behöver? Jo, det vill ministern, och det vill regeringen.

Vi är överens över partigränserna i denna kammare om att alla sex-åringar ska gå i en obligatorisk skolform och att den skolform och den verksamhet som sexåringar möter ska vara likvärdig över landet. Vi ska stärka inslagen av inläring av läsning, skrivning och räkning, och det ska finnas möjligheter och mandat att ge varje elev som behöver det extra stöd redan i förskoleklassen. Detta är vi överens om.

Sedan har vi haft och har kanske fortfarande olika uppfattningar om förskollärarollens roll i verksamheten för sexåringar. Just nu sitter Grundskoleutredningen, som ska lämna sitt slutbetänkande i september, och tittar på möjligheten att göra förskoleklassen i dess nuvarande form obligatorisk för alla. Man tittar också på möjligheten att inkludera förskoleklassen i grundskolan.

Vi har också tillsatt en utredning om läsa-skriva-räkna-garantin, som kan ge stöd till eleverna och stärka möjligheterna till stöd redan i sexårs-åldern och i förskoleklassen.

För att inga missförstånd ska råda utifrån denna debatt måste jag som minister i sammanhanget påpeka att lagstiftningen redan i dag ger huvudmannen ansvar för att sätta in stöd i förskoleklassen när det behövs. Men lagstiftningen måste uppenbarligen skärpas.

Anf. 95 CAMILLA WALTERSSON GRÖNVALL (M):

Herr talman! Jag kan inledningsvis bara beklaga att jag, även om man sträcker ut en hand och menar allvar med att man vill föra samtal med oppositionen, blir bekymrad över att ministern inte har velat hörsamma det vi ser som oerhört viktigt att gå vidare med, nämligen en verksamhet för sexåringarna, som vi möjligen kan komma överens om.

Den innefattar för oss den oerhört viktiga delen att vi måste veta och kunna säkerställa att de lärare som undervisar där kan ge barnen det stöd och den hjälp de behöver. Därför behöver rätt kompetens utredas, och därför önskar vi att detta ska återinföras i Grundskoleutredningen. Det kan jag bara framföra en gång till och än så länge bara beklaga att ministern inte har velat hörsamma.

För att återgå till den del som handlar om skolor som Värner Rydén-skolan är jag glad att regeringen har närmat sig Nya moderaternas syn på att man behöver arbeta med svagpresterande skolor, som år efter år inte förmår att lyfta resultaten, på ett specifikt sätt.

Vi vill att Skolinspektionen ska få ett nytt uppdrag att genomföra sina granskningar utifrån elevernas resultat och att granskningarna ska bli tydligare och följa en betygsskala så att det blir väldigt tydligt hur man genomför undervisningen på skolan och resultaten.

Vi vill att Skolverket ska erbjuda skolor som inte når kunskapskraven ett särskilt kunskapskontrakt med nationella resurser kopplade till vissa åtgärder som forskningen visar stärker kunskapsresultaten. Och slutligen vill vi att Skolinspektionen ska ges möjlighet att låta staten överta huvudmannskapet för svagpresterande skolor.

Jag tycker att det är vällovligt att regeringen nu har närmat sig våra förslag för att lyfta resultaten i svagpresterande skolor. Om vi ska kunna lyfta resultaten i alla våra skolor måste vi förse våra skolmyndigheter med vassare verktyg. I statsrådets svar finns spår av liknande tankar, och det tycker jag är mycket positivt.

Speciellt i S-styrda Malmö, där Värner Rydén-skolan har haft omfattande problem under lång tid, har oroligheter och våldsamheter blossat upp i flera omgångar utan tillräckligt stävande eller förebyggande insatser. Därför är jag orolig över att regeringen inte verkar se allvaret i hur det ser ut i några av våra skolor runt om i landet.

Jag vill därför fråga statsrådet om han tycker att det ska behöva gå så långt att vi tvingas stänga skolor. Är detta att stänga skolor ett alternativ? Vore det inte bättre om det statliga ansvaret och mandatet blir än tydligare, så att skolorna snabbare kan komma på fötter?

Jag är orolig för att det förslag som statsrådet framför inte är tillräckligt långtgående och inte tillräckligt effektivt. I en skola som Värner Rydén-skolan kan vi prata om långsiktiga och vällovliga insatser, men där är situationen akut. Hur anser statsrådet att vi ska agera i de skolor där situationen är så akut?

Anf. 96 Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Herr talman! Självklart är det, precis som Malmö kommun också har uttryckt det, ett misslyckande när man hamnar i en situation där man omedelbart måste stänga en skola på grund av arbetsmiljöproblem. Den situationen ska man aldrig hamna i som skola. Det ska aldrig gå så långt.

Sedan är det också min uppgift att säga – och jag tror att man i kamraren kan intyga att jag gör detsamma även när det diskuteras skolor som ligger i borgerliga kommuner: Det finns andra skolor i Malmö som man kan uppmärksamma som exempel på en god skolutveckling, att också Malmö har lyckats kraftsamla runt ett par skolor som tidigare har haft eller har tuffa förutsättningar. Det visar att det finns en kraft. Den kraften ska givetvis också komma Värner Rydénskolan till del, och det vet jag att Malmö kommunledning har uttryckt.

Det ska aldrig gå så här långt. Det är anledningen till att vi i situationen med skolor som inte lyckas ge alla elever de kunskaper och verktyg som de behöver för livet måste lämna en situation där stat och kommun skyller ansvaret på varandra och i stället kraftsamla tillsammans för att utifrån de erfarenheter som vi har, där vi har lyckats vända resultaten och där vi har lyckats göra verkningfulla insatser, gå in i en skola och se till att implementera dem där.

Det är det som finns inom ramen för Samverkan för bästa skola. Vi säger att man ska sluta utvecklingsavtal. Jag hör att Moderaterna nu använder termen ”kunskapskontrakt”. Jag kan konstatera att skillnaden mellan ett utvecklingsavtal och ett kunskapskontrakt nog inte är så stor. Det ska innehålla precis de insatser som vi – från forskning eller erfarenheter från andra delar av landet eller för den delen internationellt – vet kan göra skillnad för en skola som har de problem som man har identifierat på just den skolan.

Vi är överens om att detta ska göras. Vi kan diskutera länge vem det är som har närmast sig vem. Jag hade förmånen att i ett utvecklingsarbete tillsammans med Sveriges Skolledarförbund skriva en debattartikel för ett par år sedan om behovet av just den här typen av avtal och att ändra statens relation till huvudmannen så att den inte stannar vid inspektion och kritik. Jag är glad att detta är en insikt som finns brett i det politiska livet och glad att det finns en uppslutning bakom det.

Sedan behöver jag också, herr talman, än en gång förklara hur vi tänker runt utredningsdirektiven för sexåringarnas obligatoriska skolstart. Där har vi tillsatt en utredning som ska titta på vilken kompetensutveckling som lärarna – såväl förskollärare som andra lärare som är verksamma i förskoleklassen – behöver för att man ska kunna uppfylla en läsa-skriva-räkna-garanti. Utredningen ska också titta på den kompetensutveckling som behövs i lågstadiet i övrigt.

Jag tror att alla lärare – för att man verkligen ska bryta den kultur som har funnits i svensk skola av att problem riskerar att växa och skjutas upp till nästa årskurs och nästa stadium – kan behöva en kompetensutveckling. Precis det ligger i direktivet till utredningen om läsa-skriva-räkna-garanti. Vi ser det som mindre lämpligt att två utredningar ska ha i uppgift att utreda exakt samma sak, så därför har vi lagt det pedagogiska innehållet i utredningen från förskoleklass till årkurs 3, medan Grundskoleutredningen har fokus på det juridiska ramverket för att stärka pedagogiken och den pedagogiska verksamheten.

Anf. 97 CAMILLA WALTERSSON GRÖNVALL (M):

Herr talman! För Nya moderaterna spelar det mindre roll varifrån man kommer. För oss är det viktigare vart man är på väg. Den fråga som vi diskuterar i dag – som jag är tacksam för att vi har möjlighet att diskutera, jag och statsrådet – är en fråga som skär igenom hela vårt samhälle. Skolan är och ska vara den plats som säkerställer att barn och unga får goda kunskaper och möjligheter till en trygg framtid.

Vi ser också det som händer runt omkring i Sverige i dag, där har vi stora brister. De förslag som vi ser från regeringen är långt ifrån tillräckliga. Vi moderater fortsätter att göra skolbesök. Vi bjuder in till seminarier, vi besöker konferenser, och framför allt omprövar vi vår politik och förnyar den. I det ligger också att se över och utveckla våra skolmyndigheter och ge dem ett skarpare mandat i att vara just skolmyndigheter, bland annat med bättre och tydligare granskningar.

Jag skulle vilja att statsrådet berättar hur han ser på den sortens insatser, och jag vill upprepa den fråga som jag inte upplevde att jag fick svar på: Vad anser statsrådet är statens uppgift i en sådan akut situation som uppstår? Malmö och Värner Rydénskolan är ju tyvärr bara ett exempel. Det sker oerhört mycket positiv verksamhet där – jag har varit på studiebesök vid ett par tillfällen och fått se fantastiska exempel på hur skolor har vänt sina resultat och jobbar mycket målmedvetet för att lyfta alla sina elever.

Detta skulle kunna vara ett exempel. I det sedan många år tillbaka S-styrda Göteborg ser vi liknande situationer. Men staden och kommunen är egentligen mindre intressant. Jag vill veta: När det blir så här akuta situationer, vad är då statens roll?

Anf. 98 Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Herr talman! I den akuta situationen – som aldrig ska uppstå men uppenbarligen har uppstått – har staten en roll. Skolan stängdes ju på grundval av statliga lagar, stiftade i den här kammaren och slutligen övervakade av Arbetsmiljöverket, en statlig myndighet, om jag kan den lagstiftningen rätt. Det är klart att staten har en roll i det läget.

Problemet har varit att staten inte har haft en roll mellan inspektion och kritik – Malmö har ju som huvudman fått det vid ett flertal tillfällen – och utvecklingsarbetet innan man hamnar i den situation som den skola som här nämns hamnar i eller för den delen efteråt, när skolan skulle öppna igen.

Av den information som jag har fått vet jag att man sedan dess har kommit igång med en kraftsamling. Man har gjort flera saker för att se till att man inte hamnar i den här situationen igen på Värner Rydénskolan.

Men statens stöd och statens möjligheter att gå in med skraddarsytt – om vi använder det ordet – stöd för insatser på en enskild skola har varit begränsat, för ingen myndighet har haft det i sin instruktion eller i sitt regleringsbrev. Det är det vi har ändrat genom uppdraget Samverkan för bättre skola. Det är den största förändringen i statens relation till enskilda skolhuvudmän sedan inrättandet av Skolinspektionen.

Jag tycker att inrättandet av Skolinspektionen var bra, och det var viktigt. Precis som har understrukits i många interpellationsdebatter har det inneburit en kraftig kvalitetsförbättring och tydligare fokus för många

skolhuvudmän. Den utveckling som finns inom myndigheten med det fokus man har och den inspektion man gör är något som jag som statsråd och företrädare för regeringen kraftfullt har ställt mig bakom. Men vi behöver också ett myndighetsuppdrag som kan ta vid där inspektion och kritik slutar och som handlar om utvecklingsarbete. Det myndighetsuppdraget finns inom ramen för Samverkan för bästa skola, där såväl Skolinspektionen som Skolverket är aktiva.

Tack för meningsutbytet! Och tack för att vi får diskutera de frågor som på riktigt kommer att kunna göra skillnad för elever i verkligheten!

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 20 Svar på interpellation 2014/15:656 om möjlighet till fjärrundervisning

Anf. 99 Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Herr talman! Maria Stockhaus har med anledning av propositionen *Möjligheter till fjärrundervisning* (prop. 2014/15:44) frågat gymnasie- och kunskapsminister Aida Hadzialic hur hon ställer sig till användning av it i undervisningen och möjligheten att använda entreprenadlösningar i till exempel fjärrundervisningen.

Jag ansvarade för denna proposition i regeringen. Interpellationen har därför överlämnats till mig.

Undervisning i och genom it är viktig. Av läroplanerna för grund- och gymnasieskolan framgår att skolan har ett ansvar för att varje elev kan använda modern teknik som ett verktyg för kunskapssökande, kommunikation, skapande och lärande.

Enligt riksdagens beslut om propositionen *Möjligheter till fjärrundervisning* införs en definition av fjärrundervisning i skollagen, och det tydliggörs i vilka situationer fjärrundervisning är tillåten. Bestämmelserna hindrar naturligtvis inte att en lärare i den ordinarie undervisningen använder sig av informations- och kommunikationsteknik. Det är läraren som tillsammans med eleverna planerar vilka metoder och lärverktyg som ska användas så att de nationella målen och kunskapskraven nås.

Precis som Maria Stockhaus anför öppnar it för nya möjligheter för gymnasieskolan när det gäller att erbjuda ett större urval av kurser trots att lärare inte finns på plats lokalt. Även för grundskolan skapas nya möjligheter att till exempel erbjuda fler moderna språk. Av propositionen om fjärrundervisning framgår att regeringen bedömer att det för närvarande är lämpligt att, under vissa förutsättningar, införa en möjlighet till fjärrundervisning i till exempel moderna språk, modersmål och studiehandledning på modersmålet. På sikt bör det bli möjligt med fjärrundervisning även i andra ämnen. Som anges i propositionen har regeringen också för avsikt att besluta om en försöksverksamhet med möjlighet till fjärrundervisning i fler ämnen. Detta är i enlighet med den lagrådsremiss som beslutades av den förra regeringen. Konsekvenserna av fjärrundervisning bör utvärderas innan det kan bli aktuellt att införa generella möjligheter till fjärrundervisning i alla ämnen.

Regeringen och den borgerliga oppositionen är överens om att se över förutsättningarna för utökade möjligheter till modersmålsundervisning, studiehandledning på modersmålet och fjärrundervisning på entreprenad samt göra en då nödvändig, bredare översyn av entreprenadbestämmelserna i 23 kap. skollagen. Det är därför regeringens avsikt att så snart det över huvud taget är möjligt låta utreda frågor om bland annat möjligheter till fjärrundervisning på entreprenad.

Anf. 100 MARIA STOCKHAUS (M):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Det är glädjande att utbildningsministern är positiv till att använda fjärrundervisning, även om det handlar om vissa begränsningar och på sikt.

Jag har rest runt i landet under mitt första riksdagsår. Om vi menar allvar med att hela Sverige ska leva och att det ska gå att få en bra utbildning i alla delar av landet måste vi bli bättre på att utnyttja modern teknik.

Alliansregeringen påbörjade ett arbete inom ramen för Digitaliseringskommissionen och finansierade också det forum för skolans digitalisering som jag hade förmånen att leda som ordförande i SKL:s utbildningsberedning.

Men vad har hänt sedan den nya regeringen har tillträtt? Svaret är tyvärr att det inte har hänt särskilt mycket på detta område. Det enda konkreta är just den proposition som min interpellation handlar om.

Tack vare att Alliansen grep in i utbildningsutskottet och skrev en följdmotion blev resultatet av denna proposition inte den våta filt över möjligheterna till fjärrundervisning som det faktiskt riskerade att bli.

När innehållet i propositionen blev känt fick åtminstone jag starka reaktioner från flera kommuner och skolor som såg att deras möjligheter att ge eleverna den undervisning som de har rätt till skulle gå om intet om inget gjordes. Tack vare Alliansen blev det nu ett tillkännagivande som innebär ett uppdrag till regeringen att se över bestämmelserna om entreprenad inom skolan.

I dag är möjligheterna mycket begränsade till att lägga ut undervisning på entreprenad. Ska en liten kommun kunna erbjuda exempelvis alla moderna språk och modersmål måste de kunna ta hjälp utifrån. Det stora problemet för dem är att det helt enkelt inte finns behöriga lärare att tillgå inom kommunen. Om de då inte kan köpa in tjänster från annat håll med behöriga lärare spelar möjligheterna till fjärrundervisning inte någon större roll.

Herr talman! De senaste åren har mängden teknik och den infrastruktur som finns på plats ute i kommunerna exploderat, även om det tyvärr inte sker överallt i alla skolor. Vi behöver anamma de möjligheter som tekniken ger och inte försöka hämma utvecklingen och sätta upp hinder för användningen. Jag beundrar de rektorer och lärare som sätter elevernas rätt till undervisning först och som vågar utmana invanda mönster och traditionella lösningar.

Vi som politiker har självklart till uppgift att se till att undervisningen håller hög kvalitet, oavsett hur den bedrivs. I dag tror jag tyvärr att de rektorer och lärare som verkligen har försökt hitta lösningar i en svår situation inte känner att de har stöd av denna regering, snarare tvärtom.

Propositionen om fjärrundervisning hade kunnat hanteras annorlunda på Utbildningsdepartementet, och signalen hade därmed kunnat bli en helt annan.

Anf. 101 Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Herr talman! Jag delar helt och hållet interpellantens uppfattning om vikten av statliga insatser för digitalisering i skolans värld.

Det har skett mycket under de gångna åren. Men jag skulle vilja säga att det till stor del skedde trots avsaknad av regeringsinitiativ snarare än tack vare regeringsinitiativ.

Det som vi har haft att komma till har varit många olika initiativ, inte minst det som gjordes inom ramen för SKL och som nu har behövt samlas, så att vi kan ta ett samlat steg framåt. Det är detta arbete som pågår på Utbildningsdepartementet. Sverige behöver nämligen ett nationellt it-arbete för skolans värld. Man får gärna arbeta på olika sätt med it mellan olika lärare och mellan olika skolor. Men man kan inte ha en situation där vissa gör det och andra inte gör det alls. Då hamnar vi i ett läge där skolan inte sluter klyftor utan snarare fördjupar klyftor, i detta fall de digitala klyftorna som är djupa i Sverige.

De utvärderingar som vi har om digitalisering är att Sverige är ett av världens mest digitala länder, men det är inte jämnt fördelat. Det finns stora grupper som har hamnat utanför digitaliseringen av samhället och vilkas möjligheter till ett aktivt medborgarskap, ett aktivt samhällsliv och arbete kraftigt kommer att undergrävas om vi inte åtgärdar detta. Det är vår ambition.

När det gäller frågan som behandlas konkret i interpellationen, nämligen fjärrundervisning, ska jag återigen påpeka att innehållet i den proposition som vi avlämnade till riksdagen helt bygger på det beredningsunderlag, de bedömningar och den lagrådsremiss som gjordes av den förra regeringen. Jag hade att välja mellan att avbryta detta arbete, vilket skulle försena detta ytterligare och sätta ett antal skolor i en svår situation, eller se till att vi får en lagstiftning på plats som trots allt öppnar möjligheterna för fjärrundervisning jämfört med hur situationen var tidigare, då lagen tolkades som att det inte var tillåtet.

Jag är glad för de överväganden som sedan gjordes i utbildningsutskottet. Jag är övertygad om att det som vi har åstadkommit genom propositionen och överväganden i utbildningsutskottet var så långt vi kunde gå med det beredningsunderlag som finns i dag. Men det är inte tillräckligt. Det är därför som vi nu behöver ta fram nytt beredningsunderlag, inte minst om det som gäller entreprenadbestämmelserna. Det är de som till ganska stor del ställer till det för möjligheterna att använda fjärrundervisning bredare. Där ska man vara medveten om att det är ganska svåra bestämmelser.

Jag kunde så sent som i går uppfatta att Lärarnas Riksförbund helt vill avbryta alla möjligheter till entreprenadlösningar inom utbildningssektorn utifrån erfarenheter som har dragits inom sfi-verksamheten där entreprenadmöjligheterna är betydligt större än inom grundskolan.

Man ska alltså vara medveten om att entreprenadlösningar är någonting som är ganska svårt. Då måste vi också ha ett regelverk som innebär att vi tar till oss av de problem som kan uppstå och att vi ser till att vi öppnar för det på ett sådant sätt att vi inte skapar nya problem.

Prot. 2014/15:120

23 juni

Svar på
interpellationer

Men det ska öppnas framför allt för möjligheterna till modersmålsundervisning, eftersom det är nödvändigt för att vi ska kunna ha en bra modersmålsundervisning över hela landet.

Det andra underlaget som vi behöver, och som är i enlighet med det beredningsunderlag som den tidigare regeringen presterade och som utredningen föreslog, är ett underlag där vi kan utvärdera på ett gott sätt vad som sker när man öppnar för fjärrundervisning i betydligt fler ämnen än vad vi gör direkt i propositionen. En sådan försöksverksamhet har vi nu möjlighet att inom kort dra igång.

Anf. 102 MARIA STOCKHAUS (M):

Herr talman! Att det tidigare inte skulle ha varit möjligt att bedriva fjärrundervisning stämmer inte riktigt. Det handlar om att den tidigare var oreglerad. Det fanns inte regleringar som förbjöd fjärrundervisning. På Utbildningsdepartementet hade man trots allt möjlighet att ta tag i frågan om entreprenad tidigare. Man hade inte behövt lämna över propositionen utan att ta ett sådant initiativ och att lämna över till utbildningsutskottet att agera med anledning av den reaktion som kom från skolor som använder sig av denna lösning.

I denna kammare har jag vid flera tillfällen hört utbildningsministern tala positivt om användning av it. Det gör utbildningsministern även nu. Det svar som jag har fått på min interpellation är också någorlunda positivt.

Som politiker får vi ofta kritik för att vi pratar mycket men inte gör någonting.

När det gäller it i skolan ser jag tyvärr att det finns fog för denna kritik mot utbildningsministern. Uttalanden som att det behövs nationella riktlinjer för mobil- och it-användning i skolan kan knappast tolkas som en positiv inställning. Den reaktionen kom i samband med en diskussion om ordningsproblem. När man då drar med it-användningen i skolan ger det negativa signaler.

Reaktionen att det är lite gulligt att Alliansen engagerar sig i it i undervisningen känns också ganska märklig. Vad har regeringen egentligen gjort i frågan under sitt första år? Det enda som har passerat kammaren är propositionen om fjärrundervisning. Där hade man kunnat agera annorlunda än man gjorde och skickat helt andra signaler. Denna proposition riskerade att helt dra undan mattan för skolor och kommuner om man inte hade börjat adressera frågan om fjärrundervisning. Vilka signaler skickar det?

Tekniken finns på plats, och elever behöver få undervisning av behöriga lärare som inte alltid finns på plats i skolan eller ens i kommunen. När kommer regeringen tillbaka med förslag om ändringar när det gäller entreprenad? Det är en komplicerad fråga, men hur länge ska dessa elever på till exempel Ådasgymnasiet vara utan modersmålsundervisning? Detta handlar faktiskt om eleverna och deras rätt till undervisning av behöriga lärare som kanske inte finns på plats i kommunen. Då är det viktigt att vi öppnar för möjligheter, även om man gör det som försöksverksamhet eller ser till att det sker under kontroll av Skolinspektionen. Men alternativet för eleverna på Ådalsgymnasiet är faktiskt att de nu inte får någon modersmålsundervisning alls.

Anf. 103 Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Herr talman! Att sitta i en regering och möta opposition kan man ibland reflektera över. Jag uppfattade Maria Stockhaus så att hon är mest kritisk mot att vi inte tillräckligt snabbt rivstartat ett arbete som inte genomfördes under den förra regeringen, nämligen ett arbete för att skapa nationell likvärdighet i skolans it-arbete. Hon kritiserade också att vi inte tillräckligt mycket har förändrat de politiska överväganden som låg bakom det beredningsunderlag och den lagrådsremiss som avlämnades av den tidigare regeringen rörande fjärrundervisning samt att vi inte tillräckligt tydligt tar avstånd från den borgerliga oppositionens vallöften om hur mobiltelefoner ska hanteras i skolan.

Det är ju någonstans en lite märklig kritik från oppositionen när man vill att regeringen så mycket som möjligt ska stå så långt från den förra regeringen som det bara går.

När vi skulle avlämna propositionen hade vi att göra överväganden när det gäller fjärrundervisningsfrågan på grundval av ett beredningsunderlag som var sammanställt av den föregående regeringen, och vi såg då det som nödvändigt att den skulle gå igenom i riksdagen.

Det faktum att fjärrundervisningen var oreglerad – som Maria Stockhaus nämner – hade ju lett till att det fanns avgöranden som klart visade att man inte ansåg att det var i enlighet med skollagen. Därför behövde man göra förändringar i skollagen. Det var då viktigt för mig att vi genomförde dem så snabbt som möjligt.

Jag är därför glad över att riksdagen såg till att driva den frågan mera öppet, att vi klargjorde att vi ville ha ännu öppnare skrivningar än dem som ingick i den tidigare regeringens beredningsunderlag.

Jag var inte alls övertygad om att så skulle ske när ärendet kom till riksdagen. Det var inte riktigt så som frågan hade hanterats av den föregående regeringen och den tidigare ledningen på Utbildningsdepartementet.

När det gäller den fråga som Maria Stockhaus tog upp om mobiltelefoner var ju det resultatet av en utredning som tillsattes av den förra regeringen och som blev till ett vallöfte från den borgerliga alliansen, att man skulle ha en ny lagstiftning för hur mobiltelefoner skulle hanteras i skolan. Vad det faktiskt handlade om var att den utredning som gjordes av Metta Fjellner konstaterade att det möjligen fanns en brist i lagstiftningen när det hade införts tydliga ordningsregler på den enskilda skolan – där eleverna också ska vara delaktiga i införandet av ordningsregler – men där eleverna inte följde dessa regler.

Jag tycker att det är rimligt att konstatera att man tittare vidare på om det finns en eventuell brist i lagstiftningen. Men i jämförelse med frågan om it-arbetet, om digitaliseringen och om att överbrygga de digitala bildningsklyftorna i skolan är det inte den största frågan, även om den ibland i medierna får uppmärksamhet som om den vore det.

Anf. 104 MARIA STOCKHAUS (M):

Herr talman! I ärlighetens namn påbörjade Alliansen ett arbete i Digitaliseringskommissionen som hade en hel del skrivningar om just digitalisering av svensk skola. Utbildningsdepartementet finansierade Forum för skolans digitalisering som SKL fick i uppdrag att driva. I höstas lämnade man ifrån sig ett utkast om vad som borde ingå i en nationell strategi för skolans digitalisering.

Utredningen som Metta Fjellner gjorde handlade om ordningsproblemen i skolan i stort och inte specifikt om mobiltelefoner. Jag vänder mig emot är att man på politisk nivå diskuterar användningen av mobiltelefoner i klassrummen. Jag tycker att man borde överlåta den frågan till professionen. Men utbildningsministern valde att i det sammanhanget dra in it i stort. Han sade att det var viktigt att reglera både mobilanvändning och it-användning. Om man uttrycker sig på det sättet ger det knappast ett positivt intryck när det gäller it-användningen i skolan.

Alliansen har nu dessutom kommit med ett skarpt förslag om en nationell strategi för skolans digitalisering. I detta ligger möjligheten att utnyttja tekniken för att höja kvaliteten på undervisningen och förbättra skolans resultat, även när det gäller att utveckla fjärrundervisningen.

När vi står inför en lärarbrist – en brist som redan är ett faktum ute i många mindre kommuner i landet – kan tekniken vara ett sätt att säkerställa att alla får tillgång till en likvärdig utbildning.

Alliansen har genom sin motion om fjärrundervisning sett till att propositionen som skickades till riksdagen inte fick de katastrofala följder som den annars skulle ha fått för många skolor. Nu har vi lagt fram ett förslag om skolans digitalisering. Det vore intressant att höra utbildningsministerns reaktion på detta förslag, förutom att han tycker att det är gulligt.

Anf. 105 Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Herr talman! Jag kallade inte förslaget för gulligt. Däremot uttryckte jag mig så över engagemanget. Det finns nog anledning också för mig att tänka på ordvalet framöver, även om sommaren närmar sig.

Men det handlar om den grundläggande kritik som jag har och som går ut på att det gjordes väldigt mycket också under den föregående mandatperioden, men det gjordes i väldigt liten utsträckning från regeringshåll och i än mindre utsträckning från Utbildningsdepartementets håll. Där vill vi ta vid.

När man har haft en situation där väldigt många olika initiativ har kunnat blomma upp – goda initiativ på den lokala nivån, initiativ genom SKL:s försorg, initiativ genom Digitaliseringskommissionen – är det inte en alldeles enkel uppgift att väga samman detta på bästa sätt.

Det är inte lätt att lösa den konkreta frågan om hur man på ett bra sätt ska erbjuda fortbildning och kompetensutveckling i it och IKT-arbete för skolans personal. Det ska ges en mer fördjupad kompetens än vad lärarna har haft i sin grundutbildning och där kompetensnivån bland den befintliga personalen skiljer sig väldigt mycket åt. Vissa är oerhört engagerade och har kommit långt för att digitalisera sitt arbete och sina skolor, medan andra upplever att det är svårt att hänga med och ta del av tekniken och teknikens möjligheter.

De flesta av våra grannländer är inne i den fas där man för första gången reviderar sin nationella it-strategi. Vi är nu inne i den fas när vi ska utarbeta en nationell strategi. Det är klart att det innebär vissa utmaningar, och det är de utmaningar som vi har att hantera.

Överläggningen var härmed avslutad.

Följande interpellationer hade framställts:

den 22 juni

2014/15:720 Översyn av konkurrenslagen

av *Boriana Åberg* (M)

till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

2014/15:721 Kvalitetskontroll av statens lärarutbildning

av *Roger Haddad* (FP)

till statsrådet Helene Hellmark Knutsson (S)

§ 22 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 22 juni

2014/15:691 Utvidgat undantag från trängselskatt

av *Anders Åkesson* (C)

till statsrådet Anna Johansson (S)

2014/15:692 Religionsfriheten och konvertiters säkerhet

av *Tuve Skånberg* (KD)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2014/15:693 Säkerhetspolisens nya uppgifter om terrorismfinansiering

av *Beatrice Ask* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2014/15:694 Sysselsättningsmålet i regeringsförklaringen

av *Jonas Jacobsson Gjörtler* (M)

till statsminister Stefan Löfven (S)

§ 23 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 22 juni

2014/15:652 Ökad kvalitet i cancervården

av *Cecilia Widegren* (M)

till statsrådet Gabriel Wikström (S)

2014/15:651 Kortare väntetider för cancervård

av *Cecilia Widegren* (M)

till statsrådet Gabriel Wikström (S)

Prot. 2014/15:120 § 24 Kammaren åtskildes kl. 12.56.
23 juni

Förhandlingarna leddes
av tredje vice talmannen från sammanträdet början till och med § 14
anf. 62 (delvis) och
av andre vice talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

TUULA ZETTERMAN

/Eva-Lena Ekman

§ 1 Ansökan om ledighet	1
§ 2 Anmälan om ersättare	1
§ 3 Utökning av antalet suppleanter.....	1
§ 4 Val av extra suppleant.....	1
§ 5 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer.....	2
§ 6 Svar på interpellation 2014/15:643 om osäkerhet kring ansökningar om jordbruksstöd.....	2
Anf. 1 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	2
Anf. 2 DANIEL BÄCKSTRÖM (C).....	3
Anf. 3 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	4
Anf. 4 DANIEL BÄCKSTRÖM (C).....	5
Anf. 5 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	6
Anf. 6 DANIEL BÄCKSTRÖM (C).....	6
Anf. 7 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	7
§ 7 Svar på interpellation 2014/15:697 om besked om restaurangmomsen.....	7
Anf. 8 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	7
Anf. 9 ERIK ANDERSSON (M)	7
Anf. 10 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	8
Anf. 11 ERIK ANDERSSON (M)	9
Anf. 12 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	9
Anf. 13 ERIK ANDERSSON (M)	9
Anf. 14 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	10
§ 8 Svar på interpellation 2014/15:698 om effektivitet och god hushållning med skattebetalarnas pengar	10
Anf. 15 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	10
Anf. 16 ERIK ANDERSSON (M)	11
Anf. 17 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	12
Anf. 18 ERIK ANDERSSON (M)	12
Anf. 19 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	12
Anf. 20 ERIK ANDERSSON (M)	13
Anf. 21 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	13
§ 9 Svar på interpellation 2014/15:700 om regeringens nya skatt på grön el- och solcellsanläggningar	13
Anf. 22 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	13
Anf. 23 ERIK ANDERSSON (M)	14
Anf. 24 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	14
Anf. 25 ERIK ANDERSSON (M)	15

Anf. 26 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	15
Anf. 27 ERIK ANDERSSON (M).....	15
Anf. 28 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	15
§ 10 Svar på interpellation 2014/15:701 om utvärdering av sänkningen av arbetsgivaravgifterna.....	15
Anf. 29 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	15
Anf. 30 HELENA BOUVENG (M).....	16
Anf. 31 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	17
Anf. 32 HELENA BOUVENG (M).....	17
Anf. 33 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	18
Anf. 34 HELENA BOUVENG (M).....	18
Anf. 35 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	18
§ 11 Svar på interpellation 2014/15:705 om effekter av regeringens politik på kvinnors yrkesliv.....	19
Anf. 36 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	19
Anf. 37 HELENA BOUVENG (M).....	19
Anf. 38 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	20
Anf. 39 HELENA BOUVENG (M).....	21
Anf. 40 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	21
Anf. 41 HELENA BOUVENG (M).....	22
Anf. 42 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	22
§ 12 Svar på interpellation 2014/15:553 om utjämningsystem för kostnader för säkerhetspersonal på flygplatser	23
Anf. 43 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	23
Anf. 44 EDWARD RIEDL (M)	24
Anf. 45 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	24
Anf. 46 EDWARD RIEDL (M)	25
Anf. 47 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	25
Anf. 48 EDWARD RIEDL (M)	26
Anf. 49 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	26
§ 13 Svar på interpellation 2014/15:660 om infrastrukturpropositionen 2016	27
Anf. 50 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	27
Anf. 51 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	27
Anf. 52 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	28
Anf. 53 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	29
Anf. 54 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	30
Anf. 55 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	31
Anf. 56 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	31

§ 14 Svar på interpellation 2014/15:662 om infrastrukturministerns syn på riksintresset Bromma flygplats.....	32
Anf. 57 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	32
Anf. 58 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	32
Anf. 59 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	33
Anf. 60 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	33
Anf. 61 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	34
Anf. 62 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	35
Anf. 63 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	35
§ 15 Svar på interpellation 2014/15:663 om behovet av lagstiftning då antalet drönare ökar i det svenska luftrummet.....	36
Anf. 64 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	36
Anf. 65 ERIK OTTOSON (M).....	36
Anf. 66 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	37
Anf. 67 ERIK OTTOSON (M).....	38
Anf. 68 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	39
Anf. 69 ERIK OTTOSON (M).....	39
Anf. 70 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	40
§ 16 Svar på interpellation 2014/15:677 om SJ:s trafik på sträckan Oslo–Stockholm.....	40
Anf. 71 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	40
Anf. 72 CHRISTIAN HOLM (M).....	41
Anf. 73 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	42
Anf. 74 CHRISTIAN HOLM (M).....	42
Anf. 75 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	43
Anf. 76 CHRISTIAN HOLM (M).....	44
Anf. 77 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	45
§ 17 Svar på interpellation 2014/15:678 om sjösäkerheten på Hjälmaren.....	45
Anf. 78 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	45
Anf. 79 LARS-AXEL NORDELL (KD).....	46
Anf. 80 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	47
Anf. 81 LARS-AXEL NORDELL (KD).....	47
Anf. 82 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	48
Anf. 83 LARS-AXEL NORDELL (KD).....	48
Anf. 84 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	49
§ 18 Svar på interpellation 2014/15:679 om cykelstråk.....	49
Anf. 85 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	49
Anf. 86 NINA LUNDSTRÖM (FP)	50
Anf. 87 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	51
Anf. 88 NINA LUNDSTRÖM (FP)	52
Anf. 89 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	53
Anf. 90 NINA LUNDSTRÖM (FP)	53
Anf. 91 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	54
§ 19 Svar på interpellation 2014/15:587 om åtgärder för svagpresterande skolor	54
Anf. 92 Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP).....	54
Anf. 93 CAMILLA WALTERSSON GRÖNVALL (M)	55

Anf. 94	Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP).....	56
Anf. 95	CAMILLA WALTERSSON GRÖNVALL (M).....	58
Anf. 96	Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP).....	59
Anf. 97	CAMILLA WALTERSSON GRÖNVALL (M).....	60
Anf. 98	Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP).....	60
§ 20	Svar på interpellation 2014/15:656 om möjlighet till fjärrundervisning.....	61
Anf. 99	Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP).....	61
Anf. 100	MARIA STOCKHAUS (M)	62
Anf. 101	Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP).....	63
Anf. 102	MARIA STOCKHAUS (M)	64
Anf. 103	Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP).....	65
Anf. 104	MARIA STOCKHAUS (M)	65
Anf. 105	Utbildningsminister GUSTAV FRIDOLIN (MP).....	66
§ 21	Anmälan om interpellationer	67
§ 22	Anmälan om frågor för skriftliga svar	67
§ 23	Anmälan om skriftliga svar på frågor	67
§ 24	Kammaren åtskildes kl. 12.56.	68