

Tisdagen den 3 mars

Kl. 13.00–15.56
18.00–20.22

§ 1 Återrapportering från Europeiska rådets möte

*Återrapportering från
Europeiska rådets
möte*

Anf. 1 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! För knappt två veckor sedan, den 20 februari, träffades EU:s ledare på ett extrainsatt möte i Europeiska rådet för att förhandla om EU:s långtidsbudget. Europeiska rådets ordförande Charles Michel hade som mål att vi skulle kunna enas, men det blev ingen överenskommelse.

Jag ska i korthet redogöra för vad som hände på mötet, för de nya förslag som har presenterats av kommissionen och för vad som nu kan bli nästa steg.

Mötet inleddes med att Charles Michel genomförde bilaterala möten med några medlemsstater. Under vårt möte redogjorde jag tydligt för de svenska prioriteringarna: att den totala volymen ska hållas nere på 1 procent och att det behövs rejäla och långsiktiga rabatter så att den svenska avgiften kan hållas nere.

Efter de bilaterala mötena samlades vi för det formella mötet, där välkända förhandlingspositioner framfördes under en bordsrunda. Det bekräftades också att det förslag som Michel presenterat inför mötet inte hade nödvändigt stöd hos medlemsstaterna.

Många länder argumenterade fortsatt för höga nivåer i sammanhållnings- och jordbrukspolitiken. Vissa ville också att det skulle finnas mer flexibilitet i hur pengarna får utnyttjas. Från de mer sparsamma ländernas sida stod vi på oss för en lägre volym, för mer av modernisering och för rejäla och långsiktiga rabatter. Därefter bröts mötet för ytterligare bilaterala möten som pågick under natten mot fredagen. Vid sidan av ordförande Michels möten hölls också andra möten mellan medlemsstater i lite olika konstellationer.

För Sverige var det viktigt att hålla ihop i den grupp av sparsamma länder som förutom Sverige består av Danmark, Nederländerna och Österrike. Vi hade under hela tiden ett mycket nära samarbete. Vi enades också om att vi under förhandlingen inte skulle träffa vare sig kommissionen eller Charles Michel på egen hand, utan alla förhandlingsmöten genomfördes gemensamt. Vi kom överens om att Nederländernas premiärminister Mark Rutte skulle tala för länderna under plenarsessionen, vilket han också gjorde.

Denna starka sammanhållning mellan våra fyra länder gjorde starkt avtryck. Det stod otvetydigt klart för alla, om det nu inte hade gjort det tidigare, att vi faktiskt inte accepterar en kraftigt höjd budget och att det inte

heller kommer att bli någon överenskommelse om vi inte får behålla våra rabatter.

Toppmötets andra dag inleddes även den med mindre möten i olika konstellationer. Starttiden, som först hade satts till kl. 10, sköts fram flera gånger. När vi till slut satte oss hade klockan blivit 18.45, och redan efter en halvtimme konstaterades på detta möte att vi inte kunde enas. Europeiska rådets möte avslutades därför.

Dagens olika diskussioner resulterade dock i ett papper från kommissionen som innehöll en rad förslag i förhandlingen i centrala frågor. Riksdagen har fått ta del av detta papper. Sammanfattningsvis innehöll det vissa steg i rätt riktning, men de var absolut inte tillräckliga. Framför allt var fortfarande budgetens nivå för hög och rabatterna otillräckliga.

Eftersom också detta papper avvisades av medlemsstaterna är det inte längre en del av förhandlingen, men det kan ändå ge en indikation om vilken riktning ordförande Michel och kommissionen anser kan leda till en överenskommelse. Någon information om när nästa försök att nå dit ska göras finns ännu inte.

Även om medlemsstaterna vid mötet inte kunde komma överens om nästa långtidsbudget bekräftades att vi och våra likasinnade i Danmark, Österrike och Nederländerna står enade. Denna enighet består, och den är och kommer att vara en styrka inför den fortsatta förhandlingen.

För Sverige har det också varit en styrka att regering och riksdag så tydligt gemensamt står bakom den svenska förhandlingspositionen. De kontakter med EU-nämnden som ägde rum under mötet fungerade av allt att döma väl. Även det är någonting som vi gärna tar med oss när förhandlingarna fortsätter. När detta sker vet jag som sagt inte, men vad vi vet är att många kommer att vilja komma i mål så snart som möjligt.

Samtidigt kommer många andra viktiga frågor att ta mycket tid under vårens möten. Coronavirusets spridning är någonting vi arbetar gemensamt för att hejda. Det är en fråga som kommer att stå högt på dagordningen under våren. Detsamma gäller naturligtvis den eskalerande situationen i Syrien och Turkiet och konsekvenserna av den.

Med detta, fru talman, avslutar jag min återrappor.

Anf. 2 JESSIKA ROSWALL (M):

Fru talman! Tack, statsministern, för återrapporten! Det blev ett långt möte även för oss som satt hemma, här eller på lite olika ställen och väntade. Det kändes också som ett ganska abrupt slut. Å andra sidan var det kanske ett förväntat beslut i enlighet med vad vi hade spekulerat om tidigare.

Det påstås från många håll att Sverige har ett för snävt fokus på EU-budgetens storlek och den svenska medlemsavgiften. Vi har kallats för snåla. Men precis som alla de andra medlemsländerna måste vi i budgetförhandlingarna värna vårt lands intressen. Sverige är en av de absolut största nettobetalarerna till EU, och det är därför viktigt och av stort intresse för Sverige att hålla EU:s budget så stram och effektiv som möjligt.

Jag vill passa på att ge regeringen en eloge för att man höll motståndet stången och att man samarbetade med våra allierade på ett bra sätt.

Volymen är såklart en viktig del, men vad budgeten faktiskt ska användas till är minst lika viktigt och avgörande. Med tanke på det vi ser nu runt omkring oss är detta inte minst viktigt i och med den oroande utveck-

lingen med ett eskalerande migrationstryck från Turkiet mot EU:s yttre gräns i Grekland, som statsministern också tog upp alldeles nyss. Vi behöver verkligen se till att vi klarar vår gränsbevakning med hjälp av EU.

Trots att det är en av EU:s viktigaste uppgifter att gemensamt skärpa kontrollen vid våra yttre gränser, att minska invandringen och att stärka vår säkerhet har hittills regionstöden och jordbruksbidragen fått en större del. Vi har haft lite olika förhandlingsbud kring detta, men de senaste bud som kom innebar en halvering till just gränsbevakning och Frontex jämfört med det kommissionen sa var nödvändigt för att upprätthålla en kontroll.

Jag undrar därför vad regeringen ser att det finns för adekvat finansiering för att se till att de här delarna inte får minskade tillgångar i EU.

Anf. 3 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Jag delar först och främst uppfattningen att Sverige inte är snålt. Vi är en av de största nettobidragsgivarna, och vi ska så vara. Vi är ett förhållandevis rikt land, och det är också vad vi säger till våra kamrater där nere.

Men det finns också en gräns även för nettobetalare för vad vi kan tolerera i ökad avgift, och det är detta det här handlar om. Man kan koka ned det hela till att det egentligen handlar om nettogivare och nettomottagare. Det är där balansen står, och det är inte så konstigt utan rätt naturligt.

Jag vill understryka, som jag sa i min inledning, att samarbetet mellan oss fyra har varit väldigt betydelsefullt och också kommer att vara det. Det ger en styrka att mötas samtidigt. Vår omgivning förstår att vi menar allvar på riktigt. Detta är ingenting som vi bara har sagt, utan det här kommer vi att fullfölja.

Vi vet att det går att fortsatt minska budgeten utan att göra skada på EU:s verksamhet. Vi menar att det finns utrymme i bland annat de marginaler som finns på respektive rubrik. Det finns också andra poster där vi menar att det går att dra ned utan att skada verksamheten. Det är en av de saker som vi kommer att fortsätta att titta på.

Det andra är modernisering, och i det ligger det som Jessika Roswall tar upp om säkerheten. Vi menar att det är viktigt att man för över mer till den. I förhållande till hur det ser ut i dag är det en ökning, och så måste det vara. I stället för en utökning av jordbruksstödet och annat vill vi gärna lägga mer på precis det.

Där finns det en liten diskrepans mellan oss fyra, där Österrike har ett större intresse i den gemensamma jordbrukspolitiken än vad vi andra tre har. Huvudinriktningen för oss är dock densamma, och när det gäller budgeten är den att se till att rabatterna ligger kvar. Vi vill också modernisera budgeten, inte minst inriktat på hur vi kan öka säkerheten i Europa.

Anf. 4 JESSIKA ROSWALL (M):

Fru talman! Så är det absolut, i förhållande till budgeten som den är i dag. Å andra sidan säger EU-kommissionen, som förvisso pratar om andra volymer, att det är nödvändigt att öka budgeten för att upprätthålla en rimlig kontroll. Jag tycker, och det har vi varit överens om i Sverige, att det är viktigt att lägga resurser på rätt ställe för att lösa de samhällsproblem som finns. Här har vi verkligen ett tydligt exempel.

Det var den ena delen. Det andra jag skulle vilja nudda vid, nu när jag hinner, är detta med rättsstatsmekanismen. Där har det gått lite fram och

Prot. 2019/20:80

3 mars

*Återrapportering från
Europeiska rådets
möte*

tillbaka i förhandlingarna. Antingen är det ett steg framåt eller två tillbaka; det är lite oklart. Jag undrar om det går att säga någonting om hur landet ligger i den delen. Vad är det senaste budet för att se till att få denna mekanism på plats?

Anf. 5 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Först vill jag återigen säga att när det gäller säkerhet och försvar av gränserna är det rejäla ökning vi pratar om, flera hundra procent. Det är de facto en rejäl ökning. Vi vill gärna se mer, och det är det vi framför. Vi vill gärna se en ytterligare modernisering som är lika med mindre på exempelvis jordbrukspolitiken. Men det är viktigt att medborgarna hör att det är en riktigt substantiell de facto-ökning vi pratar om.

Sedan förs det också en diskussion om hur snabbt man kan få fram exempelvis alla gränspolis. Kan man öka antalet gränspolis med 10 000? Många säger att det inte finns så många att tillgå, och då kan man inte heller absorbera en hur stor ökning som helst på detta område.

När det gäller rättsstatens principer är det ungefär samma typ av diskussion. Det är några som absolut vill ha detta och några som är emot, helt enkelt, och som då också på olika sätt försöker göra det mer dimmigt, så att säga, hur man ska efterfölja dem.

Anf. 6 MARTIN KINNUNEN (SD):

Fru talman! Tack, statsministern, för återrapporten! Det var glädjande att ta del av att den frugala fyran håller ställningarna och inte viker ned sig. Det är väldigt viktigt, när vi har dessa 17 slöseriländer som vill spendera betydligt mer pengar, att vi har en trygg allians av länder som vill hålla budgeten nere.

I grunden är vi överens i Sveriges riksdag. Det är glädjande att alla partier kom med till slut. Även om vi från SD:s sida inte är speciellt för-tjusta i nya egna medel är vi överens om grundinriktningen: Budgeten ska hållas nere, rabatterna ska bevaras och budgeten ska inte överstiga 1 procent. Jag hoppas innerligt att statsministern kommer att vara lika tydlig på de kommande viktiga mötena om detta.

Fru talman! Jag tänkte lyfta en annan fråga, nämligen situationen Grekland-Turkiet. Det är å ena sidan inte en fråga om EU:s budget, men å andra sidan är det faktiskt det eftersom Turkiet årligen tar del av åtskilliga miljarder från EU. Då är frågan: Är inte detta ett gyllene tillfälle att helt enkelt sätta stopp för det? Borde vi inte säga att det här inte håller, att vi inte kan ha Erdoğan som Europas gränsvakt, att vi själva måste ta hand om våra gränser, att Grekland måste ges det stöd det behöver för att skydda EU:s gräns eftersom den även är Sveriges gräns och att vi inte kan låta Erdoğan hålla EU som gisslan?

Anf. 7 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Jag konstaterar att vi är brett överens om att hålla nere budgeten och därmed avgiften samt om att se till att rabatterna är kvar. Jag kan försäkra att den uppfattningen inte kommer att ändras. Det är därför som det fortsatta samarbetet mellan oss fyra länder, med stöd i inriktningen också från Tyskland, är oerhört viktigt.

När det gäller Turkiet var det i och för sig inte det som avhandlades på detta möte. Jag kan dock säga att vi nu ser en tragedi beroende på ett styre

i Syrien som ger fullständigt sjutton i sitt eget land. De har miljoner människor utanför landet och miljoner människor på flykt i landet. Jag tror att det är en halv miljon människor döda. Nu är det en provins kvar – där Sverige och andra länder hjälper till – där man inte skyr några medel för att sätta ytterligare någon miljon människor på flykt under vidriga förhållanden. Att se dessa barn som flyr gör ont i oss alla.

Det är klart att det är vår gräns, och det ingår också i diskussionen. Vi måste se till att hålla den yttre gränsen säker. Det är alla medlemsstaters ambition, och där måste vi hjälpas åt. Det innebär dock inte att vi inte ska ha ett samarbete med omvärlden utanför. Det måste vi ha, menar jag. Annars får vi ännu fler människor som kommer att söka sin tillflykt till Europa, både flyktingar och människor som vill flytta av ekonomiska skäl. Det samarbetet är viktigt.

Det som görs i Turkiet görs också just för flyktingarna. Jag vill påpeka det. Det är inte för att stärka statsapparaten i Turkiet; det är för barns skolgång, för bostäder, för mat, för mediciner och för flyktingarnas situation som dessa pengar anslås. Det tycker jag att vi ska ha i åtanke. Det är viktigt att vi hjälper de människorna.

Anf. 8 MARTIN KINNUNEN (SD):

Fru talman! Jag tackar statsministern för svaret. Jag stör mig ändå lite på retoriken. Det är ungefär som att Turkiet räddar flyktingarna. Faktum är att Turkiet bär ett stort ansvar för flyktingströmmarna. Det är Turkiet som försjer jihadisterna med vapen, med logistisk support och med egna trupper. Kriget i Syrien hade kanske varit över om det inte hade varit just för Erdoğan's stormaktsdrömmar där man vill se ett Storturkiet och ha en del av kakan i Syrien.

Jag skulle önska att Sverige och övriga EU satte ned foten, inte accepterade att Erdoğan håller EU som gisslan och också sa att Turkiet inte ska ha en endaste krona eller euro från EU:s budget framöver.

Anf. 9 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Det vore ödesdigert. Ja, Turkiet har sin del i detta. Även Syrien, Ryssland, Iran och andra länder har del i att det ser så bedrövligt ut som det gör. Dessvärre har vi dock också massor av människor som lider på riktigt. Om vi kan göra något för dessa människor står det inte i motsats till att skydda den yttre gränsen. Det är en humanitär insats. Om alternativet är att alla dessa människor som redan finns i Turkiet ska ut på flykt igen kan vi se en humanitär katastrof framför oss. Jag tror inte att det är så många som skulle vilja se den. Det vi ser nu är tillräckligt. Det gäller att få stopp på eländet, inte att öka på det.

Anf. 10 ANNIKA QARLSSON (C):

Fru talman! Det har varit många möten och många långa diskussioner även före det här toppmötet om vad som ska landa ned i MFF:en. Vi har haft många sittningar i EU-nämnden före det här extra toppmötet, där tanken ändå var att man skulle komma ett steg närmare.

Från Centerpartiets sida har vi under alla dessa möten pratat om att det måste bli en sänkning av avgiften, kopplat till att vi har ett stort bidragsland som lämnar unionen. I den linjen har vi ingen skillnad. Vi har varit måna om att det inte kan vara Sveriges bönder eller Sveriges landsbygd som ska

betala hela den notan. Vi måste se till att värna konkurrenskraften för Sveriges bönder.

När man pratar jordbruk får man det lätt till att vara ett intresse för några få. Så länge man pratar näring är det också en ren näringsfråga. Men pratar man sund och säker mat, miljönytta eller trygg livsmedelsförsörjning i en osäker och orolig värld är intresset betydligt större. Jag skulle säga att det är hundraprocentigt vad gäller medborgare och invånare som faktiskt vill ha mat.

År 1995, när vi blev medlemmar, valde vi att föra över jordbrukspolitiken från den nationella arenan till att bli gemensam. Det kan tyckas vara väldigt mycket pengar, men det är för att det är där vi har lagt möjligheten att driva en gemensam jordbrukspolitik.

Inför mötet var fokus på ramen, taket, avgifter och eventuella rabatter. Det är svårt att sitta i något bra förhandlingsläge om man inte är tydlig i den delen. Men när det gäller CAP skulle jag ändå vilja höra på vilket sätt statsministern och Sverige i de här mötena driver linjen när det gäller vad innehållet i CAP ska vara. Det är ju fortsättningen på ett modernt och miljösamt jordbruk som vi måste vara med och ställa om till – inte bara i Sverige utan också i resten av Europa.

Anf. 11 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Vi är helt överens. Ett av våra huvudargument är att när en stor nettobetalare lämnar gemenskapen måste det synas på budgeten. Jag säger till de andra också att jag tror att alla vi ledare i Europeiska rådet någon gång har suttit i någon organisation, regering eller något parti som har fått en minskad inkomst. Då börjar man med att fundera på hur man kan få ned utgifterna och inte bara på att man kan höja avgifterna. Det är rätt så naturligt.

När det gäller jordbruket delar jag också uppfattningen att det är mångas och inte bara några fås intresse. Det här har med vår livsmedelsförsörjning att göra. Det har med öppna landskap och den biologiska mångfalden att göra. Det är många perspektiv som ryms däri. Det är ett lands intresse. Det är ingen tvekan om det.

När det gäller CAP menar vi att den går att modernisera och att det går att flytta över mer pengar från den. Vi tycker till exempel att när det gäller rörelsen mellan pelare 1 och pelare 2 ser vi hellre den så kallade pelare 2 och alltså inte arealstödet som många nu vill flytta över mer pengar till. Man vill också ha möjlighet att vara flexibel mellan pelarna inom ett land och att den flexibiliteten ska ökas på. Vi tror att det kommer att medföra kostnadsökningar därutöver. Det driver säkert kostnader. Vi tycker också att det är rätt att det är 40 procent av CAP som går till klimatåtgärder som riktas mot en klimatomställning. Av budgeten som helhet är det 25 procent som går till klimatet.

Vi driver alltså på för en modernisering. Där andra vill se till exempel högre arealstöd menar vi att det hellre ska gå mot pelare 2. I den meningen är vi överens också med Österrike.

Anf. 12 ANNIKA QARLSSON (C):

Fru talman! Jag tror att även den linjen är oerhört viktig att nyansera och förtydliga. Det blir lätt att den är det lovliga bytet: CAP ska finansiera allt annat som vi ska göra. Det skapar en konstig bild av en stor del av vad

vi faktiskt lägger pengarna i vår budget på. Då måste det också finnas företrädare som står upp för och beskriver precis den nytta som det här innebär.

Tittar man på vad Sverige har för mål kopplat till livsmedelsstrategin och annat är det oerhört kontraproduktivt att stå och prata ned den näring som ska vara med och bidra till säker och trygg mat här i Sverige.

Hur mycket av tiden och kraften i de möten som statsministern har haft har ägnats åt att beskriva en moderniserad CAP? Och på vilket sätt kommer det att stärka konkurrenskraften för de svenska bönderna?

Anf. 13 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Det är inte så att CAP ska finansiera allt. Jag sa i min inledning att vi ser möjligheter att minska på marginalerna på alla rubriker. Det finns marginaler också för att man tar lite höjd för någonting, och där ser vi att det finns möjligheter – likaså den så kallade utvecklingsfonden och de så kallade specialinstrumenten. Det finns alltså flera möjligheter att dra ned på budgeten som inte enbart drabbar CAP. Det vill jag ha sagt först.

Vi har inte varit inne i detaljerade diskussioner, utan det har handlat om budgeten som helhet, rabatterna, återflödet och de så kallade egna medlen. Det är det som har varit uppe för diskussion. Vi har tydliggjort att vi ännu inte har riksdagens mandat men är beredda att öppna för en sådan diskussion för att se vart det kan leda för att hålla nere avgiften.

Anf. 14 ILONA SZATMARI WALDAU (V):

Fru talman! Tack, statsministern, för återrapporten!

Jag tycker att det är positivt att kommissionen ändå går oss till mötes även om det inte är tillräckligt mycket. Det är bra att vi håller ihop. Men det är negativt att det är så många länder som fortsätter vilja hålla budgeten uppe och att så många vill hålla fast vid ett omodernt och dysfunktionellt jordbruksstöd.

Jag hoppas att det finns en enighet om klimatsatsningarna och att klimatet kommer att genomsyra budgeten som helhet. Jag tyckte att statsministern sa att ni inte har gått in på de detaljerna, men det kanske går att säga någonting om hur läget är eller hur ni pratade om det.

Det är också positivt att vi i Sveriges riksdag är helt överens om hur Sveriges avgift ska vara. Men vi har helt olika åsikter om själva budgeten, det vill säga hur pengarna i budgeten ska fördelas. Till exempel har vi olika syn på hur budgeten ska se ut när det gäller flyktingar och Frontex. Jag tycker att det som händer i Turkiet nu visar att EU har haft en felaktig strategi när man har gjort sig beroende av Turkiet. Vi har ofta kritiserat det från den här talarstolen och i EU-nämnden.

För vår del tycker vi att budgeten för flyktingpolitik ska handla om mottagande i Europa snarare än om satsningar på arméer och en hård gränskontroll. Där har vi väldigt olika syn. Jag skulle gärna få lite kommentarer från statsministern när det gäller budgetens innehåll. Som statsministern själv har sagt flera gånger är det inte avgiften som styr budgeten utan budgeten som styr avgiften.

Prot. 2019/20:80

3 mars

Återrapportering från
Europeiska rådets
möte

Anf. 15 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Jag vill först konstatera att vi är ense om huvudambitionen. Det är många medlemsstater på den andra sidan – ja, så är det, och de driver på väldigt hårt. Vi har det som kallas för F4, eller skattebetalarnas vänner, som vi kallar det. De har en grupp som vill öka på mycket mer på sammanhållnings- och jordbrukspolitiken. Det är ett sjuttontal länder. Vi ser där vilka styrkor det här handlar om.

Vad gäller klimatet kom kommissionen i sitt sista förslag, vilket inte längre är en del av förhandlingen för att det inte accepterades, med förslaget när det gäller klimatfrågan att öka på den 25-procentiga delen som är mainstream för klimatåtgärder – att 25 procent av budgeten i dess helhet skulle gå till klimatet – till 30 procent i slutet av perioden. Det var en gest gentemot oss som vill ha mer av den varan. Vi får återkomma till det. Nu är det minst 25 procent som gäller.

När det gäller att EU är beroende av Turkiet vill jag säga att flyktingar är beroende av humanitär hjälp. Det är det som är sanningen. Alternativet till hur det är nu är att dessa människor inte har någonstans att ta vägen. Vart ska de ta vägen? Vi kan inte återgå till en situation som den vi hade 2015. Det var en ohållbar situation både för flyktingarna och för länderna. Här ges de drägliga förhållanden. Det är nog tufft som det är – jag begriper det – men att inte ha någonstans att ta vägen, inte ha tak över huvudet, inte ha skolgång för barnen och inte ha mat eller medicin är etter värre. Jag vill påstå att det här är en situation som naturligtvis har sitt ursprung i Syrienkonflikten. Turkiet är medskyldigt till det, ja, men vi måste nu först och främst fokusera på människorna som är beroende av humanitär hjälp och inte på spelet mellan Turkiet och EU.

Anf. 16 ILONA SZATMARI WALDAU (V):

Fru talman! Jag håller inte med statsministern när han säger att det är flyktingarna som är beroende av Turkiet. Skulle vi ge humanitär hjälp skulle vi inte ha den situation vid den grekisk-turkiska gränsen som vi har i dag, utan då skulle Europa ta emot flyktingar och ge humanitär hjälp i Europa. Tak över huvudet, medicin, skola för barnen och allting som statsministern nämner borde inte vara Turkiets sak, speciellt inte, som statsministern själv nämnde, eftersom Turkiet också bidrar till att skapa fler flyktingar genom sin inblandning i Syrienkonflikten.

Vi har alltså samma åsikt när det gäller Sveriges avgift – att den inte ska öka – men olika åsikter om hur budgeten ska fördelas när det gäller flyktingar och gränsbevakningen.

Anf. 17 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Jag tror att det var en korrekt sammanfattning av kärnan i detta. När det gäller avgiften och budgeten har vi nog samma uppfattning, men jag menar att det skulle bli en fullständigt ohållbar situation om de miljoner flyktingar som finns i Turkiet skulle in i Europa. Då skulle vi få samma situation som 2015, och det skulle inte bli bättre för dem – det skulle bli kaos under lång, lång tid. Det är därför jag säger att detta inte är beroende av Turkiet utan att flyktingarna är beroende av humanitär hjälp, och den får de där nu. EU är med och betalar, och jag är glad att vi gör det. Dessa människor hade nämligen haft ett ännu större elände om det inte hade skett.

Anf. 18 DÉSIRÉE PETHRUS (KD):

Fru talman! Tack för åiterrapporten, statsministern!

Vi har haft diskussionen om långtidsbudgeten uppe under en ganska lång tid, och jag tror att vi från Kristdemokraternas sida är i stort sett överens med regeringen när det gäller prioriteringar och att hålla nere avgiften. Det gäller även de prioriteringar som lades fram i deklarationen i Sibiu om vad det är EU faktiskt ska göra för medborgarna i Europa med den långtidsbudget som nu ska antas.

Jag tycker att det är viktigt att statsministern inte gick med på den långtidsbudget som Europeiska rådets ordförande hade lagt fram. Det var en oacceptabelt stor höjning av den svenska avgiften. Vi vet att brexit innebär att Storbritanniens bidrag till budgeten, ungefär 60–75 miljarder euro, försvinner. Det måste få konsekvenser, och vi måste nu förhålla oss till en mindre budget och en modernisering av budgeten. Vi lever i en osäker värld där vi måste stärka gränsskyddet, stärka säkerheten när det gäller cyberkrig och annat. Vi har lovat medborgarna att satsa på trygghet och säkerhet, och därför måste vi stärka den. Samtidigt ska vi förstås fortsatt satsa på forskning, utveckling och de företag som skapar vår välfärd.

På toppmötet diskuterades den så kallade plastkomponenten, alltså återvinning av plastförpackningar, vilket enligt statsministern skulle gynna Sverige. Hur ser statsministern på frågan nu efter toppmötet – blev det några ändringar? Är detta enligt statsministern fortfarande attraktivt för Sverige? Han har ju uttalat sig positivt om det.

Anf. 19 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Till att börja med tycker jag att Désirée Pethrus resonemang är precis rätt. Det är precis det vi vill återkomma till: Vad var det vi sa i Sibiu, och vad var det vi kom överens om? Jo, vi kom överens om jobben, en modern industripolitik, forskning och utveckling, innovation, säkerhet, klimat och de värderingar EU ska stå för – inte minst jämställdhet. Det var kärnan, och det är därför vi vill modernisera budgeten utifrån precis det. Jag tycker alltså att det är helt rätt att backa tillbaka till det, för det är där vi måste hålla oss.

Det finns dock fortfarande starka krafter som vill se inte minst sammanhållningspolitiken. Det är någonstans förståeligt; man får förstå dessa länder, för det betyder naturligtvis mycket för deras möjligheter. Men vi menar att i takt med att länder och ekonomin utvecklas – en del av de här länderna har en betydligt snabbare ekonomisk utveckling än vad Sverige har – måste det också bli färre och färre regioner som är beroende av stöd. På det sättet borde det alltså vara rätt naturligt, och den diskussionen kommer att fortsätta.

Vad gäller den så kallade plastkomponenten var det egentligen två nya egna medel som var uppe till diskussion. Det ena var ETS, det vill säga utsläppshandelssystemet, och där markerade inte minst Tyskland väldigt tydligt att det inte kommer på fråga. Jag skulle nog alltså säga att den är borta från dagordningen. Det andra var plasten, det vill säga hur man klarar av att återvinna och ta hand om plast. Jag vill först säga att jag har varit väldigt tydlig gentemot kommissionen och Europeiska rådets ordförande med att vi inte har riksdagens mandat där. Vi är dock öppna för att titta på möjligheten, för detta gör de facto två saker. För det första minskar det Sveriges avgift – jag ska låta siffrorna vara runda, men det kan faktiskt

handla om någon miljard, vilket är mycket. För det andra gör det nytta för klimatet. Därför tycker jag att vi ska vara beredda att titta på den.

Anf. 20 DÉSIRÉE PETHRUS (KD):

Fru talman! Initialt har vi ställt oss tveksamma till att ta in nya egna medel eftersom vi inte vet vart det kommer att barka hän om EU börjar lägga till fler och fler sådana här typer av egna medel. Vi är ändå beredda att titta på ett förslag, precis som statsministern uppenbarligen är det.

Jag funderar lite grann på strategin framåt. Finns det en risk att moderniseringen och förnyelsen av budgeten tappar fart? I det finska ordförandeskapet drog man nämligen ned på det för att få ned själva avgiften, så hur tänker statsministern om detta med att balansera en minskad budget med att samtidigt höja rejält på frågor som handlar om säkerhet och migration? Vi har ju sett ett stort behov av att satsa på det, inte minst under de senaste dagarna.

Anf. 21 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Det är klart att den risken finns, och det är massor av parametrar som är uppe till diskussion för att detta ska gå ihop i slutändan. Jag har hela tiden sagt att jag tror att det är klokt av oss att se att det finns mängder av parametrar som ska vara uppe till diskussion.

Vi talar givetvis om den totala volymen, och det är rabattens storlek samt nya beräkningsgrunder. Till exempel plastavgiften är en sådan. Vi talar om hur stor flexibiliteten ska vara när det gäller moms- och tullavgifter, till exempel marginalerna på de olika rubrikerna. Sedan är det bni-utveckling och en massa olika saker som påverkar. Det är alltså absolut så att de länder som exempelvis vill ha högre när det gäller sammanhållningen också kommer att driva mindre av modernisering. Det kommer med andra ord att gnuggas, så att säga, och där finns också en balansgång framför oss.

Anf. 22 JOHAN PEHRSON (L):

Fru talman! Europas utmaningar är betydande i dessa dagar, inte minst när det gäller behovet av en långsiktig finansiering, och därför sitter vi nu och förhandlar om den här budgeten. Jag tackar statsministern för åtterrapporeringen; vi får se var detta landar.

Man ska komma ihåg att historien i det här parlamentet, Sveriges riksdag, har varit att vissa partier har velat låsa fast regeringen på väg ned till dessa förhandlingar. Vi från Liberalerna tycker att det är viktigt med stor flexibilitet, och det har heller inte varit någon hemlighet att vi från liberalt håll tycker att det är viktigt att investera massivt i Europa. Europa är någonstans med och är svaret på de flesta utmaningar vi har. Oavsett om vi pratar om säkerhet, migration eller inre trygghet är till exempel utvecklingen inom Europol eller Eurojust helt avgörande för att vi tillsammans ska kunna bekämpa grov brottslighet. Ska vi kunna göra det med kraft bör man göra det mer på europeisk nivå, och initialt kan det kosta för att få kraft i detta.

Europa står också inför enorma klimatinvesteringar, och det krävs investeringar i forskning och för den delen innovationer. Europa ska ju vara den plats på jorden där mest idéer skapas, där välfärd och välstånd skapas och där företagsamheten blomstrar. Det kräver dock ett enormt fokus. Jag

förstår hur svårt det är att få med sig de länder som är fastbitna i det traditionella, i det gammaldags jordbruksstödet och i sammanhållningspolitiken, för det är klart att de har sina utmaningar. Men vilka konkreta vägar pratar man om tillsammans med Danmark, Holland, Österrike – och kanske några som ibland står oss lite närmare i dessa frågor, som Tyskland – för att bryta igenom detta? Vi behöver nämligen ha fram varenda euro till dessa framtidsfrågor, för det är när Europa står samlat som vi står starka.

Anf. 23 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Vi är överens om att avgiften inte kan öka hur mycket som helst. Alla ser att avgiften kommer att öka bara beroende på bni-utvecklingen, så det är naturligt. Vi har sagt att vi har parlamentets stöd där, och det är inget konstigt – vi ska vara nettobetalare, och vi ska ta vårt ansvar för EU – men det finns en gräns för hur mycket en avgift kan öka. Det är det vi påtalar: Det finns en gräns. Vi har väldigt stora åtaganden i att se till att välfärden fungerar som den ska i Sverige, så vi har mycket att göra här. Det är därför det finns en gräns.

Jag delar också grunduppfattningen om EU:s betydelse. Därför är jag glad över att vi hade en EU-debatt här i parlamentet för inte så länge sedan. Jag tror att det var första gången en sådan debatt hölls där statsministern fick ge uttryck för en Europapolitik. Vi ser precis i dagarna hur oerhört betydelsefullt samarbetet med EU är liksom även det samarbete vi har med den europeiska smittskyddsmyndigheten. Vi ser det också i många andra sammanhang.

Vi får i diskussionen om EU-budgeten aldrig glömma bort vad EU betyder för oss. Det gäller jobb, forskningsmöjligheter, utbildning och annat. Men det finns som sagt en gräns.

Vilka vägar har vi diskuterat? Som jag sa tidigare ser vi att det nog finns marginaler under varje rubrik. Vi tror att det finns ett antal miljarder att ta bort där. Utvecklingsfonden är en sådan liksom specialinstrument som ligger utanför de olika rubrikerna och budgeten för dem. Vi menar att det finns saker att dra ned på där, utan att man gör våld på verksamheten för detta.

Dessutom står vi fortfarande för en modernisering vad gäller både sammanhållningspolitiken och jordbrukspolitiken. Ju större flexibilitet man har inom länderna när det gäller dessa instrument desto mer driver det kostnader och utgifter. Är man mer restriktiv kan man hålla ned utgifterna.

Anf. 24 JOHAN PEHRSON (L):

Fru talman! Tack för svaret! Det gäller att man inte blir dumsnål om man vill det som vi från Liberalerna brukar framhålla nämligen att det är väldigt viktigt att de pengar som man tar in används korrekt, hur detta nu än landar. Vi vet om att det förekommer bedrägerier inte bara i Sverige och enskilda medlemsländer, utan det förekommer också på den nivå som gäller EU-medel. Därför är satsningar på till exempel det europeiska åklagarsamarbetet extremt viktiga för att se till att krona för krona och euro för euro används på korrekt sätt.

Detta borde man kunna ha som ett litet bräckjärn mot dem som snarare är väldigt fokuserade på det gamla och att det bara ska vara stödutbetalningar, oavsett om det gäller sammanhållningen eller jordbruket, på det sätt som har varit tidigare.

Jag tycker att det är intressant att man tittar på egna medel. Vi i Liberalerna tycker till exempel att det på sikt kan vara rimligt med en gemensam koldioxidbeskattning. Men plastavgiften – plastskatten – eller för den delen vissa tullar måste också kunna höjas.

Anf. 25 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Jag delar uppfattningen om att inte vara dumsnål, och därför kommer jag gärna tillbaka till den fråga som Désirée Pethrus ställde om vad vi faktiskt har kommit överens om. Detta är de kärnområden som vi vill arbeta med, och det är detta som är det moderna Europa. Det gäller bland annat den klimatomställning och klimatanpassning som måste göras.

Inom dagens system finns sådant som är bedrägeri, som åklagare naturligtvis måste hantera. Men jag menar att det också finns fullt lagliga utgifter inom spelets regler som inte tillför särskilt mycket modernisering. Jag tänker framför allt på pelare 1 och jordbrukspolitiken, för att tala klartext.

Vad gäller plast och andra avgifter är det en diskussion som får fortsätta. Jag tror att det just nu är den som ligger närmast till hands. Längre fram, kanske nästa gång, kommer kanhända en diskussion också om annat, vad vet jag.

Anf. 26 ÅSA WESTLUND (S):

Fru talman! Tack, statsministern, för åtterrapporten!

Jag delar föregående talares inställning om att Europa är en del av den lösning som vi framöver måste se för många frågor. Det gäller inte minst den smittskyddsmyndighet som ligger i Solna i Sverige. Den spelar en helt avgörande roll i det gemensamma arbete som vi har just nu i EU för att förhindra spridningen av det virus som skulle kunna orsaka stor skada för både vår och hela Europas befolkning.

Förra veckan hade jag möjlighet att tillsammans med mina barn, som hade sportlov, åka en runda till Småland. Längs vägarna kunde vi se hur sjö efter sjö hade svämmat över. När jag skulle åka hem sa de på radion att E4:an var avstängd söder om Ljungby. Längs vägarna där vi for kunde vi även se att man hade byggt upp barrikader mot vattnet och att det fanns hus som var helt översvämmade.

Det där var en påminnelse om att vi i Sverige har ett väldigt förändrat klimat. Vi har sett torka och extrema värmeböljor på hela den europeiska kontinenten. På DN.se kan man följa klimatförändringarna i realtid. I dag kunde man där läsa att medeltemperaturen i världen har ökat med 1,2 grader. I Sverige är ökningen större. 41 procent av Arktis is har smält. Havsnivån har ökat med 25 centimeter. Vi har mindre än åtta år på oss att nå nettonollutsläpp om vi ska klara målet om 1,5 grader, vilket krävs för att förhindra de värsta konsekvenserna av klimatförändringarna.

Ur detta perspektiv kan man inte nog understryka hur viktigt det är att EU:s långtidsbudget har ett tydligt fokus på klimatet. Minst 25 procent är lite i underkant. Statsministern har ändå gett ett litet besked om att det finns länder som vill flytta pengar inom jordbruksstödet och så vidare från klimatet. Finns det en risk att målet om minst 25 procent minskar?

Anf. 27 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Man kan aldrig utesluta någonting, men jag har inte märkt något tryck på att vi skulle gå under de 25 procenten. I det sista förslag som kommissionen lade fram, vilket alltså inte längre finns på bordet, menade man att vi kan höja till 30 under mandatperioden. Vi ska alltså öka detta successivt. Jag tycker att kommissionen är väldigt tydlig med detta, och det finns ett starkt stöd för att budgeten måste kunna hantera både klimatomställningen och anpassningen. Vi är ju redan där. Vi behöver skydda delar av länderna.

Många har sagt att detta är den varmaste vintern. På några ställen har det de facto inte varit någon vinter, utan från höst blev det vår. Det är ett varningens tecken som vi måste ta på allvar.

Den tvekan som finns är från många länder som känner att de ligger så långt efter och har så mycket att göra. Därför tycker jag att det är rätt att det i budgeten ska finnas en möjlighet att stötta länder som helt enkelt har längre väg att gå så att de exempelvis kan bli av med kolberoendet. Man märker att det finns de som undrar om de klarar av det hela och vad som händer om de inte klarar av det. Men de allra flesta vill göra något och har förstått att det är allvar. Jag bedömer alltså inte att risken är stor.

Vi skulle dock vilja göra mer och få in klimattänket på alla områden så att det på ett tydligt sätt blir mainstream i hela budgeten. Vi vill att den dag då vi förhoppningsvis kommer överens om en budget har vi det här som nästa steg: Hur ser vi nu till att klimatperspektivet finns under alla rubriker?

Anf. 28 ÅSA WESTLUND (S):

Fru talman! Tack, statsministern, för svaret!

Jag tycker att det förtjänar att understrykas att jordbrukares inkomst ändå ska komma ifrån att man kan sälja produkter till oss. Därmed är det oerhört viktigt att värna om lika konkurrensvillkor för såväl svenska som europeiska bönder. Det är detta de ska få stöd för, det vill säga att ha lika konkurrensvillkor. Men därutöver kommer denna sektor att drabbas väldigt hårt av klimatförändringar i form av skogsbränder här i den norra delen av Europa och i form av stora utmaningar med torka, översvämningar och så vidare. Därför är det viktigt att den här sektorn ställer om och får hjälp att klara dessa förändringar.

Ser statsministern någon möjlighet att föra fram detta ytterligare så att de också ser behovet av att just jordbrukssektorn får stöd och hjälp att klara klimatomställningen? Det är ju inte bara kolindustrin utan även andra delar av industrin som behöver ställa om.

Anf. 29 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Ja, och därför var förslaget att man räknar med 40 procent vad gäller jordbruksstödet. Många vill driva det dithän. Men som jag sa finns det också krafter som vill driva det hela åt andra hållet så att vi använder mer på pelare 1, arealstödet.

Återigen: Där är vi överens med Österrike som har ett större intresse av CAP än vad vi har. Men just i denna del säger de att de helt och hållet håller med. Det är detta slags jordbruksstöd som de också vill se. Vi får fortsätta hjälpas åt här.

Jag tycker att kommissionen har en tydlig inriktning vad gäller klimatfrågan. Ursula von der Leyen är väldigt tydlig. Vi får se till att hålla i frågan för vi måste komma med en budget som vi kan vända oss till medborgarna med och säga: Vi har lagt fram en budget som hjälper till i klimatomställningen.

Anf. 30 AMANDA PALMSTIERNA (MP):

Fru talman! Tack för återrapporten, statsministern!

Som Åsa tog upp är det mycket viktigt att Sverige driver på för att EU:s hela budget ligger i linje med Parisavtalet. Jag har tidigare också hört statsministern säga att Sverige driver på för detta. Det är också mycket viktigt att Sverige driver på för att öka den del av budgeten som är öronmärkt för klimatet.

Men detta tänkte jag inte ställa någon fråga om i dag, utan jag vill uppehålla mig villkor och uppföljning. Det är ju generellt när det gäller EU:s pengar väldigt viktigt med ordning och reda och med uppföljning och villkor, så att pengarna används till det som medlemsstaterna har kommit överens om. Det ska bli verklighet och inte bara fina ord och siffror på ett papper. Vad gäller både den öronmärkta klimatpotten och hela EU:s budget behövs det tydliga villkor och uppföljning för klimatet, så att pengarna verkligen jobbar för det.

Hur ser statsministern på möjligheten att framöver driva på och även få gehör hos andra medlemsstater vad gäller att se över och skärpa uppföljningssystemen för klimatåtgärder inom budgeten?

Anf. 31 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Alla säger att vi måste ha ordning och reda. Sedan finns det lite olika förslag med olika tyngdpunkter och så vidare, men vi är väldigt tydliga med detta. Det är en förtroendefråga gentemot medborgarna att man vet att pengarna används till det som de är avsedda för.

Det pågår hela tiden diskussioner om att skärpa uppföljningssystemen. I den här kontexten har vi inte kommit in i den diskussionen, men det är hela tiden vår linje. Det finns också flera andra som är inne på samma linje. Vi behöver verkligen visa att vi har struktur och system för att följa upp och ställa krav på hur pengarna ska användas. Det ska vara lätt att följa upp. Den diskussionen återstår i allt väsentligt, även om det förs en pågående dialog i EU om hur vi ska bli ännu bättre på att se till att pengarna används rätt.

Anf. 32 AMANDA PALMSTIERNA (MP):

Fru talman! Jag tackar för svaret. Det låter väldigt bra att det här finns levande i diskussionerna framöver, så att det inte kommer in på slutet.

I anslutning till det här har vi också Just Transition Fund. Det är jätteviktigt att det finns – vi ska hjälpas åt. Där finns det ett villkor: Man måste åta sig klimatneutralitet till 2050 för att få pengar. Men det är ju bra om insatserna kommer tidigare. Man tjänar mer på att göra insatser tidigare. Jag undrar om det förs en diskussion om att även ha ett villkor till 2030. Fler steg på vägen vore väldigt bra. Sedan är det också så att villkoret bara gäller 50 procent av pengarna. Det vore egentligen rimligt om de villkorades till 100 procent. Frågan är om vi kan driva den diskussionen framöver.

Anf. 33 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Det är flera som har nämnt att vi bör ha ett delmål. Jag tycker att det är logiskt tänkt. Det är långt till 2050. Det är också så Sverige har gjort – vi sätter upp delmål. Nu kan jag inte alla detaljer just här, men mig veterligen har vi inte sett något sådant konkret förslag ännu. Det är dock flera som har tagit upp det. Det vore rimligt att ha ett delmål till 2030.

Det är klart att hela den här mekanismen måste syfta till att vi ska handla så tidigt som möjligt och inte vänta tills det kanske är för sent. Vi vill se att kurvan bryts. Det är så vi gör i Sverige också. De politiska beslut vi fattar ska se till att kurvan bryts nedåt, så att vi får en snabbare minskning av utsläppen. Jag utgår från att hela det här fondsystemet bygger på att det ska ske så tidigt som möjligt.

Åtterrapporeringen var härmed avslutad.

§ 2 Justering av protokoll

Protokollen för den 31 januari samt för den 4–7 och 11 februari justerades.

§ 3 Avsägelse

Andre vice talmannen meddelade att *Kadir Kasirga* (S) avsagt sig uppdraget som ledamot av riksdagen från och med den 9 mars.

Kammaren biföll denna avsägelse.

§ 4 Meddelande om frågestund

Andre vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 5 mars kl. 14.00*.

§ 5 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2019/20:340

Till riksdagen

Interpellation 2019/20:340 Valsedelssystemet
av Fredrik Lindahl (SD)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 6 mars 2020.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 14 februari 2020

Justitiedepartementet

Morgan Johansson

Prot. 2019/20:80
3 mars

Interpellation 2019/20:347

Till riksdagen

Interpellation 2019/20:347 Ökad delaktighet i arbetet för en bättre arbetsmiljö

av Magnus Persson (SD)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 17 mars 2020.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 20 februari 2020

Arbetsmarknadsdepartementet

Eva Nordmark (S)

Enligt uppdrag

Susanne Södersten

Expeditionschef

Interpellation 2019/20:352

Till riksdagen

Interpellation 2019/20:352 Det nya reseavdraget

av Eric Palmqvist (SD)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 20 mars 2020.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 21 februari 2020

Finansdepartementet

Magdalena Andersson (S)

Enligt uppdrag

Johan Ndure

Departementsråd

Interpellation 2019/20:354

Till riksdagen

Interpellation 2019/20:354 Redovisning av hela skatten på lönespecifikationen

av Lars Jilmstad (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 20 mars 2020.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 24 februari 2020

Finansdepartementet

Magdalena Andersson (S)

Enligt uppdrag

Johan Ndure

Departementsråd

§ 6 Anmälan om faktapromemoria

Prot. 2019/20:80
3 mars

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

2019/20:FPM19 Kommissionens arbetsprogram 2020 *COM(2020) 37* till utrikesutskottet

§ 7 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Skatteutskottets betänkande

2019/20:SkU16 Trängselskatt i Mariefholmstunneln i Göteborg

Justitieutskottets betänkanden

2019/20:JuU30 Unga lagöverträdare

2019/20:JuU32 Terrorism

Civilutskottets betänkande

2019/20:CU11 Associationsrätt

Kulturutskottets betänkande

2019/20:KrU6 Spelfrågor

Utbildningsutskottets betänkande

2019/20:UbU13 Gymnasieskolan

§ 8 Svar på interpellation 2019/20:283 om ojämlikhet i cancervården

*Svar på
interpellationer*

Anf. 34 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Camilla Waltersson Grönvall har frågat mig vilka nya konkreta nationella åtgärder jag avser att vidta i syfte att tydligt minska de långa väntetiderna inom svensk cancervård, vilka nya konkreta nationella åtgärder jag avser att vidta i syfte att minska de stora omotiverade regionala skillnaderna inom svensk cancervård samt hur jag avser att uppdatera den nationella cancerstrategin så att den fångar in alla relevanta perspektiv som finns gällande svensk cancervård.

Cancervården utvecklas snabbt vad gäller patientcentrering, diagnostik, bättre behandling och användning av digitala stöd. Samtidigt insjuknar fler i cancer, och tack vare bättre behandling lever fler med cancer. Det här måste samhället ge cancervården förutsättningar att svara upp mot. Bland annat därför har regeringen bestämt att den nationella cancerstrategin ska uppdateras årligen genom överenskommelser mellan staten och Sveriges Kommuner och Regioner.

Dessa årliga överenskommelser har slutits sedan 2015 i syfte att öka jämlikheten och korta väntetiderna i cancervården. Överenskommelsen för 2020 omfattar huvuddelen av de totalt 500 miljoner kronor som regeringen

årligen investerar i cancervården. Fokus för överenskommelserna har varit att införa standardiserade vårdförlopp.

År 2015 infördes de första standardiserade vårdförloppen, och 2018 hade totalt 31 standardiserade vårdförlopp införts. Tillsammans täcker dessa över 95 procent av alla cancerdiagnoser.

De standardiserade vårdförloppen syftar till att patienter med misstänkt cancer ska få en högkvalitativ och jämlik utredning, oavsett var i landet man bor.

Målet för 2020, att minst 70 procent av dem som insjuknar i cancer ska vara utredda enligt ett standardiserat vårdförlopp, uppnåddes 2018. Färska statistik från SKR visar att siffran har nått 74 procent. Det motsvarar över 100 000 personer, och från enkätundersökningar vet vi att cancerpatienternas nöjdhet med vården har förbättrats i flera avseenden.

Inom ramen för de standardiserade vårdförloppen finns ambitiöst satta så kallade maximala ledtider. De utgör ingen utlovad vårdgaranti, utan är mycket högt ställda mål om hur lång tid de olika momenten minst behöver ta för att kunna utföras med god kvalitet.

Trots att målen är högt satta ska samhället förstås sträva mot att nå dem. Mellan 2017 och 2019 var väntetidsläget på nationell nivå avseende cancer generellt sett oförändrat. Här har vi alltså mer att göra.

Regeringen kommer därför fortsatt att stärka cancervården. Det framgår bland annat av januariavtalet. Utöver arbetet med att korta väntetiderna handlar det om att stärka patienten med bättre rehabilitering, uppföljning och palliativ vård. Men det handlar också om att minska behoven av vård och behandling av cancer genom förebyggande åtgärder. Ytterligare ett viktigt område är barncancervården, som tillsammans med rehabilitering och uppföljning får 80 miljoner kronor 2020.

Vidare görs det insatser för att utveckla och effektivisera metoder för tidig upptäckt och behandling av cancer. Tidig upptäckt är viktigt för att öka överlevnaden. Som ett exempel avsätter regeringen 5 miljoner kronor till Regionalt Cancercentrum Norr under 2020. Pengarna går till att med hjälp av biobanker identifiera blodprov som kan användas för att upptäcka flera cancerformer tidigare.

Den insatsen är en del i regeringens arbete med att stärka life science-området och den nationella strategin för life science, som regeringen presenterade i december 2019. Regeringen vill att Sverige fortsätter att ligga i framkant vad gäller utvecklingen inom hälso- och sjukvården – liksom att patienter får del av nya behandlingsmetoder, nya läkemedel och ny teknik. Under 2020 kommer regeringen dessutom att presentera en ny forskningspolitisk proposition.

Avslutningsvis kommer regeringen att fortsätta och intensiviera den strategiska utvecklingen av såväl cancerstrategin som arbetet mot cancer i övrigt. Svenska folket förtjänar en ännu bättre och mer jämlik cancervård med kortare väntetider.

Anf. 35 CAMILLA WALTERSSON GRÖNVALL (M):

Fru talman! Jag tackar socialministern så mycket för svaret.

Det är förvisso en stor glädje att leva i ett land där vi har så hög medicinsk kvalitet och där vi ser att utvecklingen är väldigt positiv när det gäller allt från behandlingar och ny diagnostik till exempelvis precisionsmedicin.

Men vi lever också i ett land där vi ligger i botten när det handlar om sjukvårdsköer. Vi har under de senaste fem åren sett fördubblade sjukvårdsköer och tredubblade köer till barn- och ungdomspsykiatri. Det som nu oroar mig och som vi ska diskutera i den här interpellationsdebatten är de ökade köerna till cancervården.

Bilden är dubbel. Samtidigt som det är en fantastisk medicinsk kvalitet har människor i Sverige en högst otillgänglig och ojämlig cancervård. Den är olika tillgänglig beroende på var någonstans i landet du bor, och det spelar också roll vilken socioekonomisk bakgrund du har. Vi ser att vårdköerna växer inom just cancervården.

För ett par veckor sedan var jag och socialministern på en väldigt trevlig tillställning där vi firade att vi nu har tio år av nationell cancerstrategi att lägga bakom oss. Man visade där tre väldigt tydliga staplar. Det var tre staplar över 2017, 2018 och 2019. De gick åt helt fel håll, det vill säga: Våra köer ökar.

Jag är så glad att en del av den nationella cancerstrategin infördes av alliansregeringen. Standardiserade vårdförlopp är någonting som kommer därifrån och som den rödgröna regeringen har varit med att utveckla. Men det är tyvärr lika tydligt när vi tittar på dem.

Av de 29 standardiserade vårdförlopp som fanns på plats år 2017 har väntetiderna år 2019 ökat gällande 21 stycken och minskat avseende sju jämfört med 2017. Den statistiken är hämtad, så att alla kan läsa, från sammanställningar från Regionala cancercentrum i samverkan.

Vi ställer frågan hur regeringen i olika sammanhang kan hävda att svensk cancervård är relativt tillgänglig och jämlik när fakta, erfarenhet och kunskap pekar i en helt annan riktning.

Vi har mer att göra, säger socialministern. Jag skulle verkligen vilja understryka det. Det finns oerhört mycket att göra. Min önskan är att socialministern höjer ambitionerna när det gäller de svenska cancerköerna.

Min fråga till socialministern blir om man är beredd att ta ett större nationellt ansvar när det pekar så oerhört olika åt olika håll i olika regioner. Det är naturligtvis ett stort bekymmer.

Anf. 36 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Tack, Camilla Walterson Grönvall, för frågan!

Vi möts i många sammanhang och talar just om cancervård. Om det finns frågor som förenar kammaren och partier är det verkligen engagemanget när det gäller cancervård. Vi vet att de som drabbas av en cancer blir allt fler.

Inte minst i takt med att man överlever en cancer, att vi blir allt äldre och att vi botar andra sjukdomar blir det allt fler som kommer att få uppleva att man får en cancerdiagnos någon gång i livet och utan tvekan hos en nära anhörig. Vi berörs alla väldigt starkt av detta.

Därför har det varit så väldigt positivt att vi har haft en cancerstrategi under en längre tid. Jag känner verkligen inte behov av att tala om vilket parti och vilka majoriteter i regeringen som har fattat vilka beslut. Jag har upplevt en otrolig samsyn under hela den här resan.

Vid det tillfälle som Camilla Waltersson Grönvall hänvisar till fick Göran Hägglund, min företrädare som socialminister från Kristdemokraterna, ta emot ett pris för att ha tagit initiativet. Det är ett jätteansvar som jag verkligen tar på stort allvar att föra det arbetet vidare.

Det har varit ett väldigt stort fokus på standardiserade vårdförlopp. Man säger pakkeforløb i Danmark. Det var vi många som var och tittade på för ett decennium sedan och tänkte: Hur ska vi kunna göra likadant i Sverige?

Nu har vi standardiserade vårdförlopp. Det är ingenting som man sätter i stora rubriker. Det är inte så lätt att förklara. Vad betyder standardiserat vårdförlopp? Jag gjorde ett försök i mitt interpellationssvar att beskriva det.

Det är ett sätt för vården att beskriva vad som är minsta möjliga tid som man behöver för att med kvalitet kunna genomföra allt från att göra diagnos och få resultat till att komma igång med behandling.

Det här är ett arbete som bara har pågått under några års tid. En del standardiserade vårdförlopp har bara ett par år på nacken. När de nu är på plats och 95 procent av alla cancrar omfattas av standardiserade vårdförlopp måste arbetet sätta igång att få varje vårdförlopp att pressas ihop.

Camilla Waltersson Grönvall talade förtjänstfullt inledningsvis om medicinska resultat, vilken fantastisk personal som finns, och så vidare. Det är viktigt att i sammanhang som gäller cancer börja tala om överlevnad och knyter den till detta.

Vi har en växande andel som överlever, vilket vi ser när vi tittar på femårsöverlevnaden. Det är förstås jätteväsentligt. Det är vad som verkligen spelar roll. Men varje dag av väntan när det handlar om cancer skapar en oro. Det spelar egentligen inte så stor roll vilken medicinsk effekt som den i olika sammanhang har. Det är klart att det skapar väldigt mycket av oro och psykisk stress. I vissa fall är det självklart så att en kortare väntan också förbättrar förutsättningarna för en överlevnad.

Det är för att man vill åstadkomma en mer jämlik cancervård som de standardiserade vårdförloppen har införts, som svar på Camilla Waltersson Grönvalls fråga, så att det ska kunna bli jämförbart över landet. Vi har saknat de möjligheterna.

Man har egentligen bara sett på cancervården som en del av övrig vård. Man kan titta på hur många som får vård inom vårdgarantin. Det är 98 procent som får det till skillnad mot en lägre siffra när det handlar om vården i allmänhet.

Kanske är det så att SVF ändå har skyddat cancervården på det sättet att man fortfarande gör sitt allra yttersta. Men vårdgarantins gränser blir inte ett begrepp som är riktigt relevant om man har SVF som är betydligt kortare än så. Jag vill ändå dela med mig av den kunskapen och den vetenskapen.

Det handlar om allt arbete med regionala cancercentrum, resurser till cancercentrum och standardiserade vårdförlopp men också med de nya överenskommelserna där vi ska inkludera och titta på mer på detta.

Naturligtvis är barncancer en viktig del, liksom rehabiliteringen. Men det handlar också om hur man har tidig upptäckt och jobbar mer förebyggande. Allt detta handlar om att öka jämlikheten och minska risken för de socioekonomiska skillnaderna.

Anf. 37 CAMILLA WALTERSSON GRÖNVALL (M):

Fru talman! Jag delar naturligtvis i mångt och mycket det Lena Hallengren säger. Men samtidigt blir jag lite bekymrad när det låter som att det

är de standardiserade vårdförloppen som är det som kommer att lösa situationen.

Det jag talar om för staplar är att köerna när det gäller standardiserade vårdförlopp inte har gått åt rätt håll under de år de har kommit på plats, utan det har snarare gått åt andra hållet. Det innebär att människor får leva i den oron.

Den nationella vårdgarantin är inte bärig på ett antal olika cancerdiagnoser, tvärtom. Det ser helt olika ut beroende på vilken slags cancer man får. Just där och då är det så viktigt att sjukvården kickar igång och fungerar precis när man som bäst behöver den.

Standardiserade vårdförlopp är oerhört bra. Men det är också där vi ser att köerna förlängs. Jag tror att det är svårt att föreställa sig om man inte har haft någon som är väldigt närstående eller kanske till och med själv har varit drabbad vad det betyder att befinna sig i en sådan kö. Det är fruktansvärt traumatiskt och ångestfyllt, eftersom man vet att det är en sjukdom som i allra värsta fall kan leda till döden.

När det gäller just pakkeforløb, som varit en form som vi har tittat på i Danmark och som också Norge har tagit efter, är inte standardiserade vårdförlopp och pakkeforløb samma sak. Det har varit en förebild. Men vi behöver ytterligare se hur både Danmark och Norge arbetar. De tar in en betydligt större del av vårdkedjan och inkluderar patienten på ett helt annat sätt.

Vi fick för bara en liten tid sedan en sammanfattning från Myndigheten för vård- och omsorgsanalys som beskriver läget på ett mycket träffande sätt i sin titel: *Omotiverat olika – Socioekonomiska och regionala skillnader i cancervården*.

Blir inte socialministern väldigt orolig när man tar del av detta och ser hur olika det ser ut, hur omotiverat olika det ser ut? När det finns motiv och man förstår varför det ser olika ut är det en sak. Men det är omotiverat stora skillnader.

Jag vill ge några exempel på detta för att belysa det.

I Östergötland får åtta av tio kvinnor inte sin operation inom utlovad maximal väntetid. Det är ganska många. Detta kan jämföras med situationen i Kronoberg, där åtta av tio kvinnor som får bröstcancer får sin operation inom utlovad tid. Bor man i Östergötland, är kvinna och får bröstcancer har man alltså väldigt stor anledning att känna sig orolig, i jämförelse med om man bor i Kronoberg.

I Västerbotten får nio av tio män med prostatacancer inte sin strålbehandling inom utlovad maximal väntetid. I jämförelse får i Västernorrland närmare tre av tio män med prostatacancer sin strålbehandling inom utlovad tid.

Jag kan reagera på att siffrorna inte är ännu högre där det ser som bäst ut, men det rör sig om omotiverat stora skillnader som bör föranleda att regeringen tittar på detta och ser vad man kan göra.

Varför, socialminister Lena Hallengren, har regeringen så låga ambitioner? Jag kan tycka att det ser väldigt allvarligt ut när vi ser hur siffrorna ser ut runt omkring i Sverige. På vilket sätt ser socialministern att det skulle gå att ta ett större nationellt ansvar?

Anf. 38 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Jag inser att det är en oppositionspolitikers roll att hela tiden påstå att regeringen inte vill någonting och inte har några ambitioner, men jag tycker faktiskt att det passar ganska illa på detta område. Det finns högt ställda ambitioner.

Man skulle kunna skriva ned siffrorna över hur många som ska genomgå ett SVF eller hur många som ska göra det inom maximala ledtider. Man skulle kunna ifrågasätta de resurstillskott som görs. Det skjuts till resurser till den samlade vården, och det är klart att det spelar roll även för cancervården. Den har inte ett helt eget spår utan är förstås en del av att vården i övrigt fungerar när det handlar om operationer, diagnostisering, röntgen och mycket annat. Resurser spelar alltså stor roll.

Det nationella vårdkompetensrådet, som är på plats sedan bara några veckor tillbaka, kommer också att spela stor roll. Det är inte bara fråga om resurser eller vilja, utan det handlar inte sällan om behovet av specialistutbildad kompetens. Då är det bra att det finns utbildningsplatser och resurser att anställa, men det behövs en ännu bättre samordning – det är inte bara min utan, tror jag, branschens gemensamma uppfattning – för att se till att det finns specialistkompetens över hela landet.

En bättre tillgänglighet behövs i den samlade vården. Camilla Waltersson Grönvall sa att mycket mer ingår i till exempel de danska pakkeforløben. Jag kan ge ett exempel där det skiljer sig åt andra hållet. Primärvården är inte en del av de danska pakkeforløben, men det är den i Sveriges motsvarighet. Det tror jag är väldigt bra, för det är där mycket av den tidiga upptäckten sker. Det är viktigt att kunskapen finns redan där.

Men det är klart att vi hela tiden kan göra det bättre. Jag förstår inte hur Camilla Waltersson Grönvall kan uppfatta regeringens hållning på något annat sätt än att vi ska skriva upp ambitionerna.

Jag vill också påminna om att om man har infört pakkeforløb de senaste tre fyra åren är det klart att jämförelser av statistik och väntetider borde ta sin tid. Men det handlar också om att det, om man gått från 14 622 patienter som genomgick ett SVF 2016 till 41 000 patienter 2019, rör sig om en väldigt stor omställning av vården. Det handlar om att få strukturer på plats och att få hela vården att arbeta på ett mycket mer systematiskt sätt. Jag ser framför mig att vi enklare kan göra jämförelser mellan regioner och över tid när SVF:erna nu är på plats. Det har dock gått väldigt kort tid.

Camilla Waltersson Grönvall nämner också Myndigheten för vård- och omsorgsanalys, som har lagt fram en rapport om omotiverade skillnader i cancervården. Oavsett den rapporten är jag väldigt väl medveten om att socioekonomiska skillnader spelar roll i det här landet. Oavsett om vi talar om sjukvård, hälsa, skolresultat, sysselsättning eller ekonomiska förutsättningar spelar socioekonomi stor roll. Vården är inget undantag.

Men analysen från Myndigheten för vård- och omsorgsanalys grundar sig på kvalitetsregisterdata för perioden 2010–2016. Det ligger en tid tillbaka och innebär ett gemensamt ansvar för både Camilla Waltersson Grönvalls och mitt eget parti. Införandet av standardiserade vårdförlopp kom egentligen därefter. När det gäller Myndigheten för vård- och omsorgsanalys är det absolut väsentligt att ta till sig vad de säger, men de har egentligen inte kunnat väga in de standardiserade vårdförloppen som en aspekt.

Jag vill också passa på att säga att ett sätt att arbeta är med regionala cancercentrum – att tillsammans med dem uppdatera cancerstrategin och att se till att de har resurser att få strukturer på plats. Det är en sak att ha vårdpersonal, vårdplatser och utrustning i vården men en annan sak att se till att man verkligen jobbar systematiskt, att den kunskap som finns kommer alla till del och att man gör likadant över landet.

Vi håller på med detta arbete. Ännu mer behöver göras, och jag tror att vi kommer att se fler resultat, inte minst i takt med att de standardiserade vårdförloppen hinner verka i vården.

Anf. 39 CAMILLA WALTERSSON GRÖNVALL (M):

Fru talman! När vi diskuterar detta tror jag att det är viktigt att kunna hålla två tankar i huvudet samtidigt. Den ena gäller vad Myndigheten för vård- och omsorgsanalys säger har skett under de här åren. Det handlar om den socioekonomiska skillnaden när det gäller tillgång till den svenska cancervården. Den andra gäller de staplar jag initialt talade om, där siffrorna ju kommer från de regionala cancercentrumen själva. Deras statistik visar att siffrorna inom de standardiserade vårdförloppen har gått åt fel håll. Hur mycket jag än skulle vilja att det inte var så finns det när staplar går åt fel håll en risk för att de socioekonomiska skillnaderna kvarstår, vilket innebär att samma människor har fortsatt att drabbas.

Det är denna situation vi befinner oss i just nu – jag som oppositionspolitiker och Lena Hallengren som ansvarig socialminister. Det duger inte att titta bakåt i tiden. Vi måste titta på hur utvecklingen ser ut just nu och gräva där vi står. Det innebär att det måste tas ett större ansvar.

Vi har från vår sida avsatt särskilt riktade resurser just för att komma till rätta med cancerköerna, därför att de oroar oss. Cancer är en folksjukdom som drabbar var tredje svensk, och vi ser tyvärr inga tecken på en minskning. Det innebär att vi måste rusta oss för en framtida sjukvård där vi kommer att ha betydligt fler människor som är sjuka i cancer.

När det handlar om att titta på de andra nordiska länderna vill jag påpeka att de har en annan organisation, vilket gör det svårt att jämföra till exempel primärvården.

Vi har mycket att göra. Jag skulle i mitt slutinlägg återigen vilja rikta frågan till Lena Hallengren: Är ni beredda att ta ett större nationellt ansvar, och hur skulle det kunna se ut?

Anf. 40 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Min uppfattning är att regeringen och staten tar ett stort nationellt ansvar för en viktig del av sjukvården. Att tillskjuta specifika resurser, ha regionala cancercentrum, arbeta med tillgängligheten, ge tillskott av resurser till vården i övrigt, ha ett vårdkompetensråd på plats – alla dessa saker samspelar förstås och bidrar till att vi får bättre förutsättningar.

Men när Camilla Waltersson Grönvall vid flera tillfällen säger ”utlovad maximal väntetid” vill jag vädja till henne att också använda sig av maximala ledtider och försöka förklara och beskriva att det inte handlar om en utlovad väntetid. Det handlar om den tid man som ett minimum kan tänka sig att det tar att göra saker med hög kvalitet. Målen är otroligt högt ställda. Jag tänker inte förändra målen för att vi ska kunna nå dem. Men

man måste vara medveten om att det är extremt höga mål vi har satt upp. Det handlar inte om en utlovad väntetid.

Däremot ska vi ha tillgänglighet. Vi ska jobba vidare med kontaktsjuksköterskor och andra insatser som gör att människor verkligen känner trygghet när de möter vården. Det visar sig i undersökningar att människor som genomgår ett SVF och också har cancer – det händer att man påbörjar ett SVF men det lyckligtvis visar sig att man inte har cancer – är mer nöjda, vilket jag tycker är ett gott och viktigt betyg.

Jag kan inte låta bli att också skicka med Camilla Waltersson Grönvall att det är synd att skattesänkningar står så högt upp på Moderaternas agenda. Om vi kunde avstå från dem är det klart att det blir resurser att skjuta till.

Det andra jag vill säga är att förebyggande arbete också är väldigt viktigt. Det gäller att man står upp för saker som rökstopp och andra insatser som gör att man minskar sådant som kan öka risken för att fler drabbas av cancer. Då räcker resurserna förstås mycket längre.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2019/20:292 om Allmänna arvsfonden

Anf. 41 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Ann-Christine From Utterstedt har frågat mig vilka tolv prioriterade områden som Allmänna arvsfonden använder i sin bedömning när det gäller att bevilja bidrag och hur regeringen avser att säkerställa att inga extremistorganisationer beviljas medel från Allmänna arvsfonden. Ann-Christine From Utterstedt har vidare frågat mig om jag anser att den skarpa kritik som framförts mot Allmänna arvsfonden är befogad och, om svaret är ja, vilka åtgärder jag och regeringen avser att vidta så att Allmänna arvsfonden kan styras tillfredsställande.

Av lagen om Allmänna arvsfonden från 1994 framgår att regeringen varje år ska lämna en redovisning till riksdagen, av vilken bland annat den kommande inriktningen av stöd från fonden ska framgå.

I regeringens skrivelse till riksdagen anger regeringen inriktning och de prioriterade områden som Arvsfondsdelegationen bör prioritera vid fördelning av medel det aktuella året. I regeringens senaste skrivelse till riksdagen lämnas en utförlig redovisning av de tolv prioriterade områdena för 2019. Det handlar om projekt som syftar till att

- stärka barnets rättigheter
- öka delaktigheten och stärka demokratin
- förebygga våld, mobbning och trakasserier
- främja ett stärkt föräldraskap
- främja psykisk och fysisk hälsa
- öka delaktigheten i kulturlivet
- främja etableringen på arbetsmarknaden

- stärka rättigheterna för personer med funktionsnedsättning
- öka delaktigheten och tillgängligheten för äldre personer med funktionsnedsättningar
- stärka förutsättningarna för nyanländas mottagande och etablering
- öka jämställdheten och jämlikheten
- stärka inflytandet för barn och unga.

Prot. 2019/20:80

3 mars

Svar på

interpellationer

Offentliga bidragsmedel ska aldrig gå till verksamheter som inte är förenliga med vårt samhälles grundläggande värderingar, så som de kommer till uttryck i grundlagen och i internationella konventioner som Sverige är bundet av. Allmänheten ska kunna känna sig trygg i att medel bara betalas ut till organisationer som respekterar demokratins idéer. Arvsfondsdelegationen tillämpar i sin praxis ett demokrativillkor som innebär att stöd inte lämnas till organisationer som inte vilar på demokratisk grund. Arvsfondsutredningen föreslog i sitt betänkande *En arvsfond i takt med tiden* från 2018 att ett demokrativillkor med innebörden att stöd inte får lämnas till en organisation som främjar, uppmanar till eller försvarar terrorism eller i övrigt inte respekterar mänskliga rättigheter skulle införas i lagen om Allmänna arvsfonden. Demokrativillkorsutredningen lämnade i juni 2019 i sitt betänkande *Demokrativillkor för bidrag till civilsamhället* förslag till ett förtydligt och enhetligt demokrativillkor för den statliga bidragsgivningen till civilsamhällets organisationer. Båda betänkandena bereds för närvarande i Regeringskansliet, och regeringen avser att återkomma i de båda ärendena.

Den kritik som Riksrevisionen har framfört när det gäller Kammarkollegiets redovisning för förvaltningen av Allmänna arvsfonden för 2018 handlar främst om den löpande bokföringen, bland annat tidpunkten för när intäkterna och de beviljade bidragsbeloppen ska bokföras. Riksrevisionens iakttagelser har sin grund i att Allmänna arvsfonden sedan den 1 mars 2018 ska betraktas som en avkastningsstiftelse, vilket innebär att Kammarkollegiet ska tillämpa vissa bestämmelser i Bokföringsnämndens allmänna råd. Riksrevisionens kritik handlar alltså om principer för redovisning, inte om att arvsfondsmedlen använts på ett otillbörligt sätt. Diskussioner har förts mellan Riksrevisionen, berörda departement och Kammarkollegiet. Med anledning av Riksrevisionens iakttagelser har Kammarkollegiet inlett ett arbete för att säkerställa att gällande redovisningsregelverk följs.

Anf. 42 ANN-CHRISTINE FROM UTTERSTEDT (SD):

Fru talman! Allmänna arvsfonden instiftades av riksdagen år 1928, alltså för ett bra tag sedan, efter att arvsrätten i släktledet inskränktes till att inte längre omfatta kusiner. Om arvtagare inte finns och testamente ej heller går att finna tillfaller den avlidnes förmögenhet Allmänna arvsfonden. Föreningar och andra organisationer kan söka projektstöd ur fonden för att främja verksamhet av ideell karaktär, och det bör poängteras att det är just nyskapande projekt som kan få stöd, inte föreningar i största allmänhet.

I reglementet för Allmänna arvsfonden framgår att fonden ska ge stöd till projekt som rör barn, ungdomar och personer med funktionsnedsättning i alla åldrar. Prioriterade områden är, som vi precis hörde, numera också bland annat nyanländas mottagande och inkludering.

Allmänna arvsfonden har anklagats för att indriva arv genom att underkänna testamenten. Vid testamentering ligger nämligen bevisbördan på att detta stämmer på dessa enskilda individer. De har förmodligen inte lika starka muskler som Kammarkollegiet, som ska driva in pengarna från dödsboet till fonden. Många är de som har sett sitt arv bli taget ifrån dem för att i stället tillfalla fonden.

Enligt en artikel i Fokus den 18 mars 2018 kan detta vara nästa politiska skandal som vi står inför. Man konstaterar att pedofiler och bedragare lever gott på Allmänna arvsfondens bidrag och beskriver fondens indrivning så här: Samma kretsar, med samma advokatbyråer, nosar systematiskt och återkommande upp förmögna avlidna och presenterar löften eller upphittade testamenten som är besvärliga att verifiera. Det finns flera stora rättsfall gällande detta, men bedrägeriförsök kan vara svåra att upptäcka.

I en SVT-dokumentär visas att pengar har beviljats till åtminstone ett projekt för barn och ungdomar vars ledare har dömts till ett års fängelse för sexuellt övergrepp mot barn, sexuellt ofredande och utnyttjande av barn för sexuell posering.

Fru talman! Detta är inte precis någon smickrande beskrivning. Det vore lämpligt om regeringen förklarade hur det har kunnat gå så här snett.

Anf. 43 MIKAEL ESKILANDERSSON (SD):

Fru talman! Regeringen ser alltså Allmänna arvsfondens tillgångar som offentliga bidragsmedel. Vi har också fått höra att medlen inte används på ett otillbörligt sätt, men det är kanske inte detta som är huvudfrågan. Huvudfrågan är om pengarna har använts på ett sätt som den avlidne hade gillat.

Fru talman! Jag anser att det finns all anledning för Sverige att ompröva beslutet att ta bort arvsrätt för kusiner, som ju var orsaken till att man tvingades införa Allmänna arvsfonden. Beslutet från 1928 är helt enkelt otidsenligt och omodernt.

Först och främst har antalet kusiner som varje människa har minskat drastiskt i antal. I början av 1900-talet var det inte ovanligt med sex till tio barn i en syskonskara, och antalet kusiner kunde då bli 20–30, vilket kan jämföras med dagens mer hanterliga två syskon och ett antal kusiner som snarare ligger på tre till sex. Därmed har kanske det tyngsta argumentet som föranlett att man tog bort arvsrätten för kusiner försvunnit, nämligen att arvet splittrades i väldigt många små delar. Jag citerar ur propositionen från 1928: ”Då kusinkretsen ofta är stor och det i dessa fall, då testamente ej föreligger, vanligen är fråga om små kvarlåtenskaper, kommer nämligen arvet att splittras i smådelar.”

I dag är det snarare så att den person som avlider och inte har närmare släktingar än kusiner som kan arva också har nära band till sina kusiner eftersom de är den personens hela släkt. Det är alltså inte jämförbart med en vanlig person med närmare släktingar som också är arvtagare.

Ett annat skäl som inte längre finns till att kusiner inte ska arva var svårigheten att spåra kusiner som emigrerat, då stora delar av Sveriges befolkning hade flyttat utomlands. Fortfarande drömde människor om att

möta lyckan på andra sidan Atlanten. Då var det inte helt lätt att spåra alla kusiner till en avliden i Sverige.

Dock är Sverige inte längre ett utvandringsland, som vi var för hundra år sedan, så problemet i sig finns i princip inte längre. Till detta ska läggas att ny teknik har gjort det väldigt lätt att hålla kontakt med kusiner på andra sidan Atlanten.

Särskilt Allmänna arvsfonden kan ses som ett skäl till att ge kusiner arvsrätten åter, då denna fond milt sagt inte följer den ursprungliga tanken utan ger pengar till sådant som ligger långt utanför ”det uppväxande släktets underhåll och uppfostran”, som det stod i den ursprungliga propositionen. Fonden har också ibland genom domstolar och advokater roffat åt sig stora summor då testamenten funnits men dessa haft mindre brister.

Vad vi har hört här i dag förstärker snarare bilden av att Allmänna arvsfonden inte alls är till nytta på det sätt som det var tänkt. Den har snarast blivit ett sätt för regeringen att lägga ännu mer resurser på meningslösa integrationsprojekt.

Anf. 44 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Sverigedemokraterna förnekar sig aldrig. Först ställer man en fråga som handlar om prioriterade områden, att inga extremistorganisationer ska beviljas medel och hur vi ska agera när det gäller kritiken mot Allmänna arvsfonden, och sedan för man en helt annan diskussion här. Då hade det varit lämpligt att ställa en interpellation om kusiner, om att man roffar åt sig och om att reglerna skulle vara obsoleta. Det är en uppfattning som jag inte delar. Dessutom är Sverigedemokraternas slutkläm naturligtvis att fonden bara används för att invandrargrupper ska få extra resurser och komma in i samhället, och det är väl inte detta vi ska lägga pengar på, enligt Sverigedemokraterna.

Jag har svarat på frågan om vilka tolv prioriterade områden som används i bedömningen. Jag upplever inte att något av dem på något sätt bryter mot det regelverk som finns eller mot några intentioner. Jag upplever inte heller att det är tolv punkter som på något sätt skulle föranleda att vi uppmuntrar till att någon typ av extremistorganisation ska beviljas medel.

Jag tycker faktiskt att det är relevant att interpellanten själv kan reflektera över om vi ska diskutera Riksrevisionens granskning, som görs väldigt seriöst. Jag förväntar mig faktiskt att samtliga riksdagsledamöter lyssnar till de myndigheter vi har och att vi inte för en diskussion här i kammaren som handlar om lösryckta påståenden eller om en artikel i någon tidning. Som socialminister agerar jag utifrån de fakta som finns och utifrån de granskningar som Riksrevisionen gör. Det finns inte anledning att göra några stora förändringar, eftersom den kritik som i huvudsak fanns handlade om den löpande bokföringen. Men finns det annan kritik som Riksrevisionen har eller som kan beläggas kan vi diskutera den.

Inkom gärna med en interpellation som handlar om hela arvsfondens konstruktion, för det handlar inte denna om!

Anf. 45 ANN-CHRISTINE FROM UTTERSTEDT (SD):

Fru talman! Hård kritik har framförts, och regeringen har börjat dra örnen åt sig när det gäller hur medlen egentligen betalats ut.

År 2017 tillsattes en utredning som bland annat hade i uppdrag att föreslå hur ett villkor kan utformas som säkerställer att enbart organisationer som i sin verksamhet respekterar värderingar som präglar ett demokratiskt samhälle kan få stöd. År 2018 tillsatte regeringen ytterligare en utredning, nu med syfte att utreda demokrativillkor i statlig bidragsgivning. Detta är utredningar som givetvis inte hade tillsatts om Allmänna arvsfondens verksamhet hade ansetts fungera tillfredsställande.

Projekt som beviljas medel bör givetvis vara skilda från politiska ställningstaganden. Det kan vara problematiskt då det är Arvsfondsdelegationen – som är utsedd av regeringen – som beslutar om vilka projekt som ska få stöd. Därför bör man se över vilka organisationer som får del av pengarna. Det vore lämpligt om bidragen från Allmänna arvsfonden tilldelades organisationer som kan stödjas av medborgarna i allmänhet. Projekt som har samöre med den vänsterextrema stiftelsen Expo har beviljats medel, liksom projekt med kopplingar till Ibn Rushd – ett studieförbund som i sin tur har kopplingar till Muslimska brödraskapet. Bland annat dessa har alltså beviljats medel. Det är långt ifrån vad som kan stödjas av den svenska allmänheten.

Fru talman! Detta är inte alls särskilt smickrande. Det är tvärtom riktigt förödande för förtroendet för Allmänna arvsfonden och dess beslutande. Regeringen måste ta detta på allvar och se till att medlen hanteras med största respekt för den avlidne. Att pengarna efter ett livsverk går till exempel till projekt med anknytning till Muslimska brödraskapet är sådant som säkerligen gör att man vänder sig i graven.

Är socialministern nöjd med Allmänna arvsfondens fördelning av medel?

Anf. 46 MIKAEL ESKILANDERSSON (SD):

Fru talman! Problemet är regeringens ingångsvärde när det gäller arv. Regeringen utgår från att man vet när man ska dö, att man vet under vilka förutsättningar man ska dö och att man dessutom långt tidigare har funderat över vilka lagar som gäller. Om man inte vet detta tar staten ens tillgångar och gör dem till offentliga bidragsmedel.

För den som har barn är det självklart att utgå från att barnen ska arva, men det är inte alls säkert att det blir så. En hel familj kan plötsligt utdras i till exempel ytterligare ett bombdåd – ca 200 bombdåd drabbade Sverige förra året. Då finns det inte några barn kvar som kan arva. Detta kan man inte gärna ha planerat för. Att arvet då plötsligt ska hamna hos föreningar som Somaliska riksförbundet i Sverige, Skånes Horn av Afrika-föreningen eller Yalla Trappan är sällan i den avlidnes intresse.

Allmänna arvsfonden bildades för att den skulle tillgodose det uppväxande släktets underhåll och uppfostran, som det så vackert hette. I propositionen kom det även att nedtecknas som en särskild fond för främjande av barns och ungdoms vård och fostran. Nu hör vi regeringen prata om offentliga bidragsmedel.

Hur går egentligen barn- och ungdomsvård och fostran ihop med Somaliska riksförbundet i Sverige, Skånes Horn av Afrika-föreningen eller Yalla Trappan? Jag får inte ihop det.

Anf. 47 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Det är en salig röra, får man väl ändå säga, i de inlägg som Sverigedemokraterna har i denna interpellationsdebatt. Man blandar ihop frågorna och får det att låta som att det skulle vara extremistorganisationer som göds – det är väl det som är syftet med hela interpellationsdebatten. Man får det att låta som att det är de som får pengar och att regeringen liksom har en direktkanal till de organisationerna.

Jag vill verkligen rekommendera interpellanten att ställa en fråga som handlar om arvsrätt, vilket är någonting helt annat. Då kan relevant statsråd svara på den frågan. Det är en mycket större fråga än frågan om vilka tolv prioriterade områden som man använder i bedömningen för att bevilja bidrag i dag.

Sedan tyckte jag att det var ett väldigt tydligt svar. Jag vet inte om Ann-Christine From Utterstedt har läst svaret, eller om hon bara läste upp färdiga repliker. Frågan gällde ju hur vi ska säkerställa att inga extremistorganisationer beviljas medel. Svaret var väldigt tydligt. Två utredningar har tillsatts för att vi ska försäkra oss om att medel används rätt. De bereds. Det senaste utredningsbetänkandet kom i somras. Alla i denna kammare är väl medvetna om att en utredning som kom under sommaren 2019 inte är en proposition och verkställd ett halvår senare. Men detta betyder att den ligger nära i tid.

Det är bra om vi ställer frågor och lyssnar på svaren, och man behöver inte låtsas som att engagemanget inte finns.

Vad journalister ska skriva och vilka program som ska sändas i Sveriges Radio har Sverigedemokraterna synpunkter på. De har tydligen också synpunkter på vilka organisationer som borde få del av Allmänna arvsfonden. Så styr inte regeringen Allmänna arvsfonden i dag, utan det är en allmän arvsfond som styrs utifrån dessa prioriterade syften.

Riksrevisionen är den myndighet som granskar detta. De har inte funnit anledning till kritik utifrån hur man agerar. Men när det gäller hela civilsamhället och alla de organisationer som tar emot såväl statsbidrag som bidrag och stöd från Allmänna arvsfonden är det självklart så att vi vill att det ska vara organisationer som vilar på demokratisk grund. Att addera Expo till listan över organisationer som anses vara extremister får verkligen stå för Sverigedemokraterna.

Anf. 48 ANN-CHRISTINE FROM UTTERSTEDT (SD):

Fru talman! Utöver den kritik jag framfört tidigare kom nu också Riksrevisionens rapport upp. Där konstaterar man att Allmänna arvsfonden brister i den löpande bokföringen. En fond i statens regi borde faktiskt klara av att hantera sin redovisning korrekt.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag i alla fall tacka socialministern för svaret på interpellationen, med förhoppning om att bristerna åtgärdas och att vi framöver slipper ta del av fler rapporter om felaktigt utbetalda bidrag, inte sällan i form av miljonbelopp som faktiskt går till just extremister eller andra olämpliga mottagare. Detta är ni skyldiga de avlidna och deras egentliga arvtagare.

Anf. 49 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Jag får avsluta debatten med att säga: Om Ann-Christine From Utterstedt hade läst hela interpellationssvaret hade vi sparat många

replikskiften. Det står mycket tydligt att det finns en kritik från Riksrevisionen angående den löpande bokföringen, bland annat avseende tidpunkten för när intäkterna och de beviljade bidragsbeloppen ska bokföras. Det handlar om att man sedan den 1 mars 2018 ska betraktas som en avkastningsstiftelse och ska tillämpa vissa bestämmelser. Det har man diskuterat och kommit till rätta med.

Det är synd att inte Ann-Christine From Utterstedt ägnar sitt sista inlägg åt att berätta varför Expo är en olämplig organisation. Är det för att de granskar högerextremism, rasism och främlingsfientlighet? Är det ett problem för Sverigedemokraterna?

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellationerna 2019/20:323 och 325 om skönhetsoperationer

Anf. 50 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Cecilie Tenfjord Toftby och Lars Beckman har ställt ett antal frågor till mig som handlar om det bristande skyddet för individer som genomgår skönhetsoperationer och vilka åtgärder regeringen kommer att vidta för att skärpa regeringen.

Först vill jag betona att jag ser mycket allvarligt på de rapporter som har förekommit i medierna om personer som har genomgått olika typer av skönhetsingrepp och då skadats. I vissa av de här fallen handlar det dessutom om mycket oseriösa aktörer som fortsätter att bedriva sin verksamhet, trots att de är olämpliga. Självklart måste vi sätta stopp för detta.

I oktober förra året remitterade regeringen ett förslag på en ny lag om estetiska kirurgiska ingrepp och injektionsbehandlingar. Det är sådana skönhetsingrepp som har bedömts medföra störst risk för skada och som kräver medicinsk kompetens för att utföra.

Regeringen vill stärka patientsäkerheten på det här området. Vi vill att samma patientskyddslagstiftning som gäller inom den ordinarie sjukvården även ska tillämpas på verksamheter inom skönhetsbranschen. Det innebär bland annat att det måste finnas den personal, de lokaler och den utrustning som behövs för att verksamheterna ska uppfylla kraven på god vård.

Lagförslaget innehåller även krav på 18-årsgräns för att genomgå behandlingar. Det innehåller också krav på samtycke och betänketid och på utförlig information om bland annat risker med behandlingarna.

I dag finns det inga krav på kompetens för de personer som utför skönhetsoperationer. Det behöver vi självklart åtgärda. Därför innebär förslaget att bara specialistläkare ska få utföra kirurgi och att endast tandläkare, läkare och sjuksköterskor ska få utföra injektionsbehandlingar. Den som saknar legitimation inom dessa yrken ska alltså inte få hålla på med till exempel läppförstoringar eller bröstoperationer. Som individ ska man känna sig trygg med att det är legitimerad personal som utför ingreppen. Man ska också kunna lita på att utförarna står under tillsyn av Inspektionen för vård och omsorg.

Lars Beckman tar också upp en mycket viktig fråga, nämligen den om att verksamheterna ska ha ansvarsförsäkring. Regeringen delar den uppfattningen, och lagförslaget innehåller krav på att utförare måste teckna en patientförsäkring. Det betyder att det ska bli lättare för enskilda att få ersättning vid en eventuell skada.

Sammantaget ser vi att det nuvarande lagförslaget kommer att leda till ett avsevärt ökat skydd för personer som genomgår skönhetsoperationer och injektionsbehandlingar. Det har tyvärr under lång tid saknats ett tydligt regelverk för skönhetsingrepp. Av olika skäl har förslagen från tidigare utredningar inte kunnat genomföras. Det har till exempel handlat om att remissinstanserna bedömt förslagen som bristfälliga, och då har regeringen valt att utreda frågan igen. Vi vill skärpa kraven i skönhetsbranschen, och jag hoppas att vi nu ska gå i mål med detta.

Förslaget är att en proposition ska lämnas till riksdagen under hösten 2020 och att den nya lagstiftningen ska börja gälla 2021. Som jag nämnde inledningsvis har lagförslaget remitterats, och vi håller för närvarande på att analysera remissvaren inom Socialdepartementet.

Innan en ny lagstiftning är på plats är det nuvarande regler som gäller, framför allt konsumenträttsliga. Vi ser dock att kraven för skönhetsbehandlingar behöver skärpas, vilket är skälet till att regeringen har remitterat ett förslag på en ny lag som innebär ökad patientsäkerhet för personer som genomgår dessa behandlingar.

Anf. 51 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Varje år gör ungefär 100 000 svenskar olika skönhetsingrepp i Sverige – 100 000 svenskar. Av dessa anmäler enligt Aftonbladet ungefär var tionde komplikationer. Var tionde kund, fru talman! Det är 10 000 svenskar som varje år anmäler att de har någon form av komplikation efter en skönhetsbehandling.

Redan 2014 tillsatte alliansregeringen en utredning för att lösa detta allvarliga samhällsproblem. Utredningen kom, men sedan lade tyvärr dåvarande sjukvårdsminister Annika Strandhäll helt enkelt ned denna utredning. Så började man lite grann om från början.

Jag är glad att nuvarande statsrådet säger att det behövs en lagstiftning och att statsrådet tar den här frågan på stort allvar. Vi är helt överens om att det behövs en lagstiftning. Men jag kan bara beklaga att det ska ta så väldigt lång tid.

Den här interpellationsdebatten och andra debatter är viktiga. Aftonbladet och SVT har kommit med väldigt mycket värdefull konsumentinformation, och jag tror att det är väldigt många som tycker att det är ofattbart att jag och statsrådet skulle kunna gå ut på Drottninggatan och sätta upp en skylt där det står: Välkommen in och gör skönhetsoperationer! Det finns inga licenskrav. Allvarliga operationer kan utföras utan några som helst tillstånd, uppföljningar eller kontroller. Det är därför som det är så allvarligt att det har tagit så lång tid.

Den senaste ordentliga mediegranskningen har genomförts av Aftonbladet, och den som vill se konsekvenser av att regeringen tyvärr inte har fått den här lagstiftningen på plats kan gå in på Aftonbladet och se inslagen i 200 sekunder. Man kan också gå in på SVT:s hemsida och titta på alla de

felbehandlingar som många unga tjejer har drabbats av runt om i Sverige eftersom det inte finns en lagstiftning på plats.

Det är klart att man som statsrådet kan säga att det finns en konsumentlagstiftning, men Konsumentverket själva har sagt att de inte har kompetensen. Inte heller Arn har kompetensen att behandla de här frågorna. Och vilket är det konsumentskydd man skulle kunna tänkas ha i dag om det händer någonting? Jo, det är att personen som har orsakat skadan eventuellt får göra om det. Jag är ganska säker på att statsrådet eller någon annan inte skulle lägga sig under kniven igen hos en person som har orsakat en allvarlig skada.

Det är olyckligt att lagstiftningen inte är på plats, och jag hoppas nu att statsrådet, till skillnad från tidigare statsråd, verkligen ser till att en lagstiftning kommer på plats. Det gäller inte minst i fråga om försäkringar, för naturligtvis ska en ansvarsförsäkring ingå som en del av priset. Det är inte rimligt att det allmänna eller vi skattebetalare ska betala för en försäkring, utan det ska naturligtvis vara en strikt, privat ansvarsförsäkring som ingår i priset.

Jag återkommer till detta i mitt nästa inlägg.

Anf. 52 CECILIE TENFJORD TOFTBY (M):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka statsrådet Hallengren för svaret.

Vill man vara fin får man lida pin, finns det ett gammalt uttryck som säger. Men det kan väl inte på allvar vara regeringens mening att män och kvinnor som uppsöker en skönhetsklinik ska vara totalt utlämnade till mer eller mindre seriösa aktörer.

Skönhetsoperationer är i dag ett område där djungelns lag gäller. Ingen lagstiftning skyddar dem som väljer att göra olika ingrepp, med undantag av ett visst skydd inom konsumentlagstiftningen. Från skönhetsbranschens seriösa aktörer är frustrationen stor över att charlataner ostört kan bedriva verksamhet som utsätter människor för fara.

Sverige är i dag, fru talman, ett av mycket få länder som inte har klarat av att få en lagstiftning på plats på skönhetsområdet. En lagstiftning behövs som tydligt beskriver vilka kvalifikationer som krävs och vilket ansvar man har i branschen.

Redan 2014 fanns en utredning som alliansregeringen hade tagit initiativ till. Ett och ett halvt år efter att den här regeringen tillträtt lades den utredningen ned. Socialstyrelsen fick ett uppdrag, men sex år senare finns ingen lagstiftning inom räckhåll. Det är väldigt anmärkningsvärt, fru talman.

Under tiden, medan regeringen avvaktar, råkar människor ut för dessa bedragare. De får sina kroppar och liv förstörda. Att detta inte är en prioriterad fråga för regeringen framstår tyvärr som alltför uppenbart. Men nu måste faktiskt någonting hända.

Även om regeringens passiva hållning i frågan kan tolkas som att de faktiskt tycker att den som vill vara fin får lida pin är det inte värdigt ett modernt samhälle. Skönhetsoperationerna ökar ständigt i antal, som min kollega Lars Beckman sa, och det är regeringens uppgift att se till att lagstiftningen hänger med i utvecklingen. Människor ska inte behöva utsättas för oseriösa företrädare. Den seriösa delen av branschen, som redan i dag tar sitt ansvar, ska inte behöva försvara sig mot dessa skadliga element,

och de som försöker utnyttja andra ska veta att de faktiskt riskerar att straffas för sitt beteende.

Fru talman! Det är bra att regeringen nu säger att en lagstiftning är på gång. Men det går för långsamt. Jag tror verkligen inte att regeringen tycker att det är okej att människor får illa, men det kan väl inte vara en nyhet att så faktiskt sker och att antalet charlataner ökar i takt med att ett ständigt ökande antal människor väljer att låta sig injiceras eller att lägga sig under kniven.

Fru talman! Jag blir lite orolig över statsrådets faktiska insikter när hon säger sig i dag vara oroad över de fall som hon läser om i medierna. Dessa oseriösa aktörer har tyvärr långt innan medierna började rapportera om dem opererat – låt mig vara lite göteborgskt rolig – ostört. Unga tjejer och killar har farit illa och fått sina liv förstörda.

Fru talman! Jag vill därför omformulera mina frågor till statsrådet: Har regeringen varit för dåligt insatt i hur mycket skada dessa oseriösa aktörer i skönhetsbranschen har åstadkommit? Är det därför arbetet med en lag för skönhetsindustrin inte har varit prioriterat?

Anf. 53 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! När jag fick dessa båda interpellationer tänkte jag att man som interpellant knappast kan säga att ingenting görs när en proposition snart är på riksdagens bord. Det går naturligtvis alltid att säga när man är i opposition. Men helt ärligt blir det lite oseriöst.

Först styr man i åtta år, och sedan är det sista man gör att tillsätta en skönhetsutredning. Det var det som hände 2014. Om den utredningen hade lämnat lagförslag som remissinstanserna – myndigheter och relevanta aktörer – tyckte var bra hade vi omsatt dem. Problemet var att det var för mycket fokus på att det skulle vara en konsumenttjänst, inte att det skulle bli ett hälso- och sjukvårdsperspektiv. Det är självklart det som behövs.

Om det hade funnits en genomförbar lagstiftning hade den inte givit önskade effekter. Skönhetsutredningens förslag som gick ut på remiss fick omfattande kritik. En av de frågor jag ställde när jag fick uppdraget som socialminister var hur arbetet hade sett ut under mandatperioden. Det har varit problemet.

Därför har Socialstyrelsen fått ett uppdrag, och vi har skrivit ett lagstiftningsförslag som också kommer till rätta med problem som syns. Det är ingen mening med att lägga fram en proposition för sakens skull, utan syftet är att vi ska kunna reglera marknaden. Det handlar om åldersgränsen och att det finns specialistutbildad personal. De är viktiga delar.

Jag var tydlig i avslutningen av mitt interpellationssvar – Lars Beckman kanske missade det – när jag sa att ”lagförslaget innehåller krav på att utförare måste teckna en patientförsäkring”. Jag avslutade med att säga att det ”är skälet till att regeringen har remitterat ett förslag på en ny lag som innebär ökad patientsäkerhet för personer som genomgår dessa behandlingar”. Ja, det ska ingå en patientförsäkring. Ja, vi kommer att lägga fram en proposition. Den ska läggas fram under hösten 2020, och den kommer att genomföras 2021. Det blir svårt att göra det mycket snabbare än så, oavsett hur fina inlägg interpellanterna gör här.

Prot. 2019/20:80

3 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 54 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för att statsrådet tycker att jag gör fina inlägg!

(Socialminister LENA HALLENGREN (S): Jag smickrar lite!)

Fru talman! Det finns en talepunkt som varje statsråd använder i varje interpellationsdebatt, nämligen att något var den dåvarande moderatledda alliansregeringens fel. Det spelar ingen roll vilken fråga vi diskuterar i kammaren, så var det *alltid* alliansregeringens fel. Naturligtvis gör det här statsrådet samma sak.

Jag vet att statsrådet i en annan interpellationsdebatt hänvisat till medierna. Jag vet inte om statsrådet brukar använda Google – men prova. Läs Sveriges Radios *Ekots* nyhetsinslag från den 7 juni 2017. Rubriken är ”Skönhetsutredningen läggs ner”. Där står följande: ”Socialdepartementet lägger ned den så kallade Skönhetsutredningen. Det uppger nu sjukvårdsminister Annika Strandhäll 1,5 år efter att utredningen presenterades.”

Fru talman! 100 000 människor gör skönhetsoperationer varje år, och 10 000 personer skadas varje år – en del med förmodligen enklare komplikationer, andra med svåra komplikationer. Det är faktiskt regeringens ansvar att driva fram en lagstiftning, och det är statsrådets ansvar att ta frågorna på stort allvar. Det går att visa sympati med statsrådets första inlägg, nämligen att regeringen ser problemet och ska lösa det. Statsrådets andra inlägg kan man möjligen hålla på en SSU-kongress för att peppa dörrknackare i SSU. Det är inte seriöst.

Anledningen till att regeringen har börjat driva frågan kan vara de interpellationer som vi började ställa när regeringen återupptog utredningen för ett antal år sedan. Åren 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 – kanske kommer det att finnas en lagstiftning på plats 2021.

Fru talman! Det är inte att ta människors hälsa på allvar att 10 000 personer riskerar att få komplikationer, eller uppger att de har fått komplikationer, vid skönhetsoperationer. Det är 10 000 personer per år. Självklart borde den här regeringen ha drivit fram lagstiftningen betydligt snabbare.

Jag tror att många inte förstår hur det i ett välfärdsland som Sverige, där så mycket regleras in i detalj, kan vara möjligt att man kan lägga sig under en kniv hos, som jag såg i ett medieinslag, en lastbilschaufför. Inget ont om lastbilschaufförer, men de är kanske inte jättebra på skönhetsoperationer. Det är den lagstiftningen som måste komma på plats.

Jag tycker att regeringen har tagit för lång tid på sig, att det har gått alldeles för långsamt, men det är nu viktigt att det kommer en relevant lagstiftning på plats. Det är inte bara vi moderater som har interPELLERAT i frågan om och om igen. Konsumentverket har skrivit en utförlig rapport, som statsrådet kan ta del av, som handlar om just skönhetsoperationer. Konsumentverket har pekat på den bristfälliga lagstiftningen och sagt att regeringen måste agera. På det sättet välkomnar jag att en lagstiftning kommer på plats, och det måste ske skyndsamt. Jag hoppas att det inte kommer andra frågor i vägen som gör att denna lagstiftning inte kommer på plats.

Anf. 55 CECILIE TENFJORD TOFTBY (M):

Fru talman! Jag upprepar den fråga min kollega Lars Beckman ställde: Varför tar det så lång tid? Ni har haft tid på er.

Jag förstår, alla här förstår, att en lagstiftningsprocess behöver ta tid, behöver bli korrekt och behöver bli bra. Men under tiden har regeringen inte sagt mycket om hur de ser på problemen inom skönhetsbranschen.

Jag vet inte om statsrådet Hallengren har många kontakter med skönhetsbranschen. Jag har det! Jag har bekanta som bedriver seriös verksamhet i branschen, och de tar varje vecka emot oftast unga tjejer som har utsatts för oseriösa aktörer inom skönhetsbranschen.

Ann-Louise har berättat för mig om en ung tjej, knappt 18 fyllda, som har varit hos en läkare i Göteborg. Där har hennes läppar injicerats med fillers. Tjejen fick en blodpropp i läppen, och hon gick tillbaka till läkaren. Läkaren sa att han tyvärr inte kunde göra någonting och att hon måste uppsöka någon annan. Någon annan är en seriös aktör, som min bekant.

Lastbilschauffören som min kollega Lars Beckman hänvisade till har han inte läst om i tidningen. Han finns på riktigt i Göteborg. Han kör utrikes, och där köper han billiga botox- och restylane-ampuller. Sedan har han lärt sig att injicera på sin fritid.

Det finns flera exempel, men det här är berättelser som jag har fått höra under ett antal år. Frågan för den seriösa delen av branschen har varit: Varför gör inte regeringen någonting? Mitt svar har varit: Jag tror att någonting är på gång. Då har nästa fråga varit: Varför säger inte regeringen någonting? Det här kan inte vara en nyhet för dem.

Kina har en lagstiftning. Ryssland har en lagstiftning. Länder som vi anser vara diktaturer har en lagstiftning som skyddar på området. Vad, fru talman, är det som gör att vi inte klarar av detta? Varför tog det ett och ett halvt år för regeringen att komma fram till att alliansregeringens utredning inte var hundra procentigt träffsäker?

Det känns, fru talman, som om den här frågan inte är prioriterad. Vi har tidigare här lyssnat på en interpellationsdebatt mellan statsrådet Hallengren och Camilla Waltersson Grönvall om cancervården. Självklart, ska man väga de två mot varandra kan man säga att om du själv väljer att lägga dig under kniven för att bli lite snyggare är du kanske inte så prioriterad som någon som får cancer och inte får den vård som den tycker sig förtjäna i Sverige. Men detta är ändå ett område där Sverige borde ha lagstiftning på plats sedan länge. Det är ett område, fru talman, där vi bör skämmas över att inte ha klarat av att få lagstiftning på plats för länge sedan.

Sedan får väl alliansregeringen också ta ansvar för att det tog tid att få fram en utredning. Men vi fick fram en utredning. Vi lämnade över den till den nuvarande socialdemokratiskt ledda regeringen. Den väntade i ett och ett halvt år innan den kom på: Hm, vi ska nog starta en ny utredning.

Det här håller inte. De unga killarna och tjejerna där ute förtjänar bättre.

Anf. 56 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Detta är nog en av de mest märkliga interpellationsdebatter jag haft. Jag tänker att för dem som kommer in och lyssnar på debatten nu låter det verkligen som att regeringen tycker att detta är helt ointressant. Det är ju inte sant. Det är ingen av oss som tycker att detta är en utveckling

som vi ska ha. Det är förfärligt, och det handlar inte om att jag läste om detta i går innan jag ställde mig i talarstolen. Det är klart att jag tagit del av detta tidigare. Det handlar inte minst om att ta del av synpunkter från seriösa aktörer.

Lars Beckman, som alltid har höga tankar om sig själv, får jag väl ändå göra lite besviken genom att säga att det inte är Lars Beckmans interpellationer som har drivit fram denna proposition. Men att känna att det finns ett stort tryck från samtliga partier underlättar förstås när man ska ta fram en proposition och en ny utredning, för det finns många olika intressen.

Jag försökte faktiskt inte på något sätt skylla på alliansregeringen. Lars Beckman valde själv att säga att alliansregeringen tog fram en utredning. Då var jag tvungen att förklara att det var nästan det sista man gjorde, och när den väl kom tillbaka höll den inte. Så är det med utredningar – det är inte alla utredningar som ger de lagförslag och de författningstexter som vi skulle behöva. Det underlättar mycket när de gör det. Man försöker ofta ganska länge: Kan vi inte använda delar av det här? Går det inte att bara fixa lite grann? Kan vi inte ta merparten? Men remisskritiken var för stor, och det var för svårt att göra om. Till slut bestämde vi oss för att lägga ned den utredningen och ta nya tag för att detta ska bli bra. Annars far man med villfarelser, tycker jag, om man sprider en bild av att nu tar vi tag i att rätta till skönhetsbranschen men åtgärderna inte alls blir de som människor förväntat sig.

Att ha 18-årsgräns och patientförsäkring och förtydliga att det är specialistkompetens som krävs är jätteviktigt, och det är vi helt överens om. Det ska på plats, och vi här i kammaren hjälps väl åt och ser till att det går igenom i riksdagen så snart som möjligt. Det kommer att läggas fram för riksdagen i höst, och det kommer att genomföras 2021. Det finns ingen som försöker sinka detta, så jag tycker att det är synd om man målar upp en sådan bild.

Det ju förfärligt att tjejer – det är förvisso både killar och tjejer, men visst är majoriteten tjejer; det får vi väl ändå enas om – av olika skäl känner att detta är något som de vill lägga pengar på, något som de vill ha eller behöver. Det ska vi inte på något sätt moralisera över, men det är sorgligt att se de resultat som kan bli. Och det handlar inte om att man vill ha en andra chans; det är inte säkert att det ens är möjligt. Ibland är det människor som är inne i den här branschen och inte känner ett större ansvar, vilket jag också vill understryka är för jäkligt.

Det är viktigt att vi inte ser detta som en konsumentfråga utan som en vårdangelägenhet. Hela det vårdregelverk som så att säga slår in när patienter i allmänhet inte får rätt vård eller det sker misstag, det ska slå in direkt. Man ska inte hamna i ett läge där man ska gå den vanliga konsumentvägen. I vissa fall kan man använda sig av det också, men det här handlar om att sätta de stora delarna på plats och få till en genomgripande förändring. Vi ska också följa upp att den verkligen genomförs.

Anf. 57 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Vi är alltså överens om att det behövs lagstiftning. Vi är överens om att det måste ske skyndsamt. Det vi inte är överens om är att det har tagit lång tid för den här regeringen.

Men, fru talman, jag har en fråga kvar i min interpellation som inte är besvarad: Vilka åtgärder vidtar ministern inom sitt ansvarsområde för att hjälpa alla som blivit felbehandlade innan den nya lagstiftningen kommit på plats? Vad är ministerns besked till de kanske 50 000 felbehandlade personer som drabbats, som råkat illa ut, och som kanske fått livslånga men? Jag tror att det är många som är nyfikna på det. Vad tänker ministern göra för att hjälpa alla som har blivit felbehandlade?

Anf. 58 CECILIE TENFJORD TOFTBY (M):

Fru talman! Återigen tack, statsrådet Hallengren, för svaret!

Jag instämmer i Lars Beckmans fråga om dem som redan är felbehandlade. De är i dag i ett ingenmansland, och det är ingen som skyddar dem. Jag är också nyfiken på vad svaret på det blir, för de här berättelserna är på riktigt. De här tjejerna – som är i majoritet, som statsrådet sa – är på riktigt. De finns där.

Jag tror att detta är ett område där det är den seriösa delen av branschen som driver på utvecklingen, för de här operationerna kommer inte av upphöra på grund av skräckberättelserna. De kommer att fortsätta. Dessa unga tjejer har i dag inte den information och kunskap de behöver för att fatta rätt beslut. Det är dyra ingrepp. Man väljer det som låter bra och som kostar minst. Ofta är de människor som lovar mycket men levererar inte bara lite utan illa också de som är billigast – på papperet.

Detta är något som händer nu. Det är något som händer varje dag. Tjejer far illa i dag. Vi pratar ofta om att vi inte ska ha retroaktiv lagstiftning. Men på just det här området, där vi vet att lagstiftning är på gång, borde regeringen kunna gå ut och säga att ”Ni som felbehandlar i dag riskerar att råka illa ut, och ni som har blivit felbehandlade ska ha möjlighet att få upprättelse eller ersättning för era förstörda liv”. Det vore bra om regeringen kunde säga det till dessa unga tjejer, som det ofta handlar om, som får livet förstört i början av livet.

Anf. 59 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Jag vill tacka för det fortsatta engagemanget i frågan. Det är klart att det är superviktigt och angeläget.

Jag vill också säga att även när vi har denna lagstiftning på plats finns det risk att oseriösa fortsätter verka i branschen. Det kommer att bli otroligt viktigt med tillsyn, att man arbetar med att se till att lagstiftningen efterlevs, för det kan fortfarande uppstå situationer där någon tänker att ”Den här är billigare än den andra. Den andra är visserligen legitimerad, men så illa kan det väl inte vara.” Det kommer att vara en fråga om tillsyn och att kunna ingripa men också i väldigt stor utsträckning om information som gör att man inte tar dessa risker.

Mitt svar i det här läget är att det finns ingen retroaktiv lagstiftning. Jag kan inte stå här och liksom hitta på att vi ska göra den mer eller mindre retroaktiv. Det är inte så svensk lagstiftning fungerar. Men det blir otroligt viktigt när lagstiftningen är på plats att vi ser till att den också blir verklighet. Det kan som sagt komma skumma aktörer som tycker att de kan tjäna pengar på det här – jag ska inte upprepa de dåliga exemplen, för de ska inte få någon reklam – och som agerar på det oavsett om det finns lagstiftning eller inte. Det är fullständigt obegripligt hur man kan ta sig den rätten i samhället i dag.

Jag är glad över att vi kommer att få denna lagstiftning på plats. Vi får hjälpas åt att ta den genom riksdagen och få den att bli verklighet.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2019/20:334 om bristande konkurrensneutralitet

Anf. 60 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Elisabeth Björnsdotter Rahm har frågat mig om jag anser att det behövs en översyn av regelverket inom lagen om valfrihet så att vi kan leva upp till konkurrensneutralitet. Elisabeth Björnsdotter Rahm har även frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta inom mitt ansvarsområde för att motverka att Inspektionen för vård och omsorg vid sin tillståndsgivning säger nej till andra driftsformer.

Delar av regeringens politik bygger på en sakpolitisk överenskommelse mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet. Regeringen har för avsikt att lämna förslag för att säkerställa att aktörer, oavsett driftsform, har likvärdiga villkor. Konkurrensneutralitet ska råda mellan offentliga och fristående vårdgivare, såväl vad gäller ekonomiska villkor och en fungerande tillståndsgivning som vad gäller kvalitetskrav.

Den 1 januari 2019 började nya regler att gälla för vilka typer av verksamheter som behöver tillstånd från IVO. En sådan verksamhet är hemtjänst, enligt socialtjänstlagen. Enligt uppgifter från IVO ingår inte den så kallade vårdmomsen i myndighetens prövning av förutsättningar för att få tillstånd att bedriva verksamhet. Tillstånd får beviljas endast om verksamheten uppfyller kraven på god kvalitet och säkerhet. IVO ställer därutöver krav avseende insikt, lämplighet och ekonomiska förutsättningar för att få ett tillstånd och sedan behålla det.

Anf. 61 ELISABETH BJÖRNSDOTTER RAHM (M):

Fru talman! År 2009 inrättades lagen om valfrihet, eller LOV, som vi ganska slarvigt förkortar den till. Ledorden i denna lagstiftning var konkurrensneutralitet och vård på lika villkor.

I svaret jag fick av statsrådet – och jag ber om ursäkt för att jag glömde att tacka för det i början – sa statsrådet att regeringen har för avsikt att lämna förslag för att säkerställa att aktörer, oavsett driftsform, har likvärdiga villkor. Konkurrensneutralitet ska råda mellan offentliga och fristående vårdgivare, såväl vad gäller ekonomiska villkor och en fungerande tillståndsgivning som vad gäller kvalitetskrav. Det trodde jag var ledorden när man inrättade lagen om valfrihet 2009, och nu ska man tillsätta en utredning för att säkerställa att detta verkligen gäller.

I januariöverenskommelsen står det tydligt i punkterna 60–63 att vård och omsorg ska drivas på lika villkor och på ett konkurrensneutralt sätt. I min interpellation till statsrådet lyfte jag fram Umeå. Jag skäms över att behöva lyfta fram Umeå, i mitt eget hemlän, som ett dåligt exempel, där kommunen inte förstår att behandla alternativa driftsformer på lika villkor och inte ens förstår att behandla dem konkurrensneutralt.

För ett par år sedan skulle den röda majoriteten avskaffa lagen om valfrihet i Umeå. I sista sekunden lyckades ett par partier ändra åsikt, och man fick behålla lagen om valfrihet. Nu är dock en ny nedmontering på väg.

Umeås privata utförare erbjuder hemtjänst i toppklass och får samtidigt lägst ersättning i Sverige. Revisionsbyrån Grant Thornton har på uppdrag av ett antal hemtjänstaktörer utrett och sammanställt kostnaderna för Umeå kommuns egen hemtjänst, eftersom kommunen själv inte kunde ta fram redovisning för vad kostnaden för en hemtjänsttimme var. Resultatet visade att en timmes kommunal hemtjänst uppskattningsvis kostade ungefär 425 kronor. Detta var 2018. Samtidigt fick de privata utförarna i genomsnitt 313 kronor i ersättning per timme. Ingen annan svensk kommun betalar en så låg ersättning – snittersättningen ligger på ungefär 401 kronor.

Här kan vi diskutera var konkurrensneutraliteten och vård på lika villkor finns. De privata utförarna i Umeå står för ungefär 60 procent av de utförda hemtjänstinsatserna, och då tycker jag att det är ännu viktigare att man sätter fingret på det stora problemet när det gäller konkurrensneutralitet och vård på lika villkor.

Nu vet jag vad statsrådet kommer att säga, nämligen att man inte ska vara inne och peta i det kommunala självstyret. Men jag tycker att det är väldigt viktigt att lyfta denna fråga ännu högre upp, eftersom Umeå kommun inte förstår vad lagen om valfrihet innebär. Därför är jag väldigt intresserad av att ta upp denna fråga och av att höra vad socialministern har att säga.

Anf. 62 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Det är klart att Elisabeth Björnsdotter Rahm har hört mitt svar – jag har ju givit det – och det är svårt att utveckla det så oerhört mycket mer i replikskiftena här. När Elisabeth Björnsdotter Rahm beskriver situationen i Umeå blir det svårt att lyfta det till en generell diskussion. Jag är inte bekant med situationen specifikt i Umeå.

Det jag vill skicka tillbaka till Elisabeth Björnsdotter Rahm är att det är upp till varje kommun huruvida man vill ha lagen om valfrihet eller inte. Detta är uppenbart någonting som Umeå kommun har diskuterat, och kommunen har landat i att fortsätta ha flera utförare.

Det går att ha olika åsikter – och det har vi ju till och från – om hur man ska agera, vilka aktörer som funkar och inte funkar och hur man ska få långsiktighet. Men det finns en aspekt som kan tas upp bara för att beskriva vad det skulle kunna handla om, och jag har ingen aning om huruvida det är så i Umeås fall.

Det finns ganska många fall inom hemtjänsten där de privata aktörerna inte har hand om nätter och helger; det är inte alls ovanligt. Där är det i stället den kommunala hemtjänsten som ska stå för just dessa delar. Detta är inte de billigaste timmarna – de är ganska svåra att få personal till. Det krävs en helt annan personaltäthet och en annan typ av organisation.

Man kan fundera på om det är rimligt att en privat aktör inte behöver ta hand om hela uppdraget utan faktiskt kan säga att aktören inte kan hantera vissa delar eller att den vid sjukskrivningar också ska kunna vända sig till någon typ av kommunal personalbank. Jag säger inte att det är så i Umeås fall, och jag vet inte i hur många fall detta gäller. Det finns dock

för många situationer där det faktiskt är så. Det är inte bara summan – ersättningen per timme – som ska vara likvärdig.

Jag förstår på Elisabeth Björnsdotter Rahm att hon nästan likställer dessa saker, men det handlar ju om vad man lägger i uppdraget. Det är svårt att tala om, för Sverige ser väldigt olika ut. Beroende på detta – och det gäller alltifrån avstånd och förutsättningar till målgrupper och hur tunga de brukare man går hem till är – finns det skäl att forma systemen så att de blir så välfungerande som möjligt.

Jag tycker att det behöver föras en god lokal diskussion om hur detta ska fungera. Även frågan om att man inte behöver ta hela ansvaret utan kan ta de bitar man vill är en del som går att diskutera.

Elisabeth Björnsdotter Rahm undrade om inte LOV innebär att man ska ha konkurrensneutralitet. Detta handlar inte minst om det som Elisabeth Björnsdotter Rahm själv beskrev: Det finns ibland en misstänksamhet från alla olika håll, och man tycker att det inte råder konkurrensneutralitet i ersättningen eller i uppdraget. Det finns olika sätt att se det, och finns skäl för oss att se över detta och – om det behövs – också lägga fram förslag som gör att vi närmar oss konkurrensneutralitet. Det är absolut utgångspunkten.

Anf. 63 ELISABETH BJÖRNSDOTTER RAHM (M):

Fru talman! Jag har stor respekt för att statsrådet inte har full insyn i Umeå kommuns inre angelägenheter. Jag har även stor respekt för att statsrådet inte vet hur hela verksamheten ser ut. Så är det.

Statsrådet har helt rätt – givetvis finns det skillnad i hur man lägger upp ansvarsområdena i olika kommuner, med nattpatruller och med olika tillståndsgivningar. Statsrådet har absolut helt rätt – det är inte det jag är ute efter.

Det jag vill lyfta fram är att situationen i Umeå har gått så långt att alla avtal med de privata utförarna från och med nu är uppsagda, och nya avtal ska skrivas från och med den 1 maj. Det innebär att skillnaden blir drygt 80 kronor i timmen.

Jag har haft många samtal med olika privata utförare och även med dem i kommunens egen regi i Umeå. De säger att detta inte handlar om att det ska vara lika nivå på ersättningen, utan det handlar om att det ska vara en nivå som kompenserar de utgifter utförarna har.

Från och med den 1 maj ska nya avtal tecknas, och de privata utförarnas kostnader ska efterdebiteras. Detta innebär att privata utförare får ligga ute med lönekostnader i upp till 60 dagar. Ett företag, som är ganska stort i Umeå, har en lönekostnad på 3 ½ miljon. Ska detta företag ligga ute med pengar i två månader? Statsrådet förstår summan av det problem som jag försöker att lyfta fram.

Detta är en utmaning som vi står inför och som IVO har pekat på, utifrån att man går in och granskar alla de privata utförarnas ekonomi och har åsikter om att alla privata utförare har en försämrad ekonomi. Det beror givetvis på att ersättningsnivåerna är så låga. Det är inte en vård på lika villkor som jag tycker är acceptabel.

Det här innebär, tyvärr, att från och med den 1 maj står alla 17 privata aktörer i Umeå på ruinens brant och kommer successivt, en efter en, att begära sig själva i konkurs. Då har vi inte vård på lika villkor och ingen konkurrensneutralitet.

Jag tycker att det är viktigt att lyfta upp den här frågan ett snäpp högre eftersom Umeå kommun inte behandlar sina privata aktörer på ett sjyst sätt när man gör så här. När de står för den högsta kundnöjdheten men den lägsta ersättningsnivån i Sverige är det inte rättvist.

Anf. 64 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Jag hör vad Elisabeth Björnsdotter Rahm säger, och jag utgår från att det där är en diskussion i Umeå. Men frågan till mig som socialminister från interpellanten är om det behövs en översyn av regelverket inom lagen om valfrihet så att vi kan leva upp till konkurrensneutralitet. Då är mitt svar att i den mån vi behöver göra en översyn tittar vi på detta i vårt samarbete mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna för att försäkra oss om att vi har konkurrensneutralitet. I vilken form det ska ske och vad resultatet blir får vi återkomma till.

Jag tyckte sedan att det var lite viktigt att också svara på Elisabeth Björnsdotter Rahms andra fråga, nämligen om jag inom mitt ansvarsområde avser att vidta åtgärder för att motverka att IVO säger nej till andra driftsformer. Jag har naturligtvis efterhört hur det faktiskt står till på den här punkten. Enligt de uppgifter som jag har fått från IVO stämmer det inte att myndigheten nekar tillstånd till verksamheter som ska bedrivas i privat regi, dessutom inte heller med någon koppling till den så kallade vårdmomsen. Det är för mig viktigt att få ge beskedet att det inte är den värderingen och prövningen som ska ske, utan IVO ska ge tillstånd till de aktörer som skulle kunna bedriva i det här fallet hemtjänst eller andra verksamheter enligt socialtjänstlagen för att de uppfyller de krav som är uppställda. Det tycker jag är viktigt att vi är tydliga med.

Anf. 65 ELISABETH BJÖRNSDOTTER RAHM (M):

Fru talman! Nej, IVO kanske inte säger nej, men de har starka åsikter gällande de privata aktörernas förmåga att driva sin verksamhet utifrån den dåliga ekonomi de har på grund av de låga ersättningsnivåerna.

Ett snabbt överslag som är gjort i Umeå, tack vare Grant Thorntons genomlysning av hemtjänsten i Umeå kommun, visar att om de 17 privata aktörerna efter den 1 maj skulle tvingas i konkurs, vilket är ganska sannolikt, skulle det innebära en ökad kostnad för Umeå kommun med 50 miljoner kronor per år. Det är ganska stora summor vi pratar om, och det är våra skattepengar vi pratar om.

Jag tycker att det är tacknämligt att man, som ministern säger, har tillsatt en utredning. Jag hoppas att den kommer att vara så snabb som möjligt så att regeringen i närtid kan presentera ett förslag som innebär att vi måste kunna tillgodose vård på lika villkor och garantera att konkurrensneutralitet gäller för alla aktörer inom vård och omsorg, även i Umeå kommun.

Anf. 66 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Jag vill bara understryka att det inte är någon utredning tillsatt, utan det pågår ett arbete med detta. Sedan får vi fundera på och återkomma med formen för det och vad resultatet blir. Men vi har för avsikt att kunna lämna ifrån oss förslag på området.

Jag tycker att det spelar en viss roll om det här är en diskussion om villkoren i Umeå eller om det är en fråga om att IVO på något sätt agerar på ett sätt som inte är konkurrensneutralt. Det är inte min bild, och jag

förstår att Elisabeth Björnsdotter Rahm inte heller framhårdar i det, för IVO:s prövning handlar ju om förutsättningar för privata utförare att få tillstånd att bedriva sin verksamhet och vilka regelverk som de då ska uppfylla.

Det är angeläget att alla aktörer inom välfärden – det gäller alla som arbetar med och möter människor som är utlämnade på olika sätt och i behov av samhällets vård och omsorg – verkligen är seriösa och har förutsättningar att bedriva en god verksamhet på det område där de vill verka. Det är IVO:s uppdrag, inte att göra en värdering i om det är en privat aktör.

Det känns viktigt att få avrunda med att säga att det är klart att det är viktigt att det är konkurrensneutralitet. När man säger vård på lika villkor tänker man väl oftare på patienten och brukaren, som oavsett sina förutsättningar ska ha möjlighet att få lika vård. Men privata aktörer är ju en stor del av vården och inte minst av hemtjänst och äldreomsorg, så det är klart att det är verksamheter som ska fungera. Det är dock Umeå kommun som sätter villkoren för sitt LOV-system.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2019/20:341 om skadereduktionsperspektiv på tobaksområdet

Anf. 67 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Cecilie Tenfjord Toftby har frågat mig hur jag ställer mig till tillämpningen av ett skadereduktionsperspektiv på tobaksområdet, som till exempel skulle kunna innebära att tobaksrökning särskiljs från rökfria tobaksprodukter vad gäller restriktioner och beskattning.

Det övergripande målet för regeringens tobakspolitik är att minska allt tobaksbruk, även rökfria tobaksprodukter såsom snus, och förhindra att minderåriga börjar använda tobak. Målet antogs av riksdagen 2011 och har därefter fastställts i regeringens reviderade strategi för alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken 2016–2020, den så kallade ANDT-strategin.

Rökning är en av de främsta förebyggbara riskfaktorerna för sjukdom och för tidig död. Att utsättas för andras tobaksrök påverkar också hälsan negativt. Regeringen vill se ett fortsatt minskat tobaksbruk där rökningen ska vara starkt reducerad och inte längre utgöra ett dominerande folkhälsoproblem. Med förebyggande arbete skapas även förutsättningar för jämlik hälsa. Regeringen har därför ställt sig bakom målet om ett rökfritt Sverige år 2025.

Snusning ökar också risken för ohälsa och sjukdom. Det finns tillräcklig kunskap om snusets skadeverkningar för att avråda från snus, och hälsoriskerna med snus kan inte avfärdas med att rökning är ännu farligare. Snusets skadliga effekter jämförs ofta med rökningens, men en sådan jämförelse är vansklig eftersom få produkter eller beteenden är så hälsofarliga som just rökning. Det bästa för hälsan är inte att gå från att röka till att använda annan tobak utan att gå från att röka till att inte använda tobak alls.

När det gäller andra produkter, med och utan tobak, som hettas upp och förångas vet vi ännu inte vilka hälsoeffekter de har. Vi vet till exempel inte vad e-cigarett innehåller och hur dessa ämnen påverkar hälsan. WHO, Världshälsoorganisationen, har konstaterat att även om risknivån inte är klarlagd är e-cigarett utan tvekan skadliga. Därför bör en försiktighetsprincip tillämpas och e-cigarett regleras som skadliga produkter. Genom att inkludera e-cigarett och andra produkter som till användningssättet motsvarar rökning i rökförbudet slipper man även gränsdragningsproblem mellan produkter som innehåller tobak och produkter som inte gör det.

Utvidgningen av rökförbudet till att omfatta fler allmänna platser utomhus och fler produkter var en viktig åtgärd för att minska den sociala exponeringen och avnormalisera rökning. Enligt WHO är ungdomar särskilt känsliga för visuella signaler och sociala normer. Eftersom e-cigarett efterliknar det rökande beteendet är det angeläget att rökförbudet även omfattar e-cigarett. Annan användning av tobak än genom rökning eller inhalering, exempelvis snusning, faller utanför rökförbudet.

WHO pekar på pris- och skatteåtgärder som effektiva styrmedel i det tobaksförebyggande arbetet. Både snus och e-cigarett beskattas utifrån att de är skadliga produkter, men skatten är klart lägre jämfört med cigarett och röktobak eftersom de utifrån nuvarande kunskap antas vara mindre skadliga än rökning.

Regeringens ANDT-strategi löper ut 2020. Arbetet med att ta fram en förnyad strategi kommer att pågå under hela året. Innan regeringen formulerar en ny strategi är det viktigt att samla in kunskap och erfarenheter från nuvarande ANDT-strategi. Senast den 1 maj ska Folkhälsomyndigheten lämna en samlad redovisning. Den kommer att utgöra ett viktigt underlag i arbetet med en förnyad strategi. Det sker även en kontinuerlig dialog med berörda myndigheter och organisationer, bland annat i form av hearingar som regeringen bjudit in till under våren.

Eftersom arbetet med den nya ANDT-strategin ännu är i sitt startskede bör inte dess innehåll och mål föregripas.

Anf. 68 CECILIE TENFJORD TOFTBY (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Det är svårt att inte hålla med om det mesta som sägs i svaret.

Har du en dålig vana bör du avskaffa den, och har du det inte ska du absolut inte skaffa dig en dålig vana.

Som statsrådet själv säger är det bästa för hälsan inte att gå från att röka till att använda annan tobak utan att gå från att röka till att inte använda tobak alls. Självklart är det så, men många är i dag fast i ett nikotinberoende och klarar inte av att gå från vanliga cigarett till ingenting utan behöver något annat. Det är här skadereduktionsprincipen kommer in.

I mitt tidigare hemland Norge har skadereduktionen en mer central roll i politiken och i diskussionerna om lagstiftningen rörande ANDT – inte för att de skadereducerande produkter är riskfria, vilket statsrådet själv tar upp, utan för att de är långt mindre skadliga än traditionella tobaksprodukter såsom cigarett. Härmed sätts människors faktiska hälsa i centrum.

Fru talman! Ibland känns det som att vi är mer ute efter att peka finger och säga att ett beteende inte är bra i stället för att ta vårt ansvar och se till att människors hälsa faktiskt förbättras. Det rimliga borde vara att utgå från individers medvetna val och de hälsorisker dessa medför. Att indivi-

der väljer att använda alternativa tobaksprodukter som inte är tobaksrökning borde vara att föredra ur ett folkhälsoperspektiv.

I arbetet med att ta fram den nya ANDT-strategin för perioden 2021–2025 bör därför ett ändamålsenligt synsätt om att minska tobakens skadeverkningar i samhället antas. Det innebär en politik för att minska tobakens sociala och medicinska skadeverkningar och som möjliggör för rökare att antingen sluta eller gå över till mindre skadliga rökfria tobaksprodukter. Detta har den nya lagen snarare lagt ett hinder för i och med att man har jämställt det som är riktigt farligt med det som är mindre farligt.

Fru talman! Jag jobbar mycket med energipolitik, och vi brukar säga att det är bättre att gå från kol till gas än att behålla kolet. När det gäller tobakslagstiftningen borde man kunna anta samma synsätt.

Statsrådet säger att hon inte vill föregripa den nya ANDT-strategin, men det är ju i detta skede vi har möjlighet att påverka innehållet. Jag hoppas att statsrådet menar allvar när hon säger att regeringen vill ta in information och kunskap om hur dessa produkter påverkar vår hälsa innan man säger att man avstår från att ta in skadereducering i lagstiftningen för att man vill undgå gränsdragningsproblem. Det är nämligen att göra det väldigt lätt för sig.

Det är trots allt statsrådet Hallengrens ansvar att se till att svenskarnas hälsa förbättras. För de människor som är fast är det bättre att gå från kol till gas – eller från riktigt skadliga cigaretter till det som är mindre skadligt.

Anf. 69 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Jag tackar Cecilie Tenfjord Toftby för frågan.

Det finns många olika aspekter när man diskuterar tobaksbruk och den skadliga rökningen. Det går inte att förstå hur vi kunde ha den rökpolicy vi hade för 40–50 år sedan. Föräldrar rökte i bilen när barnen satt i baksätet, man rökte inomhus och det fanns inte ett kontorsrum i hela landet som inte var inpyrt. Detta fick man bara finna sig i. Det röktes på restauranger, och personalen utsattes för passiv rökning och egentligen lika mycket rök som en rökare.

Det har hänt väldigt mycket på detta område, och vi är nere i 7 procent vardagsrökare. Det är alltså inte så att vi inte lyckas få människor att sluta röka utan skademinimeringsperspektivet. Cecilie Tenfjord Toftby nämner inte just snus, men jag har svårt att läsa in något annat. Rätta mig gärna om något annat avses.

Det är inte förbjudet i Sverige att använda snus, men det finns en åldersgräns. Om det i interpellantens fråga ligger en önskan om att hälso- och sjukvården skulle rekommendera snus för skademinimering får hon gärna utveckla den tanken lite.

Tobaksfria produkter är problematiska. Här gör branschen ganska stora ansträngningar för att sprida dem till unga människor.

Vårt arbete handlar ju framför allt om hur vår ANDT-politik och -strategi ska se ut för att unga inte ska lockas att börja röka eller snusa. När det gäller den som har varit storrökare i hela sitt liv och börjar snusa har väl ingen särskilt många invändningar, men politiken riktar sig ju inte bara till vissa utan till hela befolkningen.

Det är bekymmersamt med tobaksfria produkter. Bara för att det inte är tobak får man en känsla av att det inte är farligt, men nikotinet är ju kvar. Att smaksätta med mint, jordgubbe och allt vad det är handlar inte

om att få en storrökare att sluta röka utan om att locka in nya grupper, inte till rökning men till ett annat beroende.

Givetvis kan vi diskutera vad som ska vara med i den nya ANDT-strategin, men jag kan inte berätta vad den kommer att innehålla eftersom arbetet är i ett uppstartsskede. Det handlar om att utvärdera den tidigare strategin och samla in vad Folkhälsomyndigheten och andra aktörer vill ha med i den nya strategin.

Anf. 70 CECILIE TENFJORD TOFTBY (M):

Fru talman! Nej, det var inte enbart snus jag syftade på.

Så som lagstiftningen ser ut i dag spelar snuset i en helt annan liga än tobaksrökning. Om jag hade varit snusare hade ingen bett mig att sluta snusa på grund av det som står i lagstiftningen. Därför är det nog svårare att sluta snusa än att sluta röka. Ser man det så vore det kanske bättre att förbjuda snus. Men det skulle vi aldrig förespråka, för vi är inget förbudsparti.

Fru talman! Jag har fortfarande inte fått svar från statsrådet Hallengren på om skadereduktionsperspektivet kommer att bli tydligare i den nya ANDT-strategin. Vi vill inte att unga människor ska börja röka eller snusa, och det är bra att många klarar av att sluta helt. Men många klarar det inte, och det finns produkter som är bättre och mindre skadliga än vanliga cigaretter. Jag vill därför gärna se att man tar in skadereduktionsperspektivet.

Fru talman! Statsrådets kommentar om att hon förutsätter att det är snus jag syftar på i denna debatt visar att statsrådet nog bör försöka att ta åt sig lite av den nya forskningen och lära sig något om de nya, mindre skadliga, produkter som skulle kunna ersätta vanliga cigaretter för dem som är beroende. Det görs mycket som går åt rätt håll.

Statsrådet Per Bolund kom just in i kammaren, och honom har jag diskuterat energi med många gånger. Han skulle helt säkert hålla med mig om att gas är bättre än kol men att vindkraft givetvis är bäst ur ett klimatperspektiv. Detta kan överföras till tobaksdebatten: Det är bättre att gå från något riktigt dåligt till något mindre dåligt även om det bästa givetvis är att avstå helt.

Jag menar att vi måste få in skadereduktionsperspektivet i debatten, för det fyller också sin plats i ANDT-strategin.

Anf. 71 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Jag säger inte att denna fråga inte kommer att diskuteras inför den nya strategin, men jag kan inget säga om var vi landar.

Jag tror dock att de flesta inte tänker så eftersom vi traditionellt sett i Sverige har haft ganska mycket diskussion kring om snus är bättre än rökning. Därför ville jag ta upp den frågan direkt, både för att klargöra vad Cecilie Tenfjord Toftby har för uppfattning och för att göra det tydligt för åhörarna att snus också är starkt beroendeframkallande. Men som jag sa i mitt svar är det svårt att jämföra. Det är mycket som är mindre farligt, eftersom rökning är så dödligt.

Jag säger det igen: När vi tar fram ANDT-strategin ska vi vända på olika stenar och titta på det.

Jag tackar för interpellationen och för Cecilie Tenfjord Toftbys vilja och ambition att föra fram denna fråga. Jag säger inte att vi inte ser några möjligheter. Avsikten med slutpoängen i mitt svar var egentligen att jag

inte kan gå in på nu vad strategin kommer att innehålla. Vi är i ett uppstartsskede, så det går inte att säga. Men inspelet är varmt välkommet.

Anf. 72 CECILIE TENFJORD TOFTBY (M):

Fru talman! Tack, statsrådet Hallengren! Det känns som att vi i alla fall har kommit ett litet steg vidare på vägen mot att föra in skadereduktionsperspektivet.

Jag tycker att det är roligt att ibland få lyfta in mitt gamla hemland Norge i debatten och att de faktiskt gör något som är bra, bortsett från att slå Sverige i längdåkning.

Återigen, för att vara lite seriös här i slutskedet: Rökning är skadligt. Vi vill inte ha det, men det finns. För dem som är fast måste det finnas bättre möjligheter än vad som redan finns, och regeringen har möjlighet att föra in skadereduktionsperspektivet i sin nya strategi. Jag hoppas att man gör det, och jag ser fram emot att få ta del av det.

Anf. 73 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Det är alltid värdefullt att ha interpellationsdebatter som är lyhörda och där man kan ta till sig olika perspektiv. Narkotikapolitiken är ett område där skademinimering börjar komma in alltmer sedan tidigare regeringar fattat beslut om till exempel sprututbyte och Naloxon, bara för att beskriva att inte är något som är främmande.

När det gäller vilka former som vi kommer att ha för detta och hur det ska se ut vill jag avsluta med att säga till dem som möjligen lyssnar på denna debatt att Sverige i dag har 7 procent som är dagligrökare. Det är en fantastiskt låg siffra, men vi vill komma ännu längre ned. Förbud kan också spela stor roll, Cecilie Tenfjord Toftby. Annars hade vi aldrig varit där vi är i dag.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2019/20:350 om statens roll i att lösa bostadsbristen

Anf. 74 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Fru talman! Lars Beckman har frågat mig om jag anser att staten inte har någon roll i att säkerställa att bostadsbristen löses i Sverige, vad jag och regeringen har vidtagit för åtgärder för att underlätta för hushållen att köpa en egen bostad, vad jag avser att vidta för konkreta åtgärder för att öka byggandet av småhus i Sverige och hur marknadshyror, vilket ska införas enligt januariöverenskommelsen, kommer att underlätta för hushåll med knappa ekonomiska resurser att få en hyresrätt.

Lars Beckman refererar i sin interpellation till en artikel i Svenska Dagbladet från den 18 februari i år. I artikeln anför jag, som kommentar till ett förslag om att staten bör äga och driva ett byggbolag, att bostadsbyggande inte är en kärnuppgift för staten. Med detta som utgångspunkt ställer Lars Beckman alltså frågan om jag anser att staten inte har någon roll i att lösa bostadsbristen.

Svaret på Lars Beckmans första fråga är att staten har ett ansvar för att åtgärda bostadsbristen bland annat genom att utforma ändamålsenliga regelverk, bygga ut statlig infrastruktur och bidra till och underlätta finansiering av bostadsbyggande, bostadsbidrag och genom en ekonomisk politik som bidrar till hög sysselsättning och därmed stärkt efterfrågan. På alla dessa områden har regeringen gjort insatser, och flera utredningar pågår som kan förväntas leda till ytterligare åtgärder.

Vad gäller Lars Beckmans andra fråga om åtgärder för att underlätta för hushållen att köpa en bostad hänvisar jag till den debatt i samma ämne som jag hade med Larry Söder här i kammaren den 17 januari i år.

Vad gäller åtgärder för ökat småhusbyggande är regeringens prioritering sedan flera år att bidra till att många nya bostäder byggs och att de ska vara möjliga att efterfråga av hushåll med normala inkomster. Boverket redovisade i en rapport 2015 att kommunerna väljer att inrikta planeringen av mark i centrala lägen för flerbostadshus på bekostnad av planer för småhusbebyggelse eftersom det ger en högre exploateringsgrad. Med tanke på bristen på bostäder tycker jag att det är klokt att kommunerna planerar på ett sätt som ger många nya bostäder. Det finns i nuvarande läge inga planer på att från regeringens sida påverka inriktningen av den kommunala planeringen mot ett ökat småhusbyggande.

Av januariavtalet framgår att fri hyressättning vid nybyggnation ska införas. En utredning kommer att ges i uppdrag att ta fram förslag och belysa konsekvenserna av förslagen. Jag ser ingen anledning att föregripa utredningens arbete. Först när ett konkret utredningsförslag finns framtaget går det att bedöma vilka effekter det får på bostadsbyggandet och på bostadsmarknaden och därmed för möjligheterna för olika typer av hushåll att finna en bostad.

Anf. 75 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Gefle Dagblad i dag: "Tvärbroms i bostadsbyggandet – endast 192 bostäder blev klara i Gävle i fjol". Den miljöpartistiska kommunledningen i Gävle hade planerat att bygga 800 bostäder per år. Det är naturligtvis ett genuint misslyckande.

Den 19 februari 2020: "Krismöte idag om raset i bostadsproduktionen". I samma artikel kan man läsa: "Bakgrunden är fallet i nyproduktionen av bostäder. Sedan toppen 2017 antalet har byggstarter i landet minskat med 27 procent och med över 50 procent i Stockholm."

Fru talman! Verkligheten står i skarp kontrast till bostadsministerns ord. Det är nonchalans som ministern visar min fråga om vilka åtgärder som ska vidtas för att man ska kunna köpa en bostad, då han hänvisar till en interpellationsdebatt som hölls här i kammaren den 17 januari. Det är inte säkert att de som ser denna interpellationsdebatt har sett den interpellationsdebatten.

Vi vet att det är en statlig kärnverksamhet att till exempel avstycka mark på Lantmäteriet. Där pratar vi om årslånga köer. Vi vet också att Lantmäteriet har sagt att man de närmaste tre åren inte kommer att korta sina avstyckningstider alls.

Vi vet att regeringen har infört tuffa amorteringskrav, och vi vet att regeringen har infört krav på höga kontantinsatser. Alltså vet vi varför byggnationen i Sverige minskar med 27 procent och varför byggnationen minskar med hälften i Stockholm. Men jag ger gärna bostadsministern

ännu en möjlighet att berätta vilka konkreta åtgärder regeringen vidtar för att vända utvecklingen. Och vad blev resultatet av det krismöte om raset i bostadsproduktionen som regeringen hade med branschen den 19 februari?

Anf. 76 DAVID JOSEFSSON (M):

Fru talman! Jag representerar Göteborg, en av de städer där det är svårast för unga att skaffa bostad. Därför ville jag passa på att gå upp i denna interpellationsdebatt.

De frågeställningar som min kollega Lars Beckman lyfter fram är högst relevanta: Vilket ansvar anser sig bostadsministern ha för att åtgärda bostadskrisen i Sverige? Och vilka konkreta åtgärder är statsrådet beredd att vidta för att fler hushåll som vill äga sin bostad också ska ges möjlighet att göra detta?

Senast i fredags träffade jag ett innovativt och snabbväxande företag inom biotech som snabbt kom in på svårigheten att hitta bostad när de pratade om problemen med att rekrytera. Det just sådana företag som vi vill ha i en konkurrenskraftig ekonomi.

Oavsett vem man pratar med i Göteborg vittnar alla om samma problem: svårigheterna att hitta bostäder, även när man har en fast, stabil inkomst och oavsett om man vill hyra eller äga sin bostad. Kötiden för en lägenhet i Göteborgs allmännytta är minst fem år, i centrala staden upp till nio år. Lika höga är barriärerna till att köpa sin bostad.

Låt mig illustrera med ett exempel, fru talman. SBAB har kartlagt hur mycket som krävs i lön för att kunna köpa en 30 kvadratmeter stor bostadsrätt för snittpris och med snittavgift, med 15 procent i kontantinsats, i 20 svenska kommuner och samtidigt klara amorteringskrav, ränta och avgift och ha pengar kvar för levnadsomkostnader. I Göteborg krävs en lön på 33 000 kronor. Samtidigt är medellönen i åldern 25–29 år knappt 20 000 kronor för män och drygt 16 500 kronor för kvinnor. Medelinkomsten är alltså ungefär hälften av vad som krävs för att få lån till en etta på 30 kvadratmeter – en etta, fru talman!

Vilket ansvar anser sig ministern ha, och vilka konkreta åtgärder är han beredd att vidta? Hittills har ministern inte ansett sig vara särskilt ansvarig, utan han har framför allt hänvisat till kommunernas bostadsförsörjningsansvar.

Det stämmer förvisso att kommunerna har ett ansvar för att se till att bostäder byggs. Därför har också Alliansen ökat bostadsbyggandet i Göteborg från ca 2 500 till ca 4 500 förra året efter att vi tog över – detta samtidigt som bostadsbyggandet i landet minskar.

Men staten, regeringen och därmed bostadsministern bär ansvaret för bostadsmarknadens funktion. I dag fungerar inte bostadsmarknaden. Konsekvenserna ser vi i form av långa kötider till hyresrätter, barriärer genom kreditrestriktioner för den som vill köpa en bostad och inlåsnings effekter i form av flyttskatter för den som äger en bostad men vill flytta. Och de som får ta konsekvenserna är bland annat unga och välutbildade göteborgare, de som borde ha lättast att få en bostad. Vilka konkreta åtgärder tänker statsrådet vidta?

Januariöverenskommelsen inkluderar marknadshyror på nybyggda bostäder. Men även om statsrådet vill avvakta konsekvensanalysen måste väl JÖK-partierna, när de skrev under avtalet, ha haft en uppfattning om hur

detta kommer att påverka hyrornas utveckling? Hur tror statsrådet att hyrorna kommer att utvecklas i nybyggnation efter att ministern har fått igenom sin reform?

Prot. 2019/20:80
3 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 77 KJELL JANSSON (M):

Fru talman! Stockholmsregionen har under de senaste 15 åren vuxit med 30 000–40 000 invånare årligen. För första gången på 15 år ser vi att hela marknaden och tillväxten har bromsat in. Barnfamiljerna flyr Stockholmsregionen för att köpa billigare bostäder som inte ligger så nära Stockholms stad.

Varför händer detta? Jo, därför att bolånetaket är alldeles för lågt. Man borde få låna åtminstone 90 procent av vad bostaden kostar, men det får man inte i dag. Detta har reglerats från Bolund till 80 procent. Amorteringskravet är alldeles för högt. Det borde vara en affär mellan låntagare och kreditgivare hur mycket som ska amorteras och inte en fråga för regeringen och riksdagen.

Fru talman! När kommer bolånetaket att höjas? Vilka åtgärder kommer regeringen att vidta för att få ordning på en dysfunktionell bostadspolitik som slår hårt i synnerhet mot storstadsregionerna? När kommer regeringen att göra någonting åt flyttskatten på 22 procent, som gör att äldre personer som har bott i en villa i hela sitt liv – barnen är utflugna och har skaffat egna boenden – sitter kvar i stället för att sälja sin villa och kanske köpa en mindre lägenhet för att få igång flyttkedjorna? När kommer statsrådet Bolund att ta tag i denna fråga, och när kommer statsrådet att vidta åtgärder för att få ordning och reda och en rättssäker hantering i Lantmäteriet?

Anf. 78 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Fru talman! Det är klädsamt med lite ödmjukhet ibland i debatter. Det är svårt att tolka de tre herrar som vi nu har hört som att det begicks några som helst misstag när de själva kunde styra över bostadspolitiken. Det verkar som att med den intensitet och den glöd som dessa herrar visar upp skulle man, när man styrde bostadspolitiken under åtta år, ha genomfört många reformer som ledde fram till en stor aktivitet på bostadsmarknaden. Vi kan konstatera att så inte var fallet. Det är värt att påminna herrarna om.

Vi kan konstatera att vi nu har ett byggande som ligger på nivåer långt över vad som någonsin var fallet under de åtta år som Moderaterna ledde regeringsarbetet. Vi har nu ett byggande som balanseras upp på ungefär 50 000 nya bostäder per år. Det är i det närmaste den dubbla byggtakten jämfört med det som gällde under Alliansens åtta år vid makten när man bestämde över bostadspolitiken.

Vi kan också konstatera att under varje år som det har varit en rödgrön regering och en grön bostadsminister har det byggts mer än under något enda år när Alliansen styrde bostadspolitiken och när Moderaterna ledde regeringsarbetet. Det tycker jag borde göra att man visar en viss ödmjukhet. Vi har ett byggande som ligger på historiskt mycket höga nivåer. Det låtsas herrarna inte om, eftersom det inte passar in i deras historieberskrivning.

När vi hör dessa rop på fri kreditgivning – bort med alla restriktioner, öppna spjäll och låt alla låna så mycket som möjligt – är det värt att påminna om att skuldsättning är en risk.

Den som var med under den amerikanska lånekrisen 2007–2008 borde vara medveten om att den politik som då fördes och som i princip innebar möjlighet för vem som helst att ta lån, oavsett om man kunde betala dem eller inte, ledde till väldigt svåra konsekvenser. Den ledde till svåra konsekvenser nationellt med en svår finansiell kris, men den ledde också till svåra konsekvenser för dem som hade tagit lånen, som inte kunde betala dem, som blev vräkta från sina fastigheter och som fick skulder kvar men stod utan bostad.

Samma situation inträffade i Sverige på 1990-talet under den svenska finanskrisen. Det finns i dag fortfarande människor i Sverige – unga människor som på den tiden tog lån, bostadspriserna dök och de var tvungna att sälja sina fastigheter – som har kvar dessa skulder. Det fordrar också en viss ödmjukhet i denna fråga.

De självsäkra kraven på att alla restriktioner ska tas bort och att det skulle leda till att det inte blir några problem för någon att komma in på bostadsmarknaden tycker jag är uttalanden som inte tar hänsyn till den sårbarhet som människor har ekonomiskt och dessutom de risker som detta medför för ett lands ekonomi.

Det är värt att påminna om att vi har fått varningar från Internationella valutafonden, från OECD, från Europeiska kommissionen och från alla de statliga myndigheter som har ett ansvar att följa den ekonomiska utvecklingen i Sverige. Hög skuldsättning medför risker för den svenska ekonomin.

Genom de åtgärder som regeringen har vidtagit har vi nu en sund amorteringskultur i Sverige. Det gör att vi faktiskt har en ökad trygghet i den svenska ekonomin men också i hushållens ekonomi. Vi bygger upp en motståndskraft som gör att vi klarar av störningar. Det gör att vi också kan ha ett byggande som är balanserat över tid i stället för att se de mycket starka fluktuationer som har varit på bostadsmarknaden under tidigare år.

Det är också värt att påminna om att det som gör det svårast för till exempel unga människor att få ett inträde på bostadsmarknaden är om vi får skenande bostadspriser, där priserna hela tiden sticker iväg högre och högre men inkomsterna bara stiger i den takt som ekonomin växer.

Under de år som vi hade en alliansledd regering stack bostadspriserna iväg med 10–15 procent per år. Nu har vi en balanserad prisutveckling med en ökning på ungefär 3 procent under den senaste tolv månadersperioden. Det gör att människor har möjlighet att komma in på bostadsmarknaden.

(forts.)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.56 på förslag av förste vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 18.00.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 18.00.

Anf. 79 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Vi hörde ett engagerat inlägg från bostadsministern, som talade om allt annat än de enkla frågor jag ställde. Så blir det när man inte har någon politik. Jag ställer frågorna igen.

Regeringen hade den 19 februari ett krismöte med byggbranschen om raset i bostadsproduktionen. Bakgrunden till krismötet var enligt Dagens industri att antalet byggstarter i landet har minskat med 27 procent sedan 2017, och de har minskat med 50 procent i Stockholm. Jag tycker att alla som söker bostad förtjänar att få svar.

Fru talman! Jag har också noterat att företrädare för Miljöpartiet har sagt om den migrationskris som eventuellt kommer att vi ska öppna gränserna och ta emot många. Det är en ännu större anledning för en bostadsminister att reflektera över var de som kom till Sverige 2015 ska bo och, om vi nu öppnar gränserna som Miljöpartiet vill, var de som i så fall kommer att komma ska bo.

Fru talman! De enkla frågor som bostadsministern kan ge svar på är alltså vilken bostadspolitik regeringen har och vad den tänker göra för att få fart på byggandet igen.

Anf. 80 DAVID JOSEFSSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret jag fick före uppehållet!

De tre O:na – Lars Orup, Åke Ortmark och Gustaf Olivecrona – frågade 1966 Tage Erlander vilka råd han hade att ge ett ungt par som stod i begrepp att bilda familj och saknade bostad. Tage Erlander kunde inte svara.

När statsrådet själv fick den frågan i medierna som nytillträdd bostadsminister ville han inte svara. I stället hänvisade han till att han inte hade något trollspö. Jag tror inte heller att statsrådet har något trollspö, fru talman. Men han har regeringsmakten. Och som bostadsminister är det han som kan lägga fram konkreta förslag för att få igång funktionen på bostadsmarknaden.

När jag pratar med unga göteborgare som inte kan hitta en egen bostad brukar jag säga att vi moderater vill förenkla byggreglerna, minska kreditrestriktionerna och reformera hyresreglerna. Först då kan vi få en fungerande bostadsmarknad. Vad är statsrådets svar till samma unga göteborgare? Vilka är hans konkreta åtgärder, fru talman?

Jag frågar igen: Varför skriver man in marknadshyror i nyproduktion som flaggskeppet bland sina reformer inom bostadspolitiken om man inte vet vad konsekvenserna blir?

Jag vill tacka statsrådet för debatten.

Anf. 81 KJELL JANSSON (M):

Fru talman! Som vanligt var det inte särskilt mycket svar vi fick av statsrådet Bolund. Den högre byggtakten kan statsrådet tacka M-styrda kommuner i Stockholmsregionen för. De har tagit fram enormt mycket detaljplaner, trots att länsstyrelsen bromsar och trasslar. Det har möjliggjort för mer bostadsbyggande. I min hemkommun Norrtälje byggs det fortfarande för fullt även om den ligger i utkanten av Stockholms län.

När det gäller skuldsättning delar jag statsrådets uppfattning att man måste vara restriktiv. Men det innebär inte att man måste gå in och styra i detalj. Bankerna vill nämligen inte förlora pengar, och bankerna vill ha säkerhet när de lånar ut. Det är alltså en fråga som jag tycker att marknaden, inte den här kammaren och riksdagen, ska sköta i större omfattning.

De högre bostadspriserna och att de har gått upp med 15 procent beror på marknadsekonomi – tillgång och efterfrågan. Det är ingen hemlighet att många tidigare har sökt sig till storstäderna. Nu ser vi att trenden vänder. Barnfamiljerna flyr från Stockholmsregionen, och för första gången på 15–20 år har vi i princip nolltillväxt på invånare i regionen.

Min sista fråga till statsrådet blir: Vill statsrådet bromsa också Stockholmsbörsen när den går upp? Förra året gick den upp 30 procent.

Anf. 82 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Fru talman! Om man tycker att börsen är samma sak som bostadsmarknaden har man uppenbarligen inte varit utan bostad. Ingen kan bo i en aktie, men man har behov av en bostad att bo i. Det är klart att det för en ung person som ser priserna skjuta i höjden med 15 procent per år inte är lätt att se en ingång på bostadsmarknaden. Om priserna däremot är stabila, vilket de är nu, är möjligheterna betydligt större.

Jag kan lugna herrarna, som uppenbarligen är mycket engagerade i bostadspolitiken, med att vi nu har en mer aktiv bostadspolitik än vi har haft på många årtionden. Vi har inte längre den hands off-politik som präglade de åtta åren med moderatledd regering. Man hade ingen som helst politisk ambition att påverka utan ville låta marknaden avgöra hela bostadsförsörjningen helt på egen hand. Det ledde till den här situationen. Det byggdes alldeles för lite under alldeles för lång tid. Det ledde till ett stort underskott på bostäder.

Nu har vi en helt annan situation. Det byggs mer än det har gjorts på årtionden. Vi har ett bostadsbyggande som ligger på 50 000 per år. Det är närmast dubbla byggtakten jämfört med varje år under den moderatledda regeringen.

Vi har redan många verktyg på plats i januariavtalet. Vi har sagt att vi ska reformera hyresmodellen. Vi har också sagt att vi ska ta bort flyttskatten genom att räntebeläggningen på uppskovsbeloppet ska avskaffas. Det kan öka rörligheten på bostadsmarknaden. Vi genomför omfattande regeländringar. Vi har nu ett gediget program för att kunna gå fram med att både förenkla och förkorta planprocessen och göra byggandet snabbare och billigare.

Vi har gjort om investeringsstöden för hyresrätter. Det är det investeringsstöd som Moderaterna i sin budget bara drog ett streck över och tog bort helt och hållet. Det gjorde att alla de tusentals bostäder som, om man hade låtit systemet verka, nu hade varit ute på marknaden försvann. Det försvårar såklart för alla människor som behöver en bostad och som har behov av alla de hyreslägenheter med rimliga hyror som skulle ha kommit ut på marknaden. Men genom Moderaternas oansvariga agerande, när man drev igenom en budget trots att man inte hade regeringsansvaret, omöjliggjordes den reformen. Det har lett till ett stort glapp och tapp i hyreslägenheter.

Vi har fått ut 35 000 hyreslägenheter så här långt. Med ett nytt investeringsstöd kommer det att komma ut tiotusentals nya bostäder med en rimlig hyresnivå. Det är bostäder som det finns ett stort behov av.

Januariavtalspartierna har också sagt att vi ska göra en omfattande skattereform. Inte minst att förbättra bostadsmarknadens funktionssätt kommer att vara vägledande där.

Vi har dessutom inrättat ett stöd för byggemenskaper. Det är en form för byggande som i andra EU-länder, till exempel Tyskland, står för en stor del av byggandet. Det finns nu ekonomiska förutsättningar för dem att bedriva sin verksamhet. Fler föreningar kan genomföra byggande som passar behoven.

Vi har alltså en aktiv bostadspolitik, till skillnad från den passiva politik som under lång tid har präglat inte minst borgerlig bostadspolitik och som har lett till det marknadsmisslyckande som vi i dag sitter med. Behovet av bostäder är betydligt större än tillgången. Jag skulle önska att de herrar som har ett högt tonläge i den här debatten kunde visa någon sorts ansvarstagande för det misslyckande som vi ändå kan konstatera att de åtta åren med moderatledd politik blev.

Vi kommer att behöva arbeta vidare, inte minst för att se till att bostäder som motsvarar de behov som finns kan komma ut på marknaden, det vill säga för människor som inte har de allra tjockaste plånböckerna. Om det handlade också det byggsamtal som Lars Beckman lite föraktfullt hänvisade till. Tillsammans med byggbolag, branschorganisationer och fackföreningar kunde vi sätta oss runt ett bord för att se hur vi kan få ett ökat byggande men också ett byggande som passar de behov som finns. Jag kan glädja Lars Beckman med att det fanns en stark uppfattning om att marknaden håller på att vända uppåt, att det finns goda förutsättningar för att bygga mer och ett starkt behov av att bygga på ett annat sätt än man gjorde under åtta år med en moderatledd regering.

Anf. 83 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Den aktiva bostadspolitik som bostadsministern står för har alltså lett till ett tapp på 50 procent i byggandet i Stockholm. Precis som min kollega Kjell Jansson konstaterade har flyttlassen nu vänt från Stockholm. Barnfamiljer kan inte bo i Stockholm för att de inte får tag på boende. Den aktiva bostadspolitik som bostadsministern påstår sig föra har alltså lett till att byggandet i Sverige minskat med 27 procent.

Fru talman! Det vore nog bättre om bostadsministern blev ännu mer passiv i stället för att försöka vara aktiv, så att byggandet möjligtvis kan vända i Sverige.

Anf. 84 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Fru talman! Låt oss konstatera att Moderaterna tycker om att ha ett högt tonläge i bostadsdebatten. Vi kan också konstatera att man däremot inte levererar när man har möjlighet att genomföra saker på egen hand. Då står man i stället handfallen och tycker att man inte har något ansvar utan att marknaden ska sköta bostadspolitiken på egen hand.

Vi kan nu konstatera vad effekten av detta blir: alldeles för lågt byggande och byggande som inte passar för de behov som finns. I dag ser vi hur bostäder som kom till under den planering som den borgerliga regeringen inledde kommer ut på marknaden i Stockholm. Prisläget är sådant

att det inte finns någon efterfrågan. Vi har tomma bostadslägenheter i Stockholm för att priserna är för höga, samtidigt som det finns en akut bostadsbrist. Den politiken behöver vi inte se igen.

Det är lätt att konstatera att Moderaternas bostadspolitik fungerar, men bara när man är i opposition. När man är i majoritet kan man inte leverera de lägenheter som behövs.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellation 2019/20:310 om kollektivtrafik och ökad jämlikhet

Anf. 85 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jessica Thunander har frågat mig hur jag avser att arbeta för att kollektivtrafik och transportplanering i stort ska öka tillgängligheten för socioekonomiskt svaga grupper och bidra till ett socialt hållbart transportsystem samt om jag avser att främja användandet av sociala konsekvensbedömningar och hälsokonsekvensbedömningar vid planering av infrastruktur och kollektivtrafik.

För mig och regeringen är det viktigt att hela Sverige ges goda förutsättningar att växa och utvecklas. En utgångspunkt för regeringens politik inom transportområdet är självklart det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, och det ska bidra till ökad hälsa.

Enligt kollektivtrafiklagen är det regionen och kommunerna inom ett län som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning.

I maj 2018 beslutade regeringen om en ny nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029. Det är en satsning på över 700 miljarder kronor på svensk infrastruktur, vilket möjliggör stora satsningar i hela landet, på nybyggnation men också på upprustning och underhåll av befintlig infrastruktur. Det innebär också den största järnvägssatsningen i modern tid.

Regeringens uppdrag åt Trafikverket att ta fram ett förslag till nationell plan inkluderade ett uppdrag att redovisa vad social hållbarhet innebär när det gäller transportinfrastruktur och hur social hållbarhet kan integreras i transportplaneringen. Trafikverket har därefter fortsatt att bedriva ett utvecklingsarbete för att ännu tydligare kunna svara mot denna hållbarhetsaspekt. Bland annat finansieras forskning om transportplanering ur ett socialt perspektiv och metodutveckling av planeringsunderlag som fångar sociala dimensioner av tillgänglighet.

Staten har även möjlighet att främja kollektivtrafiken, och regeringen har tagit flera initiativ inom området. Den nationella planen bidrar genom investeringar i till exempel järnvägar och busskörfält, och kommuner kan söka statlig medfinansiering för infrastruktur för kollektivtrafik genom stadsmiljöavtal och genom förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar. Vidare ger regeringens el-

busspremie möjlighet till ett visst bidrag till införskaffande av elektriskt drivna bussar.

Avslutningsvis vill jag understryka att arbetet för ökad social hållbarhet är mycket angeläget, inte minst i transportsystemet.

Anf. 86 JESSICA THUNANDER (V):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret. Jag vill tydliggöra att min fråga inte i någon del handlade om hur mycket regeringen lägger på infrastruktur i sin budget. För att förtydliga, fru talman: Jag frågade vad regeringen tänker göra åt transportfattigdom och om hälso- och konsekvensanalys av infrastrukturprojekt, inte om asfalt och räls.

Fru talman! Sverige är det land inom OECD där ojämlikheten ökat mest sedan mitten av 80-talet. Vi får allt fler invånare som lever i ekonomisk utsatthet medan några blir rikare. Samtidigt har priserna i kollektivtrafiken höjts fyra gånger så mycket som för andra varor och tjänster sedan 1995. Bland annat detta – det finns naturligtvis flera andra faktorer som bidrar till transportfattigdom – gör att man stänger ute delar av befolkningen, ofta dem som har störst behov av kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikens tillgänglighet är grundläggande för många människors sociala inkludering och möjlighet till deltagande i samhället, främst i socialt utsatta områden där majoriteten inte har råd att ha bil och många inte har körkort. Att förflytta sig på något annat sätt än att gå eller cykla börjar bli ett privilegium för dem som har god ekonomi. Att göra kollektivtrafiken orimligt dyr är ytterligare ett sätt att låsa in dem som inte har råd att ha bil och begränsa deras rörelsefrihet.

De rabattsystem som finns är oftast inte tillgängliga för dem med låga inkomster, som ofta reser med dyrare biljetter än övriga befolkningen. Exempelvis är månadskort ofta inte möjliga att köpa för dem med låga inkomster eftersom de inte har möjlighet att betala så mycket pengar på en gång. Fattiga personer avstår ofta från att resa för att de inte har råd, vilket är ytterligare ett exempel på hur social utsatthet också innebär sämre transportmöjligheter och risk för exkludering från samhället. Det är dyrt att vara fattig, fru talman.

Dessutom utgår planeringen av kollektivtrafiken oftast från en norm av dagpendlare och från något som kallas starka stråk, vilket gynnar en arbetande medelklass. Mindre hänsyn tas till dem som arbetar kvällar, nätter och helger och till dem som arbetar på avsides belägna arbetsplatser. Arbetsplatsområden som vanligtvis befolkas av personer med låg utbildning och lågt bil- och körkortsinnehav är ofta dåligt försedda med kollektivtrafik. Detta kan även i storstäder ge helt orimliga pendlingsstider för människor som är helt beroende av kollektivtrafiken för sina transporter.

Hänsyn tas inte heller till hur nyttan av satsningar på kollektivtrafiken fördelas mellan olika befolkningsgrupper. Socioekonomisk hållbarhet och social inkludering nedprioriteras, och det ger orättvisor som riskerar att öka klyftorna mellan svaga och starka socioekonomiska grupper. Missgynnade personer har inte heller något inflytande eller någon representation i planeringsprocesserna.

Man kan göra som ministern och hänvisa till anslag för järnvägar, anslag som för all del är större än tidigare men enligt oss inte tillräckliga. Eller så kan man exempelvis göra som Vänsterpartiet gjort i sin budget, där vi har med ett generellt statligt stöd till regionala kollektivtrafik-

Prot. 2019/20:80

3 mars

Svar på

interpellationer

myndigheter på 2 miljarder per år för att kollektivtrafiken ska kunna bli både mer tillgänglig och billigare. Det finns naturligtvis även andra åtgärder som måste till, men extra medel är en början.

Så, fru talman, jag upprepar min fråga i hopp om att faktiskt få ett svar: Hur avser ministern att arbeta för att kollektivtrafik och transportplanering ska öka tillgängligheten för ekonomiskt svaga grupper och bidra till ett socialt hållbart transportsystem?

Anf. 87 JENS HOLM (V):

Fru talman! I en sådan här viktig debatt om transportfattigdom, som Jessica Thunander lyfter upp, är det svårt att inte bli engagerad och vara med. Det är precis detta denna debatt handlar om: att det är olika villkor för människor i det här landet.

Precis som Jessica Thunander tog upp har priset på att resa kollektivt i Sverige ökat kraftigt. Det kom en ny sammanställning för bara ett par veckor sedan som pekade på att priset på att resa kollektivt hade ökat med 43 procent de senaste tio åren. Det är flera gånger mer än den allmänna prisökningen i Sverige.

Snittpriset på ett månadskort i kollektivtrafiken ligger på 1 400 kronor. Enkelbiljetter är ofta väldigt dyra. 1 400 kronor kan vara en överkomlig summa för direktören, men det är väldigt mycket pengar för underskötaren eller förskolläraren, särskilt om man också har ett, två eller tre barn där hemma som man också ska betala kollektivtrafiken för. Då blir det helt enkelt väldigt mycket pengar.

Jag tycker att Jessica Thunander tar upp en väldigt viktig sak. Detta är inte bara en fråga om att vi behöver investera mer i utbyggd kollektivtrafik, något som ministern tar upp i sitt svar. Det är helt riktigt att vi behöver investera mer, totalt sett, i att till exempel köpa in en hållbar bussflotta eller att ge bidrag så att våra regioner kan investera i det, liksom att vi behöver investera mer i järnvägen och så vidare.

Men det som Jessica Thunander tog upp är att även om kollektivtrafiken sorterar under våra kommuner och regioner har vi på nationell nivå möjlighet att göra kollektivtrafiken billigare och mer tillgänglig för större grupper i samhället. Vi kan helt enkelt vara med och delfinansiera driften av kollektivtrafiken. Det var vi i Vänsterpartiet med och gjorde, tillsammans med Socialdemokraterna och Miljöpartiet, under den tidigare mandatperioden 2014–2018, då vi bland annat fick igenom avgiftsfri kollektivtrafik för barn och unga. Det kunde vi göra genom att vi anslog medel från regering och riksdag genom den nationella budgeten.

Det skulle vara intressant att av ministern få veta inte bara vilka investeringar som är på gång utan också om regeringen har en politik för att göra kollektivtrafiken billigare och mer tillgänglig för fler grupper i samhället. Har regeringen en plan för att finansiera en del av driften av kollektivtrafiken i våra regioner?

Anf. 88 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Jens Holm och framför allt Jessica Thunander, för en väldigt viktig interpellation och viktiga frågor! Det råder ingen tvekan om att transportsektorn står inför en ganska stor omställning, och mycket av de investeringar vi gör och de stöd vi utvecklar går med all rätt – jag

vet att ni håller med om detta – till att ställa om transportsektorn för att klara klimatutmaningen.

Detta är ibland också ett av skälen till att biljettpriser ökar i kollektivtrafiken. Man investerar i bussar som drivs elektriskt eller med biogas, eller man ökar på annat sätt förutsättningarna för kollektivtrafiken. Och det är bra. Det behövs. Det börjar bli trångt på gatorna i storstäderna. Vi måste se till att bygga ut kollektivtrafik och hitta smartare lösningar och bättre mobilitet.

Det är klart att det finns olika vägar dit. Det jag lyfte fram i svaret och som har varit viktigt för den här regeringen och för regeringen under den förra mandatperioden är att vi också planeringsmässigt tänker på ökad mobilitet för breda samhällsgrupper.

Jag har i något sammanhang sagt att vi måste sluta planera infrastruktur utifrån män och bilar och har vid något tillfälle fått lite skäll för det. Men allvarligt talat behöver vi tänka på en annan typ av mobilitet framöver, både för att klara klimatutmaningen och för att hitta smartare sätt att transportera oss.

De stora investeringar vi faktiskt gör är kanske en av de viktigaste insatserna. Det är därför – med all respekt för Jessica Thunander – som jag i interpellationssvaret väljer att lyfta fram siffran 700 miljarder. De investeringar vi gör är också en grundförutsättning för att öka möjligheten till mer kollektivt resande och mer klimatsmart resande.

Min företrädare Anna Johansson var den första som såg till att vi i uppdragen till Trafikverket inför transportplaneringen och nationell plan tog med direktiv om sociala frågor, social hållbarhet och konsekvenser för den sociala sammanhållningen. Detta var nog så viktigt när man tidigare har sett infrastruktur som separat från annan samhällsplanering. Vi valde att också lyfta in bostadsfrågan i infrastrukturplaneringen. Det var också första gången som bostadsfrågorna och förutsättningarna för bostadsbyggande kom med i nationell plan.

Detta gör att vi nu inför kommande planeringsomgång faktiskt har bättre förutsättningar för att bredda perspektiven till att handla om bostadsbyggande, samhällsbyggande och om tillgänglighet för breda samhällsgrupper. Den diskussionen är viktig. Jag välkomnar och tycker att det är utmärkt att Jessica Thunander och Jens Holm också lyfte fram detta, för det behövs i den här debatten.

Däremot är jag noga med att framhålla ansvarsfördelningen. Det är förvisso sant som Jens Holm säger att vi under förra mandatperioden gjorde en särskild insats för att stimulera kommuner och regioner att ha avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar under sommaren. Det var en populär och bra insats. Finns det ekonomiska förutsättningar tror jag att väldigt många skulle vilja genomföra detta även i framtiden. Låt oss se hur sådant prövas i budgetarbetet framöver.

Men vi får inte frånta regionerna deras ansvar för prissättning och biljetter. Här råder stora skillnader beroende på vilka som har makt och inflytande i regionerna. Låt det bli en viktig fråga i regionerna vilken insats man gör för att främja kollektivtrafiken, för den ger breda grupper ökad möjlighet till rörlighet och är på det sättet också en socioekonomiskt utjämnande faktor, plus att den avlastar vägar och annan infrastruktur. Inriktningen är alltså helt rätt.

Prot. 2019/20:80

3 mars

Svar på
interpellationer

Det är klart att vi i det samhällsbygge som nu pågår, med den klimatomställning vi står inför, ska se till att inte reproducera tidigare generationers misstag utan bygga smartare rörlighet och mobilitet som ger fler grupper bredare förutsättningar att komma till en större och växande arbetsmarknad.

Anf. 89 JESSICA THUNANDER (V):

Fru talman! Tack, ministern, för ett bra svar! Mycket kan vi nog vara ganska överens om.

Men låt mig börja med detta med investeringarna i kollektivtrafiken. De är jättebra. De behövs. Vi behöver ställa om trafiken för klimatets skull. Men då kommer vi till detta med klimaträttvisa: Vem är det som betalar?

Priserna går upp kraftigt, och det är för dyrt för många människor. Att behöva ta kollektivtrafiken till vårdcentralen kan vara en ekonomisk katastrof, speciellt för en ensamstående förälder som ska ha med sig sitt barn och åka tur och retur. Det kan avgöra om man kan äta eller inte den sista helgen i månaden.

Ja, investera gärna i kollektivtrafiken, men låt det inte drabba dem som inte har några medel. Det betyder ju också att vi utelåser delar av befolkningen från mobilitet, eftersom det är för dyrt. Nu är detta inte det enda problemet – även tillgänglighet är ett problem när man exempelvis planerar efter starka stråk. Jag vet ställen där det helt enkelt är svårt att ta sig till närmaste hållplats, även i storstäder.

Ett exempel kan vara Angered i Göteborg. Där går bussarna väldigt sällan på kvällen, och det är en otrevlig väg att gå, speciellt om man är ensam kvinna. Den typen av tillgänglighetsfrågor är naturligtvis också väldigt viktiga. Biljettsystemen kan vara alldeles för svåra för många att använda, med mera.

Jag håller helt med om att vi inte ska planera infrastrukturen efter män med bilar. Den tanken är väldigt bra, och jag hoppas att regeringen håller fast vid den.

Vad gäller förutsättningar för bostadsbyggande håller jag helt med om att man när man ger tillstånd för bostadsbyggande bör ha möjlighet att exempelvis inkludera krav på mobilitet och kollektivtrafik. Så är det inte i dag. Jag ser fram emot de ändringarna.

Jag håller helt enkelt inte med om att kollektivtrafikutbyggnaden görs tillgänglig för de breda grupperna. I de planeringsdokument som finns i flera regioner är målsättningen regionförstoring och att regionen ska ha ekonomisk tillväxt. Allt detta är jättebra. Men det blir gärna en målkonflikt mellan det och social hållbarhet och att man tänker på de sociala grupperna. Man går in för att få bilåkarna att åka kollektivt. Det ska man också göra, men då nedprioriterar man gärna de socialt utsatta grupperna.

Min fråga är: Hur uppnår vi klimaträttvisa? Hur gör vi för att de nödvändiga satsningarna och omställningen av kollektivtrafiken inte ska drabba dem som faktiskt har väldigt lite pengar och som riskerar att uteslutas från mobilitet?

Anf. 90 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag tycker att det är väldigt viktigt att Trafikverket har fått uppdraget att redovisa social hållbarhet i transportplaneringen, men det handlar inte bara om att redovisa den sociala hållbarheten. Det gäller till

syvende och sist vad som händer ute på marken. Blir vårt transportsystem mer eller mindre socialt hållbart? Blir det mer rättvist eller inte?

Givet de kraftiga prisökningarna vill jag fråga ministern: Anser ministern att vårt transportsystem har blivit mer rättvist de senaste åren? Om inte undrar jag: Finns det någonting som regeringen kan göra? Både jag och Jessica Thunander har tagit upp möjligheten att gå in och finansiera en del av kollektivtrafiken så att den blir billigare och mer tillgänglig för större grupper i samhället.

Jag instämmer fullt ut i att vi inte ska planera framtida infrastruktur utifrån män och bilar, men jag noterar att regeringen tyvärr fortfarande är kvar i sådant tänk. Man fortsätter med Förbifart Stockholm, Sveriges största motorvägsprojekt. Tvärförbindelse Södertörn är ett motorvägsprojekt som ännu inte har påbörjats men som Tomas Eneroth och regeringen har lagt in i den nationella infrastrukturplanen. Det kommer att kosta mer än 10 miljarder kronor. Det avfärdas av Naturvårdsverket, som menar att det leder till ökade utsläpp och att det binder fast oss i ett inte hållbart transportberoende.

Här finns det alltså saker som regeringen kan och måste omvärdera. Jag ser inte att regeringen har gjort det ännu, men möjligheten att revidera den nationella infrastrukturplanen finns. Jag hoppas att ministern menar allvar med det han säger.

Anf. 91 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Vänsterpartiet var med vid framtagandet av den nuvarande infrastrukturplanen och ställde sig bakom den när vi antog den. Men det kommer naturligtvis nya infrastrukturplaner och revideringar av nya nationella planer framöver. Låt oss föra en bra diskussion om vilka investeringar som ska göras då! Det är nämligen viktigt vilka investeringar vi gör. Här tror jag att man måste vara medveten om att ambitionsnivån på infrastrukturinvesteringarna är en nog så viktig utjämnande faktor, för det är någonting vi gemensamt finansierar.

Stora delar av det som är förutsättningen för till exempel kollektivtrafik i storstäderna är också gemensamt finansierat, antingen via nationell plan eller via de avtal vi gjort med storstadsregionerna. Vi är då statligt, från hela landet, med och finansierar en del av de kollektivtrafiksatsningar man gör i storstäderna.

Jag kommer ursprungligen från Kosta, mitt i Småland. Där bor 800 människor. Där görs inte stora investeringar i kollektivtrafiken, men i regionen bygger vi bättre förutsättningar för att man i alla delar av länet ska ha bättre förutsättningar att nå en större arbetsmarknad. På samma sätt understöder vi i regeringen detta med de investeringar vi nu gör i infrastruktur.

Jag håller helt med och tror att det är avgörande de kommande åren. Vi står inför en klimatomställning, inte minst i transportsystemet. Det handlar om en långtgående elektrifiering, effektivisering av transportsystemet och införande av bioenergi i större utsträckning. Ska vi få en uppslutning bakom detta måste den resan göras möjlig i hela landet.

Det handlar om investeringar vi gör. Jag har tidigare i kammaren nämnt Västerdalsbanan i Malungsfors som ett bra exempel på att det inte bara är i städer eller i befolkningstäta områden som vi gör infrastrukturinvesteringar. Det görs i hela landet. Alla måste vara med på den resan.

Prot. 2019/20:80

3 mars

Svar på
interpellationer

Men det är viktigt för interpellanten och för Vänsterpartiet att känna till att det inte finns förutsättningar för kollektivtrafik på alla ställen. På en del ställen är bilen det enda alternativet, och i orter i norra Sverige är kanske flyget ibland helt avgörande för att man ska ha tillgång till andra delar av Sverige eller till exportmarknaden. Det måste vi ha en förståelse för om vi ska ha uppslutning bakom den omställning vi står inför i transportsektorn.

Vi måste klara klimatkraven, och vi måste göra det på ett sätt som gör att människor sluter upp bakom detta. Och vi måste göra det på ett sätt så att det inte drabbar socioekonomiskt utsatta grupper. Vi ska tvärtom förenkla och underlätta den resan. Det är ett arbete vi ska göra tillsammans. Där är naturligtvis de underlag som Trafikverket tar fram väldigt viktiga. Inte minst därför gav min företrädare Trafikverket uppdraget att titta på just social hållbarhet. Och hälsa inkluderas i de transportpolitiska målen.

På samma sätt är det naturligtvis viktigt att debatten om vilka utgångspunkter som ska finnas förs inför kommande revidering av nationell plan, så att vi inte, som jag sa tidigare, reproducerar tidigare generationers misstag.

Här är naturligtvis det nationella ansvaret viktigt, och det tar vi. Det är en ökad ambitionsnivå, inte minst med de historiska satsningar som vi nu gör på infrastruktur. Men det är också viktigt att regionerna tar sitt ansvar – det är regioner som faktiskt sätter taxorna för kollektivtrafiken och som i olika grad är med och medfinansierar biljetter för grupper i storstadsområden eller i övriga delar av landet. Det är en debatt som också måste föras på regional nivå.

Låt inte regionerna komma ifrån det ansvaret genom att staten ska avhjälpa detta! Se till att regionerna också tar ansvar med den beskattningsrätt som de har! Det handlar om att göra bra investeringar i kollektivtrafik, för det är viktigt för klimatet, för jobben och för rättvisan.

Anf. 92 JESSICA THUNANDER (V):

Fru talman! Till att börja med ska jag säga: Nej, vi står inte bakom hela infrastrukturplanen. Vi motionerade med anledning av den skrivelsen, bland annat om Södertörn, som vi inte tycker ska byggas.

Jag upprepar: Det är jättebra med investeringar, men det är fortfarande ett faktum att många tvingas välja bort kollektivtrafiken eftersom de inte har råd. Det är för dyrt. Det kostar för mycket.

Jag ska göra en liten personlig notering. Innan jag började i riksdagen hade jag en ganska låg lön. Första gångerna jag var i Stockholm sved det varje gång jag var tvungen att ta tunnelbanan. Det var lite ångest, men då visste jag ändå att det skulle komma in lite mer pengar framöver, så det funkade. Det är kanske svårt att förstå hur mycket pengar det handlar om, hur mycket pengar 75 kronor faktiskt är.

Detta med landsbygden och att det inte kan finnas kollektivtrafik överallt håller jag helt med om. Det diskuterar vi på andra ställen. Just i dag gällde frågeställningen storstäder och tillgången till kollektivtrafik för alla i storstäderna. Det gäller bland annat restider. Det finns de som får åka långt över en timme även i Stockholm när de pendlar, och de kommer kanske inte alltid fram.

Ja, det handlar om regional nivå. Men vi vet också att välfärden går på knäna. Det finns en konflikt mellan sjukvård och kollektivtrafik. Där

behöver vi också ha en diskussion. Hur löser vi detta? Det finns alla möjliga orsaker, och nu är min talartid slut.

Prot. 2019/20:80
3 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 93 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tycker att detta är en bra och viktig diskussion. Men det är också viktigt att den förs på regional nivå, för i grunden handlar det om prioriteringar. Regionerna har ansvar för kollektivtrafiken, och det finns exempel på regioner som skulle kunna göra väsentligt mer men som av politiska skäl väljer att inte prioritera kollektivtrafiksatsningar.

Jag tror att den diskussion som vi för i kammaren i dag också behöver föras i alla de regionala församlingarna. För vem skapar vi tillgänglighet och hur?

På ett nationellt plan reglerar vi också förutsättningarna för det, dels genom lagstiftning och genom att öka förutsättningarna för nya typer av mobiliteter – något som inte ska underskattas, framför allt i storstadsområdena – dels genom de gemensamt finansierade infrastrukturinvesteringar som vi gör. Vi ska vara stolta över att vi gemensamt ser till att underlätta förutsättningarna för kollektivtrafik som är socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar inte minst i storstäderna.

Mer som en konsumentupplysning vill jag passa på att säga att det just nu pågår ett utredningsarbete om ett nationellt biljettsystem. Eftersom biljettfrågorna som regionerna har ansvar för ändå kommer upp i debatten kan det vara viktigt att känna till att det uppdrag som var en del av januariavtalet, att utforma ett nationellt biljettsystem, börjar närma sig utredningsstadiet för ett betänkande.

Det är också en intressant diskussion, för rätt utformat kan det även öka tillgängligheten för resande utöver regiongränserna. Det kommer att vara otroligt viktigt, eftersom arbetsmarknadsregionerna växer. Då måste vi genom investeringar men också genom smarta, gemensamma biljettsystem också förbättra förutsättningarna att kunna ta sig till jobbet.

Tack för en bra diskussion!

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2019/20:322 om regeringens planer med flyget

Anf. 94 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Maria Stockhaus har ställt två frågor till mig om Arlanda och flygets framtid.

I januari 2017 presenterade regeringen *En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem*. I flygstrategin anges bland annat att ett Arlandaråd i dialog och samverkan ska ta fram förslag och en färdplan för Arlanda samt att flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska.

Arlandarådet har varit ett rådgivande organ till regeringen och har i sitt arbete löpande lämnat råd och rekommendationer till regeringen avseende utvecklingen av Arlanda flygplats. Rådets arbete är avslutat sedan den 31 mars 2019. Regeringens hantering av frågan är inte klar.

Flygets förutsättningar är en fråga som är uppmärksammas på flera håll. Sverige är ett glesbefolkat land med långa avstånd. Det innebär att flyget har en viktig roll i transportsystemet när det gäller resor och transporter över långa avstånd. Samtidigt har flyget en betydande miljö- och klimatpåverkan som ska minska. Flyget, liksom övriga trafikslag, ska bidra till att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland.

Anf. 95 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet så mycket för svaret. Det ska jag vara artig och trevlig och göra, även om jag egentligen inte har fått svar på mina frågor.

Precis som statsrådet säger är Sverige ett land med stora avstånd. Vi ligger i Europas utkant, och utan flyget är det svårt att ta sig till andra länder och mellan städer i Sverige. Jag ska själv på besök till Kiruna i slutet av den här månaden och tittade först på möjligheten att ta tåget. Det visade sig dock ta 17 timmar i vardera riktningen. Då blev flyget ett självklart val, både på grund av tiden och på grund av kostnaden.

Regeringen förespråkar fortfarande höghastighetståg, men det hjälper egentligen bara oss som bor i Stockholm, Göteborg och Malmö. I många delar av Sverige är flyget det enda möjliga transportmedlet för längre transporter. Nu i coronatider är det kanske inte så lämpligt att prata om fördelar med internationellt utbyte, men i det långa loppet är det viktigt, och då är flyget viktigt för Sverige. Fördelarna med flyget är många, men den stora utmaningen är att säkerställa att flygets utsläpp minskar. Det finns många bra initiativ, men där behöver naturligtvis mer göras både på EU-nivå och på global nivå.

Anledningen till mina frågor om flyget är bland annat att Arlanda har förlorat flera långlinjer. På två år har elva långlinjer försvunnit från Arlanda. Arlanda förberedde sig för inresekontroll till USA, men där har locket lagts på. Flygskatten som regeringen har infört är en skatt på resande och inte på utsläpp, egentligen. Det råder en stor osäkerhet kring vad regeringen egentligen vill med flyget.

Jag ställde två frågor i min interpellation och kan konstatera att jag inte fick svar på någon av dem. Jag gör ett nytt försök: Avser ministern att presentera Arlandarådets slutsatser? Vilka reformer avser ministern att presentera under den kommande tiden för att stärka flygets villkor och konkurrenskraft?

Anf. 96 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tycker att jag svarade på frågorna. Jag säger att regeringen just nu bereder Arlandarådets arbete. Det har varit viktiga råd till den process som pågår kring hur vi ska stärka och utveckla flyget i Sverige, inte minst när det gäller att klara klimatomställningen.

Det var inte så länge sedan vi från regeringens sida gav ett uppdrag att utreda förutsättningarna och vilka krav som kommer att ställas när flyget elektrifieras. Här pågår en spännande utveckling där flygbranschen själv tar ett stort ansvar för flygets omställning ihop med de industriella aktörer som finns i Sverige och som nu ser nyttan, möjligheten och nödvändigheten för flyget att ställa om.

Jag brukar ibland använda uttrycket att Sverige ska vara en permanent världsutställning för att visa att det går att ställa om, och jag tror att det är möjligt också på flygets område. Här har vi Maria Wetterstrands utredning, som föreslår hur vi ska öka biobränsleinblandningen till flyget. Här har vi en pågående starkare industriell utveckling för elflyg. Jag tror att det kommer att vara avgörande för människors tilltro och benägenhet att välja flyg framöver.

Ska vi förstå den ganska dramatiska minskning som har skett av flygresandet, inte minst när det gäller inrikesflyget, ska det sättas inte i relation till en flygskatt på 61 kronor per biljett utan till människors beredvillighet att ändå minska sin klimatpåverkan. Där kommer flygets omställning att vara nödvändig, eftersom flyget behövs för ett land som Sverige som behöver ha bra kommunikationer ut på världens exportmarknader. Vi är ett litet, exportberoende industriland och behöver verkligen ett flyg som kan ta oss ut på marknaderna. Men det ska vara hållbart.

Det är också viktigt för ett land som ska hålla ihop. Konsekvenserna av Nextjets konkurs var att fem mindre kommuner i landet, bland annat Arvidsjaur, Gällivare och Vilhelmina, helt stod utan flyg. Därför måste vi se till att flyget finns som ett tydligt alternativ – men det ska ställa om.

Det arbetet pågår naturligtvis i Regeringskansliet, och vi lägger successivt också ett antal uppdrag. Det senaste som jag nämner här handlar om elflyget.

Jag blir ändå fundersam när jag hör Maria Stockhaus, som sitter i trafikskottet, säga att höghastighetståg minsann bara är någonting för Stockholm, Göteborg och Malmö. Allvarligt talat: Satsningar på nya stambanor är helt nödvändiga, eftersom det är fullt i det svenska järnvägssystemet. Det är det första. Vi slår i kapacitetstaket. Vi behöver nya stambanor.

Det här var en process som bland annat Moderaterna påbörjade med Sverigebygget både för att stärka järnvägskapaciteten och för att få utrymme för bostadsbyggande. Och inte är det bara Stockholm, Göteborg och Malmö. Det är Linköping, Norrköping, Hässleholm, Värnamo, Borås.

Jag var nyligen i Jönköping och träffade handelskammaren där. Företagare efter företagare i Hillerstorp, Skillingaryd, Aneby och Vaggeryd vittnade om hur viktigt det är med en satsning på nya stambanor för att kunna få ut gods klimatsmart. Godskapaciteten ökar ju på Södra stambanan om man bygger nya stambanor. Det handlar också om att öka möjligheten att rekrytera arbetskraft till regionen, eftersom regionförstoringen ökar väsentligt med satsningar på nya stambanor.

Där fanns det en bred uppslutning, inte minst bland många moderater och företagare, om satsningen på nya stambanor. Här i riksdagen väljer man dock att försöka göra enkel plakatpolitik av satsningar som långsiktigt är nödvändiga för att Sverige ska klara klimatomställningen. Så går det för ett parti som prioriterar 1 kronas sänkning av bensinskatten med 7 miljarder kronor i ett läge när miljontals ungdomar världen över demonstrerar sin oro för klimatet.

Anf. 97 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Den här debatten handlar ju om flyg och inte tåg. Det finns rätt många förutom vi moderater som tycker att höghastighetståg är en investering som inte riktigt är värd de enorma summor som det faktiskt kostar.

Naturligtvis ska vi göra investeringar i ny räls där vi har tränga sektorer så att vi förbättrar framkomligheten och kapaciteten i svensk räls. Men det är viktigt att man inte satsar enorma summor på saker som faktiskt inte har en samhällsekonomisk lönsamhet.

Jag skrev i min interpellation att ett ljus i mörkret är uppdraget kring elflyg. Där tycker jag att det finns all anledning att se framtiden an med tillförsikt. Norge har ju stuckit ut hakan och satt ett mål för när inrikesflyget ska gå på el, vilket jag kan tycka att vi i Sverige också borde göra. Där finns det en möjlighet.

Vi har bett branschen att titta på vad det skulle kosta att investera i laddinfrastruktur på svenska flygplatser. Det landar på mellan 2 och 4 miljarder, vilket man kan jämföra med 230–400 miljarder – någonstans däremellan landar i bästa fall priset för höghastighetstågen.

Om vi inte vill förlora fler flyglinjer från Arlanda krävs det tydliga besked från regeringen vad man egentligen vill med Arlanda i synnerhet och svenskt flyg i allmänhet. Jag träffade nyligen Svenskt Flyg och får erkänna att det kändes som en stukad organisation. De är oroliga över prioriteringen, då det enda man pratar om är räls och man inte tar hänsyn till det arbete som görs för att ställa om inom flyget. Det enda regeringen fokuserar på är räls; allt som går på väg och i luften är ointressant.

Jag kan också tycka att det är märkligt att Arlandarådet blev klart förra våren. Man har rimligen lämnat en slutrapport till Regeringskansliet, men denna rapport är inte offentlig. Det finns ingen möjlighet för andra att ta del av den.

Det finns andra som har idéer kring Arlanda, till exempel Swedavia med sin masterplan för Arlanda, men det hörs väldigt lite från regeringen om vad man egentligen vill med Arlanda. Även om man inte har de slutgiltiga idéerna klara om hur det ska se ut rent konkret tror jag att Svenskt Flyg i dagsläget skulle behöva någon form av positiv signal från regeringen om att man faktiskt tycker att flyget är viktigt.

Elflyget är som sagt en liten ljusglimt i mörkret, men flygbranschen upplever att regeringen bara pratar räls och inte bryr sig om vare sig väg eller luft.

Anf. 98 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tycker att jag i allra högsta grad pratar inte bara om räls utan också om flygets utmaningar, om sjöfarten som är nog så viktig för att klara klimatkraven och stärka godstransporterna och om omställningen inom transportsektorn generellt, vare sig det handlar om lastbilar, bussar eller bilar.

Flyget är viktigt. Det tycker jag är nödvändigt att säga i en tid då flyget står inför stora utmaningar. För ett land som Sverige, ett industriland som är exportberoende, är flyget otroligt viktigt. Just därför är det så angeläget att flyget ställer om.

Här ser man en skillnad om man tittar fem eller sju år tillbaka. Då kunde man ibland höra flygets aktörer ensidigt kritisera flygskatten och inte ta till sig oron över flygets klimatutsläpp. I dag ser vi att branschen själv går framåt med fossilfritt och jobbar ordentligt med ett branschgemensamt program och med industriella aktörer för flygets omställning. Det är bra, senfärdigt men bra, och det visar att man rätt förstår de utmaningar vi står inför.

Maria Stockhaus jämför 2–4 miljarder för en engångsinvestering i laddinfrastruktur på flygplatserna med 230 miljarder för att bygga nya stambanor som kommer att finnas i kanske hundra år och har en kapacitet som vida överstiger år av flygresande med de förutsättningar som tågresandet har, då varje tågsätt klarar kanske 700–800 resenärer. Det är klart att alla förstår att det är två helt olika saker att jämföra mellan.

Det intressanta är att Sverige måste klara av bådadera. Vi måste klara av att satsa på att utveckla järnvägssystemet och kapaciteten. Vi är 10 miljoner människor i Sverige. Vi är ett land som fortfarande producerar mycket och måste stärka kapaciteten i godstransportsystemet, inte minst på järnväg. Där är det nu trångt på spåren. Det är fullt eftersom det underinvesteras under den tid då Moderaterna styrde landet och vi hade en finansminister som inte ville investera i svensk järnväg. Vi har fått ägna mycket tid åt att göra den största järnvägssatsningen i modern tid för att på det sättet förbättra förutsättningarna.

Flyget behövs, både för att hålla ihop landet och för att öka förutsättningarna att nå internationella exportmarknader. Men för att det ska vara möjligt behöver också flyget ställa om. Här ger vi uppdrag, inte minst om elektrifiering. Det ska bli spännande att se hur det kommer att påverka flygplatsstrukturen och vilka utmaningar vi står inför.

Det är sant att förutsättningarna för laddinfrastruktur är en utmaning. Men då är det ju så att Sverige tack vare en framsynt energipolitik har goda möjligheter. Vi har nämligen det största elöverskottet någonsin tack vare en energiöverenskommelse som gör att det sedan den gjordes har satsats 85 miljarder kronor i investeringsbeslut om förnybar energi.

Jag noterar att Moderaterna nu vill hoppa av detta. De säger att man ska statssubventionera kärnkraft i stället, trots att Tyskland och många andra länder lämnar kärnkraften och trots att vi ser att marknaden söker sig till förnybart eftersom det är billigare och hållbarare. Det har gett Sverige ett elöverskott som nu är så stort att det skulle klara av att täcka hela transportsektorn.

Vi har alltså bra förutsättningar för elektrifiering av flyget. Låt oss hoppas att det är en möjlighet men samtidigt vara noggranna med att på vägen dit är det biobränsleinblandning som kommer att vara avgörande för att flyget det närmaste decenniet ska klara av att minska sin klimatpåverkan. Det är så vi bygger landet konkurrenskraftigt och starkt. Det är så vi ser till att alla trafikslag är med och påverkar.

Moderaterna har valt en annan väg. De säger nej till flygskatt och vill sänka bensinskatten och skära ned på miljöanslagen.

Anf. 99 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Jag kan tycka att det är rätt talande att infrastrukturministern när vi för en interpellationsdebatt om flyget ägnar mer än 50 procent av sin tid åt att tala om tåg. Jag tycker att det signalvärdet är ganska tydligt.

I min värld är det allvarligt att Arlanda förlorar elva långlinjer på två år. Det är ganska kort tid och många långlinjer, som betyder mycket inte minst för affärsresenärernas tillgång till marknader runt om i världen.

Jag undrar också vad som egentligen hände med inresekontrollen till USA. Jag trodde i min enfald att det var USA som hade lagt locket på, men jag har blivit varse att så tydligen inte är fallet. Det är också en viktig signalfråga. Ska vi inte resa till USA, som är en våra viktigaste marknader?

Jag förstår att regeringen har svårt att komma fram till vad man vill med flyget och att vara tydlig med att man vill utveckla Arlanda – om det nu är det man vill – med tanke på framför allt Miljöpartiets inställning att allt som går på räls är bra och allt som flyger och går på väg är dåligt.

Jag tycker att man när man pratar klimatfrågor också måste ställa sig frågan hur stor klimatbelastning det innebär att bygga räls. Det finns uppskattningar som säger att en höghastighetsjärnväg i bästa fall blir klimatneutral 2050. Det är en enorm påfrestning på miljön att bygga räls. Det kan man jämföra med att sätta upp laddinfrastruktur på flygplatser, som skulle innebära att inrikesflyget blir klimatsmart ganska snabbt.

Ska hela Sverige leva och utvecklas och tillväxten säkras behövs flyget. Jag tycker fortfarande att frågan är berättigad: Vad vill regeringen egentligen med flyget i Sverige?

Anf. 100 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Svaret är tydligt: Vi har en flygstrategi. Det är mer än man kunde se att den moderatledda regeringen klarade av att ta fram. Det är en flygstrategi som tydligt pekar på hur flyget ska utvecklas i Sverige för att klara omställningen men också säkerställa tillgänglighet.

Att ställa det mot andra infrastruktursatsningar på järnväg, sjöfart eller vägar är mindre begåvat, skulle jag vilja säga. Vi behöver göra både och. Sverige har 10 miljoner invånare. Vi behöver klara av både försörjningen av arbetskraft och förstoringen av arbetsmarknadsregioner, men vi måste samtidigt se till att flyget har förutsättningar att klara klimatomställningen.

Flyget var under långa tider ensamt om att inte kunna vara med och bidra. Det var ett av skälen till att vi inte bara införde flygskatten utan nu arbetar internationellt för att ändra regelverket så att det ska bli möjligt att beskatta fossilt flygbränsle. Det kräver en förändrad praxis och omtolkning av Chicagokonventionen. Därför har jag tagit upp frågan i ICAO i Montreal, den generalförsamling som hanterar flygets internationella regler. Jag märker och ser att fler följer Sveriges exempel och inser att flyget behöver ställa om. Då kan beskattningsfrågan vara en väg, tillsammans med den snabba tekniska utveckling jag hoppas att vi kommer att se när det gäller flyget.

Man ska också ha respekt för, och det tycker jag är viktigt att komma ihåg för samtliga partiföreträdare, att det sker en snabb utveckling eller förändring av flygets förutsättningar. Det ser vi inte minst nu, när flygandet har förändrats kraftigt under det år som gått. Det är något som jag har med i beräkningen när jag tittar på vilka insatser som kommer att behöva göras framöver vare sig vi talar om Arlanda eller för den delen om de regionala flygplatserna i landet, som är otroligt viktiga för att Sverige ska kunna hålla ihop.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Anf. 101 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Maria Stockhaus har frågat mig om jag avser att se över frågan gällande avgifter till Arlanda.

Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Att fler tar kollektiva färdmedel som tåg till och från Arlanda är därför önskvärt. Arlandabanan är byggd med ett så kallat koncessionsavtal, och de grundläggande förutsättningarna för Arlandabaneprojektet beslutades av riksdagen den 8 juni 1994 efter förslag från den dåvarande regeringen.

Regeringen har inte möjlighet att påverka avgifterna i ett civilrättsligt bindande avtal.

Anf. 102 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Jag tackar ministern även för detta svar, även om det var lite mer knapphändigt än det förra.

Vi delar regeringens ambitioner när det gäller behovet av att minska våra utsläpp. Detta gör att det är nödvändigt att fler reser kollektivt. Vår befolkning ökar. I ett avlångt land är behovet av resor och transporter stort, och för att vi ska lyckas med våra klimatambitioner är det viktigt att resor sker klimatsmart.

I fjol flög över 26 miljoner resenärer till eller från Arlanda. Antalet kommer med allra största sannolikhet att öka när vår befolkning ökar, och detta gör det viktigt att säkerställa klimatsmart resande till och från Arlanda för dessa resenärer. I dag minskar tågresorna till och från Arlanda.

Fru talman! Det kan vara intressant att jämföra med exempelvis Norge. Till och från Gardermoen reser över 70 procent kollektivt; samma siffra för Arlanda är mindre än 50 procent. Till Gardermoen reser 50 procent med tåg; till Arlanda är det 28 procent. Till Kastrup är siffran 58 procent, och som av en händelse är biljettpriset en femtedel av Arlanda Express pris. Det är 20 procent av resenärerna till och från Arlanda som åker taxi, att jämföra med 4 procent till och från Gardermoen.

En trolig anledning till detta är biljettpriserna och den avgift som resenärer som åker med pendeltågen får betala för att komma in på flygplatsen. A-Train, som har avtal att köra Arlanda Express, går med vinst. Enligt det avtal de har innebär detta att de gör extrainbetalningar till staten – 2018 var det 46 miljoner. Dessa pengar skulle man kunna använda till att sänka priset för att ta tåget till Arlanda och göra det billigare att resa klimatsmart till Arlanda.

I slutet av juli förlängdes avtalet med A-Train, bolaget som driver Arlanda Express, till 2050. Detta gjordes genom bolaget Arlandabanan Infrastructure, som ligger under Regeringskansliet. Bolaget får varje år in runt 66 miljoner, och delar av dessa pengar slussas vidare till statskassan.

Är infrastrukturministern beredd att se över möjligheten att använda vinstpengarna från A-Train till att göra det billigare att ta tåget till Arlanda?

Anf. 103 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är klart att de gemensamma resurser vi har till förfogande ska användas för att understödja och förbättra förutsättningarna för klimatsmart resande. Det tycker jag är viktigt. Detta kan naturligtvis inne-

bära järnvägssatsningar i Stockholmsregionen, men det kan också innebära annat klimatsmart resande. Låt oss återkomma till det när vi talar om nationell plan framöver – jag tror att det är viktigt.

Grundkonstruktionen ska Maria Stockhaus dock inte kunna komma ifrån. För Moderaterna var det väldigt viktigt, under den dåvarande regeringen, att ha ett OPS-avtal, att privatisera och att kunna säkerställa att man på det sättet fick en Arlandabana i privat regi med ett statligt avtal. Detta avtal slöts strax före valet 1994. Socialdemokraterna, som jag tillhör, reserverade sig mot beslutet, men det är ett civilrättsligt bindande avtal som reglerar förutsättningarna och som inte ger möjligheter att i efterhand gå in och redigera eller förändra biljettpriser på det sätt som Maria Stockhaus önskar.

Den fråga jag vill ställa tillbaka är om detta föranleder Moderaterna att dra några slutsatser när det gäller OPS. Jag är inte säker på att man gjort det i Stockholmsregionen, med tanke på erfarenheterna av sjukvårds-OPS, som är aktuella och som debatteras. Men på infrastrukturområdet återkommer ofta önskemål om OPS-lösningar. Har erfarenheterna från Arlandabanan föranlett några förändringar i Moderaternas ställningstagande om vad det innebär att ingå långsiktigt bindande avtal med aktörer?

För mig är detta en bevekelsegrund när vi tittar på förutsättningarna för att finansiera olika typer av infrastruktur. Jag är pragmatisk och ser gärna att vi hittar olika varianter av finansieringslösningar där detta är möjligt, men det måste säkerställas att man har goda förutsättningar att också se på frågor som biljettpriser, tillgänglighet och turtäthet i en utsträckning som kanske inte varit möjlig med det avtal som är gällande nu med Arlandabanan.

Anf. 104 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Med tanke på de infrastrukturinvesteringar som vi har framför oss tycker jag – eller vi – att det är rimligt att man försöker att se om det går att använda andra typer av investeringsmöjligheter. Det behöver kanske inte nödvändigtvis handla om OPS-lösningar, utan det finns ju andra sätt. Öresundsbron är ett väldigt lyckat exempel – där har det använts en lite annan typ av finansiering som absolut går att tänka sig.

Det handlar också om hur dessa avtal skrivs, och man kan fundera över hur avtalet med A-Train är skrivet. Det är dock fortfarande så att avtalet så sent som i somras förlängdes ända till 2050. När regeringen säger sig prioritera klimatfrågan och ha höga målsättningar undrar jag om infrastrukturministern är nöjd med siffrorna när det gäller hur många det är som åker taxi jämfört med hur det ser ut till andra flygplatser.

Det är självklart att man när man ser denna utveckling kan ha en diskussion med A-Train och se vilka vägar som finns framåt. Jag inbillar mig att också A-Train är intresserade av att få fler resenärer på sina tåg, så det måste rimligen gå att ha en diskussion. Jag vet inte i vilken utsträckning regeringen har försökt att föra sådana diskussioner med A-Train.

Anf. 105 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag konstaterar att det har sina risker att teckna långa avtal, för det minskar handlingsfriheten. Det kan för stunden vara bra eftersom det ökar finansieringsförutsättningarna, men det minskar också handlings-

friheten att kunna förändra förutsättningarna. Så är fallet när det gäller Arlandabanan.

När detta väl är sagt ska man säga att det har varit en infrastruktur som varit hållbar och ett resande som haft hög punktlighet och fungerat väl, nu i ökad utsträckning med andra aktörer – SJ och SL – som också har kunnat ansluta. Jag tror att det är en viktig förutsättning, för framöver behöver resandet – inte minst resandet till och från Arlanda – vara fossilfritt. På samma sätt jobbar Swedavia nu framgångsrikt med att ställa om hela Arlanda flygplats till att vara fossilfri i dess egen verksamhet.

Här kommer det att finnas ett antal utmaningar som inte minst Arlandarådet arbetar med och som vi bär med oss i det fortsatta arbetet med att utveckla och se till att skapa en hållbar struktur för flygandet i Sverige även framöver.

Anf. 106 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! År 2016 fick regeringen en rapport från den statliga samordnaren av flygkapacitet och bostäder i Stockholmsområdet. Då skrev regeringen på sin hemsida att regeringen har ett ansvar för att avsluta Arlanda Express koncession 2040 och för att se till att den ersätts med effektivare och billigare trafik.

Då kan man ju fundera på vad som har hänt sedan dess. Vad är det som har gjort att regeringen har ändrat sig och faktiskt så sent som i somras valde att förlänga avtalet?

Anf. 107 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är inte regeringen som har förlängt avtalet, utan det är AIAB som har gjort det. Detta ansvar ligger på det bolag som har att hantera det avtal som finns mellan aktörerna för Arlandabanan.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 17 Svar på interpellation 2019/20:331 om stöd till regionala flygplatser

Anf. 108 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Peter Helander har frågat mig vad jag och regeringen avser att göra för att hitta en långsiktig lösning för Sveriges icke-statliga flygplatser.

Sverige är ett land med långa avstånd och som är glest befolkat. Det innebär att flyget har en viktig roll i transportsystemet när det gäller resor och transporter över långa avstånd. Samtidigt har flyget en betydande miljö- och klimatpåverkan som ska minska. Flyget är en del av transportsystemet, vilket innebär att flyget måste utvecklas i samverkan med övriga trafikslag för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem. Flyget, liksom övriga trafikslag, ska bidra till målet om att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Det finns ett statligt driftsstöd till icke-statliga regionala flygplatser sedan lång tid tillbaka.

Prot. 2019/20:80

3 mars

Svar på

interpellationer

I december 2019 beslutade regeringen om att uppdra åt Trafikverket att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna, som syftar till att säkerställa beredskap för att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras oavsett tid på dygnet. I uppdraget ingår att göra en bedömning av det nuvarande systemet samt att lämna förslag om eventuella förändringar. I uppdraget ingår också att beakta samhällets aktuella och framtida behov av beredskapsflygplatser för att tillgodose behov av samhällsviktiga lufttransporter. Uppdraget ska genomföras i samverkan med ett antal statliga myndigheter och organisationer och redovisas senast den 15 juni 2020.

Anf. 109 PETER HELANDER (C):

Fru talman! Statsrådet Eneroth anger att man har uppdragit åt Trafikverket att göra en översyn av svenska beredskapsflygplatser, vilket jag tycker är jättebra, och att den ska vara klar i juni 2020.

Staten driver via Swedavia tio flygplatser som går med ganska stora vinster. Man kan ha en särskild debatt om varför staten lämnat över de icke vinstdrivande flygplatserna till kommuner och andra aktörer men själv behållit de vinstdrivande. Sedan finns det som sagt 29 ytterligare flygplatser som ofta drivs av kommuner som går kraftigt back.

Om vi vill att hela Sverige ska leva i EU:s näst mest glesbefolkade land – då vet vi att de flesta människor i Sverige, 90 procent, bor söder om Mälardalen – behöver vi fungerande flygplatser.

Jag kommer själv från en ort i norra Dalarna, Mora. Där har Trafikverket genom en tolkning av regelverket stoppat en mellanlandning, som har funnits under många år, för flyget från Sveg till Arlanda. Jobb och företagande äventyras nu i norra Dalarna. Då ska man komma ihåg att anledningen till detta är att Trafikverket säger att det går så fort att ta sig med tåget till Stockholm. Jag åker den sträckan varje vecka, och det tar 3 timmar och 50 minuter att åka den med tåg. Om man bor i norra Dalarna är det 20 mil till tågstationen, och det tar 2 timmar och 30 minuter bara att åka till den. Jag ser alltså flygplanet passera över huvudet på mig på väg mot Arlanda, och det får inte mellanlanda enligt Trafikverket. Jag vet att regeringen och ministern under ett par års tid har jobbat för att kanske få till någonting, men än så länge har det inte hänt någonting.

Statsrådet Eneroth hänvisar till en utredning om beredskapsflygplatser som tillsattes i december 2019. I min interpellation låg egentligen en annan fråga om ett annat uppdrag, nämligen om det uppdrag om en flygplatsöversyn som regeringen gav till Trafikverket under våren 2018. Den skulle ha varit klar vid årsskiftet 2018/2019 men är ännu inte klar. Enligt medier finns det heller inget slutdatum satt för den. Det lämnades ett underlag till regeringen, ett delbetänkande, redan i september 2018, men sedan har det inte hänt någonting kring utredningen. Det är många som väntar på vad som ska hända där.

Man ska komma ihåg att det statliga stödet till regionala flygplatser, ca 100 miljoner kronor, har legat på samma nivå i 20 år, medan de kommunala flygplatsernas underskott har ökat till 500 miljoner kronor under samma period. Man kan tycka att det är hemskt mycket pengar och undra om staten ska vara med och subventionera någon form av kollektivtrafik, för flyget är också en form av kollektivtrafik. Då vet vi att kollektivtrafiken i Sverige subventioneras med ungefär 50 procent, 25 miljarder per år.

Det är många som väntar på ett resultat från utredningen om flygplats-översynen. Jag undrar om statsrådet vet vart den har tagit vägen.

Prot. 2019/20:80
3 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 110 LARS THOMSSON (C):

Fru talman! Som gotlänning jobbar jag väldigt hårt med ett hållbart flyg. Vi har i riksdagen också startat ett nätverk kring det som jag är med och driver.

Det är ingen tvekan om att branschen verkligen står inför en stor utmaning för att få ett klimatsmart, hållbart flyg. Det har branschen ett väldigt starkt tryck på, och man jobbar stenhårt med det. Inte minst jobbar man givetvis med att få till lokal eller nationell biobränsleproduktion. Det andra stora utvecklingsspåret är ju elflyg, som ministern känner väl till.

Det är ändå värt att säga att inom fem år har vi säkert 19 elflygplan som klarar en sträcka på 40 mil. Om man bara ser på dagens utbud kommer till exempel BRA att klara 10 av 18 linjer, och det inom fem år.

Jag ska också peka på en annan del, nämligen att elflyget har en väldigt fin funktion, på samma sätt som elbilen, att det sänker den rörliga kostnaden per kilometer till ungefär hälften. Det innebär att det ger möjligheter för regionalflygets återkomst, så att vi inte behöver flyga bara via Stockholm hela tiden utan kan få flyglinjer kors och tvärs mellan småorterna. Jag skulle säga att det här är småorternas tågsatsning i praktiken. Det kommer att få en fantastisk utvecklingsmöjlighet.

Just nu är det inte detta som är verklighetsbilden, utan flyget är på väg ned i en rejäl svacka av lönsamhetsskäl och av lite framdriven klimat- och flygängestdebatt, och nu kommer dessutom coronaviruset som toppen på verket.

Flygbranschen står alltså inför en jättetuff utmaning just nu. Därför blir jag lite orolig över statens intentioner med de regionala flygplatserna. De kommer verkligen att bli en väldigt viktig del för att få en regional utveckling framöver. Men det vill till att inte alla flygplatser och flygbolag hinner gå i konkurs innan dess.

Min fråga till ministern är helt enkelt: Vilket ansvar ser ministern att staten har för att få de regionala flygplatserna att överleva den här svackan?

Anf. 111 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack både Lars Thomsson och Peter Helander! Jag uppskattar verkligen engagemanget för de regionala flygplatserna, för som jag sagt vid flera tillfällen och även här i dag är det helt avgörande för ett industriland som Sverige att ha bra flygförbindelser för att hålla ihop landet och säkra tillgänglighet men också för att kunna komma ut på världens exportmarknader. Eftersom vi samtidigt har tydliga klimatambitioner måste också flyget ställa om.

Till Lars Thomsson vill jag särskilt säga att det blir en spännande diskussion framöver om elflyget kan etablera sig som en möjlighet. Det vet vi inte riktigt, men det görs gemensamma forskningsinsatser på det, och det sker en stark industriell utveckling. Därför har vi från regeringens sida tagit fram ett uppdrag om elflyget och dess konsekvenser för flygplatsstrukturen. Det skapas kanske andra förutsättningar med den laddinfrastruktur som det behöver investeras i men också med de avstånd som vi kan se bli aktuella framöver med de elflyg som kan komma att utvecklas.

Ett av svaren till Peter Helander är att det har pågått ett arbete med en regional flygplatsöversyn. I ett läge där Arlandarådet arbetade var det viktigt för mig att ge den tydliga signalen att det inte bara är Arlanda som är avgörande för flygets framtid och möjligheter i Sverige utan också den regionala flygplatsstrukturen.

Den fördelning som gjordes en gång i tiden, långt före min tid som statsråd, gällde ett antal statliga flygplatser, och sedan fick regionerna bära sitt ansvar. Jag tyckte att det var på sin plats att göra en översyn av om det krävdes förändringar och inte minst av hur finansieringsförutsättningarna såg ut, för många små kommuner står för betydande insatser för att upprätthålla flygplatserna.

Efter förra sommarens bränder tror jag att många insåg hur viktigt det är att ha en flygplatsstruktur i hela landet. Inte minst av räddningstjänst- eller totalförsvårsskäl är det viktigt att säkerställa att det finns beredskapsflygplatser. Det var också ett skäl till att vi i december valde att lägga ett uppdrag om beredskapsflygplatserna och flygets möjligheter att vara behjälpligt för insatser i hela landet.

Regeringen gör betydande insatser för flygplatserna. Det går ungefär 113 miljoner kronor per år till flygplatsstöd till de icke-statliga regionala flygplatserna. Under förra året aviserades dessutom 99 miljoner kronor, varav 67 miljoner kronor användes, för flygskattekompensation till flygplatser, framför allt i Norrland. Därutöver sker en trafikpliktsupphandling där staten upphandlar flyglinjer där inte marknaden bär sig för 163 miljoner kronor. Staten tar alltså ett stort ansvar för att det ska finnas flyg i hela landet.

Precis som vi sagt här i kväll behövs flyget, men flyget behöver också ställa om. Regeringens utgångspunkt är att återkomma med ett antal olika förslag, inte minst med anledning av de uppdrag jag har berättat om, för att ge flyget goda förutsättningar att finnas och hålla ihop Sverige men också att klara den helt nödvändiga omställningen.

Anf. 112 PETER HELANDER (C):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Kommer den översyn som skulle vara klar för över ett år sedan men som vi inte har sett än att komma, eller ligger den i malpåse? Är den inlagd i andra utredningar?

Man skulle kunna tänka sig en modell som andra länder i Norden har, där staten betalar ännu mer och utjämnar kostnader och intäkter mellan olika flygplatser. Så är det bland annat i Norge.

Det vore bra om regeringen kunde komma med några hoppningivande inriktningar för de små regionala flygplatserna, som är så betydelsefulla för landsbygd och glesbygd. Precis som min kollega Lars Thomsson tog upp ligger biobränsleflyg och elflyg i stor skala runt hörnet. Även om svenskt inrikesflyg har en viss miljöbelastning är den relativt liten, och denna flygtrafik betyder otroligt mycket för landsbygd, glesbygd och jobb och företagande utanför storstäderna.

Det vore därför bra om regeringen relativt snabbt kunde komma med ett inriktningsbeslut som gav hopp åt de flygplatser som just nu har det tufft.

Staten upphandlar flygtrafik, men Trafikverket gör först en bedömning av om det får upphandlas flygtrafik. Jag nämnde tidigare att min hemkommun har upphandlat flygtrafik under många år, vilket har varit till stor nytta. Men nu får vi inte upphandla flygtrafik eftersom Trafikverket säger att det inte föreligger trafikplikt. Enligt Trafikverkets tolkning av regelverket måste det ta längre än fyra timmar att nå huvudstaden med tåg, annars omfattas man inte av trafikplikt.

Detta innebär att vi hamnar i ett moment 22 med vår flygplats. Vi bekostar och bedriver den för ambulansflyg, räddningsflyg och annan flygverksamhet, men vi har ingen reguljär trafik.

EU-regelverket säger att det är tre timmar som gäller, men Trafikverket har lagt på ytterligare en timme. Mora kommun har varit nere i Bryssel och diskuterat detta, och där säger man att Mora kommun ska överklaga. Man menar att svenska staten inte tar hänsyn till jobb, företagande och sociala faktorer, vilket staten ska göra i dessa upphandlingar. I stället har staten lagt på en timme.

Det tar 2 timmar och 40 minuter att åka från norra Dalarna till tågstationen och sedan 3 timmar och 45 minuter med tåg till Stockholm.

Låt oss tala lite spår också. Det hade varit fantastiskt med en femmiljarderssatsning på Dalabanan. Men det finns inga stora satsningar på den de närmaste tio åren. Det finns inga stora satsningar på vägtrafiken upp mot Sälen på Västerdalsvägen heller. Vi kan visa att utsläppen har ökat på grund av vi inte får flyga längre. Jag vet att statsrådet har fått denna utredning.

Varför kan inte den upphandlade trafiken från Sveg få göra en mellanlandning? Det skulle vara samhällsekonomiskt lönsamt och miljömässigt bra. Det enda som saknas just nu är ett regleringsbrev från regeringen. Detta har gjorts på andra flygplatser.

Jag förstår att statsrådet inte har några besked att ge här i dag, men han kanske kan kommentera det ändå.

Anf. 113 LARS THOMSSON (C):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret.

Det känns hoppfullt att ministern förstår flygets roll framåt. Vad gäller teknikutvecklingen är det tydligt att flyget kommer att få ungefär samma utveckling som bilarna. En del flyg kommer att drivas med biobränsle och andra med hybridlösningar, och på de kortare sträckorna blir det elflyg. Gränsen på 400 kilometer är med dagens batteri, men om fem tio år kommer vi att ha en massiv elektrifiering av flyget. Jag är helt övertygad om att det kommer att gå mycket snabbare än vi tror.

Detta hjälper dock inte i den nuvarande svackan, som gör att det blir ännu större regionala förluster på flygplatserna. De drivs dessutom ofta av fattiga kommuner.

Det krävs också en investeringsvåg vad gäller laddinfrastruktur för att klara omställningen till elflyg. Här har Swedavia en bättre förutsättning i och med att man har större kassaflöde. Men även de regionala flygplatserna måste ha denna laddinfrastruktur och behöver därför ges en rimlig chans att lyckas med det.

Jag ser verkligen fram emot kommande besked från regeringen där man lite tydligare markerar inrikesflygets positiva roll, för här har det hittills svajat betänkligt.

Anf. 114 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tycker inte att det svajar. Vi har varit tydliga med att flyget behövs men att flyget behöver ställa om.

Efter Nextjets konkurs kunde vi snabbt få flyg upp i luften på tre av platserna. I övrigt var det EU:s regelverk som försenade möjligheterna. Likväl kunde vi inom sex månader se till att etablera flyg även på övriga destinationer eftersom det var viktigt.

Vi har infört en flygskatt för att flyget ska bära sitt klimatansvar men också infört en flygskattekompensation för inte minst flygplatserna i Norrland, och 67 miljoner kronor har delats ut.

Det pågår ett arbete i Regeringskansliet, som ledamoten Peter Helander också refererade till, där vi har tittat på erfarenheterna av det ställningstagande som gjordes en gång i tiden om vilket åtagande staten ska ha för den regionala flygplatsstrukturen. Vi tittar också på regelverket för trafikplikten, där inte minst situationen i Mora har varit viktig i diskussionerna. Arbetet pågår, och regeringen kommer att redovisa sina slutsatser.

Jag har också här i kammaren berättat att vi under detta arbetes gång har haft skäl att titta extra på till exempel beredskapsflygplatserna, därav uppdraget.

Det är svårt att förutse den tekniska utvecklingen, men nu kan vi ge uppdraget om elflyg. Även om Lars Thomsson liksom jag är teknikoptimist tror jag inte att vi för fem år sedan hade kunnat se den snabba tekniska utveckling som nu sker med elflyg.

Låt oss samtidigt vara noga med att säga att det återstår att se om det är en struktur som kan etableras och om man kan klara alla de flygsäkerhetskrav som med rätta ska ställas på elflyg precis som på alla andra drivlinor.

Jag följer denna tekniska utveckling noga eftersom jag ser att den ger förutsättningar att snabbare nå klimatmålen. Här finns också förutsättningar som är annorlunda än på biobränslesidan.

Låt oss komma ihåg att mitt i denna utmaning för svenskt flyg, för kommuner med flygplatser, för flygindustri och flygbolag har vi också en utveckling där många är oroade över klimatförändringar och därför väljer att inte flyga. Flygskam är ett bekant begrepp i debatten, och det får effekt för flygandet för både individer och organisationer. Det syns också i statistiken. Fler väljer att resa med tåg, vare sig det är ut i Europa eller i Dalarna på den nyinvigda Västerdalsbanan, en satsning på infrastruktur i Peter Helanders regioner.

Jag tror att ett skäl till att debatten uppstår bland annat är att man inte har känt att flyget tidigare har tagit klimatfrågan på allvar. Det är därför jag är så glad att det nu finns ett helt annat ansvarstagande och engagemang från branschen och från industriella aktörer. Där är regeringen tydlig: Flyget ska ställa om, med Maria Wetterstrands utredning om biobränsle, med elektrifieringen och med det stöd som finns till den regionala flygplatsstrukturen, som är betydande givet det åtagande som staten gör, inte minst flygskattekompensationen.

Regeringen kommer att återkomma med förslag även framöver för att se till att flyget klarar omställningen men också att vi klarar de tillgänglighetsmål som vi har. Vi ska se till att det finns goda förutsättningar att växa och utvecklas i hela landet. Ibland kommer detta att innebära stora investeringar i nya stambanor eller vägar. På många ställen kommer det också att vara viktigt att ha en regional flygplats som har bärighet. Det är en utmaning med den konjunkturavmattning vi ser just nu. Därför är det viktigt att vi noggrant analyserar det underlag vi har och återkommer.

Anf. 115 PETER HELANDER (C):

Fru talman! Tack igen, statsrådet Eneroth, för svaren!

Flygskammen – om det nu är den – har förstås påverkat flygresandet i Sverige. Många företag i Dalarna, framför allt i min hemort, ägs av internationella koncerner. Ett av de större företagen har 300 000 anställda över hela världen och huvudsäte i Paris. Jag har tittat, och det går fortare att åka till Azerbajdzjan än till Mora från Paris. Det är klart att det kommer att påverka på något sätt när man ser att man har en produktionsanläggning någonstans i norra Skandinavien som man inte kan ta sig till. Då flyttar man verksamheten, inte bara närmare Stockholm utan ned till Europa. Jag kan tycka att det är en tråkig utveckling att vi tappar jobb och arbetstillfällena i Sverige.

Jag har jobbat inom flyget i hela mitt liv, och jag är fascinerad över hur snabbt den tekniska utvecklingen går. När jag började i det civila flyget halverades bränsleförbrukningen i flygplanen på 15 år. Nästa steg, som jag inte trodde skulle komma så fort, är det som hände i somras i Almedalen. Eller det kanske hände tidigare. Plötsligt sa flygbranschen att den kommer att vara fossilfri om fem sex år och att den då kommer att köra på el och biobränsle.

Det går otroligt fort, så det gäller att regeringen verkligen är på tårna här och ser till att de regionala flygplatserna finns kvar när omställningen väl kommer. För den kommer. Dalaflyget, som organiserar Borlänges och Moras flygplatser, har sagt att de ska bli först med att bli fossilfria i Sverige. Det är en fantastisk ambition, men då kan vi inte lägga ned flygplatser. Då kommer det inte att hända, utan då kommer folk att åka med andra transportmedel.

Anf. 116 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Peter Helander! Vi har diskuterat flyget flera gånger, och det är alltid lika upplyftande. Jag tror att vi båda ser nödvändigheten av flyget men också av att flyget ska ställas om. Jag kan försäkra: Nog är vi på tårna. Inte minst är detta ett av skälen till de uppdrag jag har redovisat här.

Vi tittar redan nu, trots att vi vet att det är en lång resa kvar, på vilka konsekvenser en etablering av elflyg skulle få för flygplatsstrukturen och vilka krav detta skulle ställa på övrig samhällsinfrastruktur.

Med anledning av det säkerhetspolitiska läget men också de utmaningar vi märkte av efter bränderna förra sommaren finns också ett uppdrag om beredskapsflygplatser för att säkerställa denna viktiga kapacitet. Där står flyget, inte minst brandflyget, för de viktiga räddningsinsatser som behöver göras.

Jag har full förståelse för hur svårt det är på mindre orter när man har företag som lever på en konkurrensutsatt marknad. Jag har själv denna erfarenhet när det gäller glasindustrin i Småland. Icke desto mindre vill jag påminna om att det investeras mer i Sverige. Sverige är ett attraktivt land att investera i, och de utländska investeringarna i Sverige har ökat under lång tid. Samtidigt har vi stärkt exporten. Varför? Jo, därför att det finns tillgång till väl utbildad personal och till relativt sett goda transportmöjligheter och, inte minst, att vi har tillgång till förnybar energi.

Jag vågar påstå att det elöverskott vi har och vår satsning på förnybar energi, där energiöverenskommelsen skapade goda förutsättningar för tillgången, har lett till flera av de etableringar vi nu ser i Sverige. Google, Northvolt och andra säger att tillgången på förnybar energi var helt avgörande för dem vid etableringen. Låt oss vara stolta över detta och hoppas på fler investeringar i Sverige.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 18 Svar på interpellationerna 2019/20:335, 336 och 337 om framtiden för Sjöfartsverket

Anf. 117 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Anders Hansson har ställt ett par frågor till mig, om jag avser att ta konkreta initiativ för att säkerställa tillgång till isbrytning framgent, om jag och regeringen kommer att säkerställa att farleds- och lotsavgifterna inte höjs och om jag avser att ta några initiativ till en översyn av Sjöfartsverkets organisations- och finansieringsmodell. Jag väljer att svara på interpellationerna i ett sammanhang.

Regeringen har som ambition att få till en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Regeringen vill också se fler svenskflaggade fartyg i den svenska handelsflottan. Flera åtgärder som kan stärka sjöfarten har därför initierats. Inom ramen för regeringens nationella godstransportstrategi har Trafikverket tillsatt en nationell samordnare som ska jobba för en ökad inrikes sjöfart och närsjöfart.

I den senaste budgetpropositionen föreslog regeringen en förlängd satsning på en så kallad ekobonus i syfte att stimulera överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Det är 50 miljoner kronor under tre år. Regeringen har tidigare också gett Trafikverket i uppdrag att verka för ett utökat och breddat stöd till forskning och innovation på sjöfartsområdet. Upp till 100 miljoner kronor avsätts 2020, vilket är en fördubbling av Trafikverkets satsningar på sjöfartsforskning.

Precis som Anders Hansson påpekar är den svenska isbrytarflottan ålderstigen, och Sjöfartsverket står inför behov av att investera i flottan de kommande åren för att säkerställa att handelssjöfarten kan trafikera samtliga svenska farvatten under hela året. Mot bakgrund av detta har Sjöfartsverket inlett ett arbete för att designa en prototyp för en ny isbrytare. Regeringen har också givit Sjöfartsverket i uppdrag att återkomma med de närmare tekniska och finansiella förutsättningarna för att fortsätta med denna förnyelseprocess. Efter att myndigheten redovisat detta är jag beredd att verka för att myndigheten ska ges förutsättningar att kunna fortsätta med denna förnyelseprocess.

Myndigheten finansieras i huvudsak med avgifter från handelssjöfarten. Det är myndigheten som bestämmer avgifternas storlek. Sjöfartsverket är ett affärsverk. Överskott från affärsverksamheten bidrar till att finansiera övriga delar av myndighetens verksamhet.

Regeringen genomför en mängd andra åtgärder inom sjöfarten, exempelvis kapacitetshöjande åtgärder i Göteborgs hamn och Luleå hamn och nya slussar i Trollhätte kanal samt i Södertälje. Alla dessa investeringar kommer att stärka sjöfartens konkurrenskraft, och de belastar inte farledsavgifterna. I den nämnda godstransportstrategin återfinns även ytterligare initiativ för att utveckla sjöfarten och skapa förutsättningar att flytta över mer gods till sjöfarten.

Anf. 118 ANDERS HANSSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Det svar som statsrådet Eneroth läste upp var ett svar på inte mindre än tre interpellationer som jag har ställt till statsrådet.

Den första handlar om Sveriges isbrytarförmåga, där Sjöfartsverket meddelat att tre nya isbrytare behöver köpas in till en uppskattad kostnad av ca 1,3 miljarder kronor styck. Frågan är hur detta ska gå till när Sjöfartsverkets ekonomi inte på långt när tillåter denna viktiga investering. Statsrådets svar är egentligen på fyra meningar. Statsrådet är beredd att verka för att ge myndigheten förutsättningar. Optimist som jag är tolkar jag detta som ett löfte och att vi kan se fram emot tre nya isbrytare.

Den andra interpellationen handlar om farleds- och lotsavgifter och faran med att de har höjts årligen under de tre senaste åren till stort men för svensk sjöfart, då dessa avgifter direkt påverkar handelssjöfarten.

Den tredje interpellationen gäller Sjöfartsverkets synnerligen knappa ekonomi. Som affärsverk ska Sjöfartsverket finansiera sin verksamhet genom att ta in avgifter. Med tanke på den mycket svåra ekonomiska situation som Sjöfartsverket befinner sig i gör detta att verket måste höja sina farleds- och lotsavgifter för att få in mer pengar, avgifter som får en direkt negativ påverkan på svensk sjöfart då den blir väsentligt dyrare än andra länders sjöfart.

De två sistnämnda interpellationerna bemöter statsrådet med tre meningar där det konstateras att det stämmer att ett affärsverk ska finansiera sin egen verksamhet genom avgifter. Jag hade nog hoppats på ett svar som problematiserade mer kring den onda spiralen att genom avgiftshöjningar för svensk sjöfart reparera verkets ekonomi.

Fru talman! Att ge svensk sjöfart de allra bästa förutsättningarna att konkurrera med andra länders sjöfart borde vara en av regeringens viktigaste uppgifter. I dag hanteras nämligen närmare 90 procent av alla varor som kommer till och från Sverige genom sjöfart i något led.

Sjöfarten tillsammans med våra hamnar och transportföretag tillser att hyllorna i våra butiker fylls på varje dag i veckan. Sjöfarten tillser att vi som land både kan exportera och importera varor från länder i hela världen. Sjöfarten är en grundläggande del av svensk välfärd.

Förutsättningarna är dock naggade i kanten av att den ledande myndigheten inom området, Sjöfartsverket, har en mycket ansträngd ekonomi. I sin egenskap av en av Sveriges tre kvarvarande affärsverk ska verket finansiera sin egen verksamhet just genom avgifter. Farledsavgifter och lotsavgifter står i dag för drygt 75 procent av verkets finansiering. Sjöfartsver-

ket bedriver en mycket bra verksamhet, och det tror jag att vi alla är överens om. Men den ekonomiska situationen gör att avgifterna årligen måste höjas för att verket ska få en positiv ekonomi. Farledsavgifterna höjdes med 8 procent 2017, 9 procent 2018 och 2 procent 2019. Höjningen av lotsavgifterna var mer lätta att räkna; den var 5 procent varje år 2017, 2018 och 2019. Inför kommande år meddelar Sjöfartsverket att farleds- och lotsavgifterna ånyo kommer att behöva höjas för att sanera verkets ekonomi ytterligare.

Jag anser att de återkommande och årliga höjningarna borde ha varit en tydlig varningsklocka för regeringen. Men frågan måste ställas igen: När tycker statsrådet Eneroth att avgifterna har höjts så pass mycket att de blir så massivt negativa för svensk sjöfart, och i slutändan för svenska konsumenter, att regeringen faktiskt måste agera i frågan om höjda avgifter kontra Sjöfartsverkets ekonomi?

Anf. 119 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar Anders Hansson för detta. Vi har diskuterat sjöfart vid flera tillfällen. Vi delar det brinnande intresset för att stärka svensk sjöfart. Det roliga är att det sker. Svensk sjöfart utvecklas positivt och har gjort det sedan denna regering tillträdde, och även under den förra mandatperioden.

Så var inte fallet tidigare när vi hade en moderatledd regering. Då investerades det inte i sjöfarten. Då slogs rekord i utflaggningar. Sjöfartsverkets ekonomi räddades i slutet av mandatperioden med en ambulansutryckning i form av en satsning av tillfällig karaktär.

För att sjöfarten ska kunna stärkas långsiktigt behöver den goda förutsättningar. En del är naturligtvis tonnageskatten. Förändringen där gjorde att inflaggningen nu ökar. Det har varit nog så viktigt. Sedan kan det finnas skäl att utvärdera och justera tonnageskatten. Här finns en bra dialog mellan sjöfartens aktörer och regeringen. Men i grunden är det en viktig förutsättning. Om inflaggningen fortsatt ska öka handlar det om att successivt stärka svensk sjöfart. Det gör vi med en tredubbling av investeringarna i nationell plan, med en dubbling av satsningarna på forskning och naturligtvis med en beredskap att fortsatt agera för att se till att sjöfarten har goda förutsättningar.

Jag vill påpeka att det inte tillförs några resurser till sjöfarten i budgetmotionerna från Moderaterna. Däremot har Moderaterna en ganska hög agitation mot höjda farledsavgifter, som ändå är det strukturgrepp som finns för att säkerställa en stabil finansiering av viktiga insatser som Sjöfartsverket gör. Jag tror att det är viktigt att skapa lite ordning och reda i stället för den allvarliga situation som fanns under den förförda mandatperioden.

För sjöfarten som sådan är naturligtvis investeringarna viktiga. Här gör vi stora satsningar från regeringens sida. Men naturligtvis handlar det också om att titta på den samlade avgiftsbördan när vi nu vill att sjöfarten ska utvecklas. Det är inte bara farledsavgifter och statens del som sjöfarten får ta, utan det är naturligtvis också hamnavgifter som också har höjts. Jag tror att det är viktigt att titta på den samlade avgiftsbördan för att vi också ska se hur vi kan hitta rätt incitament för att stärka sjöfarten.

Pia Berglund, som är nationell samordnare för sjöfarten, åker nu land och rike runt och diskuterar med hamnar och sjöfartens aktörer, åkerier och varuägare. Det är ett bra sätt att utveckla sjöfarten och identifiera de brister som finns där sjöfarten inte blir tillräckligt lönsam eller där trösklarna är för höga. Vi tittar också på olika former av stödsystem för att underlätta denna omställning.

Jag är stolt över alla de insatser som vi gör för att stärka svensk sjöfart. Men jag ser att det naturligtvis framöver också finns viktiga utmaningar. En av dem, som jag vill nämna några ord om, är satsningen på att förnya isbrytarflottan. Det är stora investeringar som vi talar om. Men de är samtidigt så nödvändiga för att sjöfarten i hela landet ska ha goda möjligheter. 90 procent av vår export går via sjöfarten någon gång. Inte minst med de växande investeringar som vi ser i Norrland med Northvolt, mineralnäringen eller andra basindustrier är det så otroligt viktigt att detta inte blir ett ansvar för den regionala sjöfarten eller ett regionalt ansvar. Det är ett nationellt ansvar. Det är för mig som inbiten smålänning helt avgörande att sjöfarten och isbrytarkapaciteten finns.

Jag fick nyligen besöka och studera den modernaste isbrytaren i hela världen, tror jag, nämligen den som Finland invigde för något år sedan. Jag blev djupt imponerad och ser fram emot att vi också i Sverige ska ha goda möjligheter att förnya isbrytarflottan. Isbrytarkapaciteten delar vi mellan Sverige och Finland.

Anf. 120 ANDERS HANSSON (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för detta svar. Jag tror att vi kan vara helt överens om de långsiktiga spelreglerna och att de är viktiga. Lägg därtill att det måste vara internationella regler som berör sjöfarten, eftersom den rör sig på en marknad där just den internationella aspekten är så tydlig. Det är mycket viktigt.

Statsrådet tar upp tonnageskatten. Det är faktiskt en fråga som statsrådet och jag inte brukar diskutera. Jag brukar alltid få tala med finansminister Magdalena Andersson om den. Jag ska ta tillfället i akt att förmedla att jag gärna ser att man gör en utvärdering av tonnageskatten som nu har varit igång i tre år. Så sent som i dag i utskottet hade vi besök från sjöfarten som saknar engagemanget från regeringen när det gäller att få till en utvärdering och så att säga en tonnageskatt 2.0. Jag håller med om att den är bra, men den måste utvecklas. Andra länder jobbar kontinuerligt med detta. Sverige gör inte det, utan vi väntar just nu bara. Låt oss få en utvärdering så att vi snabbt kan göra de förändringar som behövs för att tonnageskatten ska kunna fungera ännu bättre och för att fler fartyg ska kunna skrivas i Sverige.

Det finns mycket att säga om sjöfart. Men grundproblemet tycker jag ändå att vi lite grann går runt, och det är att vi har den största spelaren inom sjöfarten som är Sjöfartsverket. Det är ett av de tre kvarvarande affärsverken. Men det är ett affärsverk som tyvärr, trots goda ambitioner, god vilja och goda medarbetare, inte når upp till resultatkravet. De har ett resultatkrav på 25 procents soliditet över konjunkturcykeln, men det har man inte uppnått sedan 2009. Man har i dag en soliditet på 2 procent. Risken för negativt kapital föreligger redan i år.

Detta är någonting som jag anser är akut – och jag brukar inte ta detta ord i min mun – eftersom Sjöfartsverket är en så viktig aktör inom sjöfarten. Och den enda möjlighet som Sjöfartsverket har för att finansiera sin verksamhet är att höja de avgifter som man kan höja. Naturligtvis kan man effektivisera myndigheten. Men då innebär det också att man nödgas ta bort samhällsservice som man håller på med i dag, och det tror jag inte att vare sig statsrådet Eneroth eller jag vill att man ska göra. Sjöfartsverket säger självt att man annars måste höja avgifterna med 10 procent permanent, och lotsavgifterna måste få full kostnadstäckning. Det är omöjligt att spara sig ur detta med nuvarande förutsättningar. Det är vad jag hör från Sjöfartsverket.

Lägg därtill diskussionen om isbrytare. Sjöfartsverket är den myndighet som ska införskaffa isbrytarna. De kostar 1,3 miljarder styck, och vi behöver tre stycken. De gamla är helt enkelt för gamla. Men vi behöver också nya isbrytare som når en bredd på 32 meter och inte 24, vilket de vi har i dag gör. Med en kostnad på mellan 1,1 och 1,3 miljarder styck – jag tog det högsta för att det inte skulle komma några överraskningar senare – får vi konstatera att Sjöfartsverket inte kan klara det inom sin ekonomi i dag. Man har svårt att klara sig som det är.

Det är viktigt att statsrådet tittar till Sjöfartsverket. Det är en myndighet som vi behöver. Men den behöver för tillfället hjälp.

Anf. 121 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Anders Hansson!

Jag delar uppfattningen att det behövs en förnyelse av isbrytarflottan. Det är en fråga som jag har varit engagerad i under en längre tid. Det är mycket stora investeringar vi talar om. Det handlar även om en verksamhet som bedrivs gemensamt med i huvudsak Finland men också med Estland. Finland gjorde nyligen en investering i en fantastisk isbrytare som har den bredd och den kapacitet som behövs. Jag kan rekommendera ett besök på den.

Det här handlar i grunden om att vara ekonomiskt beredda att satsa för att stärka sjöfarten. Regeringen har, inte minst sedan jag tillträdde, gjort ganska stora insatser för att stärka svensk sjöfart och dess konkurrenskraft. Moderaterna har inte visat något ekonomiskt engagemang budgetmässigt, även om jag vet att Anders Hansson har ett starkt engagemang. Man har inte föreslagit några särskilda satsningar på sjöfarten utan har i huvudsak kritiserat de avgiftshöjningar som kommit.

Det är viktigt att vi skapar långsiktigt stabila spelregler för sjöfarten, inte minst för att få fler svenskflaggade fartyg så att den svenska handelsflottan stärks. Det är ingen prestigefråga. En del tycks tro det. Men det är viktigt för Sverige och för vår kapacitet, i orostider och som redundans, att säkerställa att det finns svenskflaggad kapacitet.

Det är också viktigt att de som vill arbeta i branschen kan känna tillförsikt, att det finns framtidsutsikter samt att det går att rekrytera fler till sjöfarten. Jag tänker använda några sekunder av svarstiden åt att plädera för att det också krävs en annan typ av rekrytering. 2 procent av de anställda inom sjöfarten är kvinnor. Det duger inte. Branschen behöver arbeta mycket mer strukturerat för att säkerställa en breddad rekrytering. Det kommer också att stärka konkurrenskraften och kvaliteten inom sjöfarten. Det finns nu ett starkt engagemang hos sjöfartens aktörer. Jag är impone-

rad av verksamheten ute på Donsö, dit man kör gymnasieungdomar och andra för att visa framtidsutsikterna inom sjöfarten.

När det gäller Sjöfartsverket vill jag säga att det är en fantastisk myndighet. Det är ett bra affärsverk som bedriver en imponerande verksamhet och som ger en service åt svensk sjöfart. Ja, det finns stora ekonomiska utmaningar. Det har funnits under väldigt lång tid. För mig föranleder det snarare en diskussion om affärsverksstrukturen som sådan. Men givet de förutsättningar som finns är det viktigt att inse att Sjöfartsverket genomför ett gediget effektiviseringsarbete samtidigt som man utvecklar verksamheten och bidrar till att stärka svensk sjöfart på ett bra sätt. Jag är alltså imponerad av arbetet.

En viktig målsättning är naturligtvis att se till att såväl Sjöfartsverket som andra statliga myndigheter har goda långsiktiga ekonomiska förutsättningar.

Avslutningsvis tror jag att vi kan vara eniga om att sjöfarten har, rätt hanterat, goda förutsättningar för att stärkas. Det gäller inte minst den kustnära sjöfarten och inlandssjöfarten med det uppdrag som finns på Trafikverket. Låt oss då arbeta gemensamt, över partigränserna, för att öka medvetenheten om sjöfartens kapacitet.

Jag ska ärligt säga att ekonomiska incitament inte alltid är utgångspunkten. Det handlar också om kunskapen hos transportköparna om att sjöfarten är ett bra klimatsmart alternativ. Regeringen kommer att gå fram med klimatdeklarationer, för att på det sättet öka kunskapen om vilka klimatavtryck de olika transporterna gör. Det kan vara ett sätt att stärka sjöfarten.

Anf. 122 ANDERS HANSSON (M):

Fru talman! Jag gläds åt att statsrådet Eneroth i sina betraktelser över Sjöfartsverket nämner just finansieringsmodellen och organisationsmodellen. En av grunderna till den här interpellationsdebatten är att jag tror att de måste ses över i det här affärsverket. Det faller på sin orimlighet att man inte får ihop sin ekonomi mer än genom att höja de avgifter som så starkt drabbar sjöfarten.

Utan att avslöja för mycket kan jag säga att trafikutskottet just nu sitter med sjöfartsbetänkanden, och Moderaterna och flera andra partier kommer att stödja att Sjöfartsverkets organisations- och finansieringsmodell bör ses över. Det är också något som Riksrevisionen kritiserade i en rapport 2018, om jag inte missminner mig, just för att affärsverken inte hade den styrning som man tyckte behövdes.

Regeringen svarade att den inte delade Riksrevisionens syn men också att man skulle vidta några åtgärder. Det var att följa verksamheten för att säkerställa fungerande verksamhetsmässiga förutsättningar och ändamålsenlig styrning. Man skulle också samla avsteg i regler för att få bättre överblick.

Den första punkten är synnerligen aktuell. Det är en verksamhet som tyvärr inte fungerar och som tyvärr kommer att behöva göra det som varken Sjöfartsverket eller vi vill: höja avgifterna för handelssjöfarten. Det skulle missgynna svensk sjöfart och konkurrensfördelarna för svensk sjöfart. Vi måste bli bättre där och se över Sjöfartsverket.

Anf. 123 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag vill tacka Anders Hansson.

Jag noterar att jag inte fick något svar från Anders Hansson, trots att jag vid två tillfällen nämnde det faktum att Moderaterna inte i någon budgetmotion har velat lägga extra resurser på sjöfarten. Detta handlar ändå om ekonomi i grunden. Frågor om organisation är viktiga. Den uppfattningen delar jag. Det ska vi alltid diskutera. Men det är att agera och att vara beredd att prioritera som är avgörande.

Den här regeringen har prioriterat, med tonnageskatten, med satsning på forskning, med tredubblad satsning på farledsinvesteringar och med andra incitament för att stärka svensk sjöfart. Det har sjöfarten inte sett under lång tid. Och effekterna syns, med ökad inflaggning och en helt annan tillförsikt.

Sjöfarten står också inför stora utmaningar med investeringar i förändrade drivlinor – det är nog så intressant – och även där i bioenergi, metanol eller för den delen elektrifiering i ökad utsträckning.

Det här är alltså ett exempel på att transportsystemet i Sverige håller på att transformeras. Det är avgörande att vi klarar det. Det kommer att bidra till att stärka konkurrenskraften. Men det kommer också att bidra till att vi klarar klimatmålen och att Sverige blir det där första fossilfria välfärdslandet och en permanent världsutställning där vi visar att det faktiskt går.

Om vi klarar det med de svenska aktörerna inom sjöfarten kan också omvärlden göra det. Då kan vi lättare och tydligare ställa krav i IMO eller andra internationella sammanhang och tala om att det går att klara omställningen. Jag tror att som världen ser ut just nu är det den signalen som behövs.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 19 Svar på interpellation 2019/20:342 om undervärdering av tåg- och bussresandets samhällsnytta

Anf. 124 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jens Holm har ställt ett antal frågor till mig om Trafikverkets beräkningsmodeller.

Trafikverket har i uppgift att verka för att de transportpolitiska målen nås. Det innebär bland annat att Trafikverket ska verka för att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås, inklusive transportsektorns klimatmål, vilket numera även är ett transportpolitiskt etappmål.

När infrastrukturåtgärder planeras i den nationella planen är det viktigt med underlag som visar på olika åtgärders bidrag till de transportpolitiska målen, vilket bland annat omfattar deras samhällsekonomiska effekter. Dessa underlag ligger därefter till grund för regeringens överväganden inför beslut om åtgärder i transportinfrastrukturen.

Trafikverket har redan i sina instruktioner att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser. Trafikverket publicerar regelbundet en plan för detta arbete och utvecklar löpande metodiken på området.

Regeringen har i regleringsbrev för år 2020 gett Trafikverket i uppdrag att redogöra för hur myndighetens alternativa prognosscenarier bland annat beskriver en minskad trafikutveckling som kan uppstå till följd av beslutad och aviserad politik samt i förhållande till de mål som gäller för transportområdet, som inkluderar klimatmålet för transportsektorn. Trafikanalys har regeringens uppdrag att kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser. Regeringen följer utvecklingen på området.

Anf. 125 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag vill tacka för svaret på min interpellation. Sedan 2012 gör Trafikverket tidsvärderingar av olika trafikslag. Man beräknar hur mycket en förlorad timme kostar beroende på om resan görs med bil, tåg eller buss, exempelvis. En förlorad timme kostar 42 kronor för bussresenären, 78 kronor för den som reser med tåg och, enligt uppskattningarna med hjälp av Trafikverkets modell, 116 kronor för den som reser med bil. Bilistens tid räknas alltså mycket högre än buss- och tågresenärens.

Detta är subjektiva värderingar som baseras på intervjuer och kontakter med resenärerna. Värderingarna ligger sedan, precis som infrastrukturministern är inne på, till grund för politiska beslut och infrastrukturplanering. Om bilistens tid är dubbelt så viktig som bussresenärens och ungefär 50 procent viktigare än tågresenärens är det inte alltför långsökt att det ligger nära till hands att göra det lättare att bygga mer vägar och bygga ut kapaciteten så att bilisterna förlorar mindre tid.

Detta har kritiserats av trafikplanerare, forskare, tjänstemän på Naturvårdsverket, miljöförörelsen och så vidare. Man menar att kollektivtrafikresenärernas tid underskattas till förmån för dem som reser med bil. Trafikverket ska nu få komma till trafikutskottet här i riksdagen och redogöra för sina tidsvärderingar.

Jag ville veta om infrastrukturministern är beredd att ta initiativ för att Trafikverket ska få nya tidsvärderingskalkyler, som inte missgynnar tåg- och bussresenärer, och om ministern är beredd att ta initiativ för att Trafikverket ska utgå från våra mål i stället för framtida prognoser om till exempel ökat bilresande.

I sitt svar hänvisar infrastrukturministern till ett uppdrag i regleringsbrevet för Trafikverket. Infrastrukturministern läste upp uppdraget, fru talman. Det handlade om alternativa prognosscenarier om en minskad trafikutveckling. Bland annat ska klimatmålet inkluderas i dessa alternativa scenarier. Men jag tror faktiskt inte att detta uppdrag kommer att lösa problemet.

Jag vill fråga ministern vad syftet med uppdraget till Trafikverket är. Är syftet att kollektivtrafikanternas tid ska uppvärderas när man gör tidsprognosvärderingar i framtiden, eller åtminstone att alla resenärers tid värderas lika så att tiden är lika viktig för den som reser med buss eller tåg som för den som reser med bil? Vad är annars syftet med uppdraget? Jag måste fråga det, för jag förstår inte fullt ut det uppdrag som Trafikverket har fått av ministern.

Anf. 126 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag uppskattar engagemanget när det gäller de olika underlag som Trafikverket har i uppdrag att utveckla och tillämpa när de i sitt arbete tar fram underlag för ställningstagande i nationell plan. Detta är inte de enda underlagen. Det tas fram en mängd olika underlag för de beslut vi ska ta i nationell infrastrukturplanering.

Jens Holm skriver själv i sin fråga till mig: "Hade politikerna strikt följt Trafikverkets prognoser hade viktiga järnvägsprojekt som Citybanan i Stockholm, Citytunneln i Malmö, Västlänken i Göteborg, Norrbotniaban-an eller utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholm över huvud taget inte blivit av." Detta är korrekt.

Hade vi haft en modell i Sverige där beräkningar av nettonuvärdeskvoten eller samhällsekonomiska bedömningar ensamma varit underlag hade vi naturligtvis kunnat använda ett Excelark och med matematiska metoder räkna ut vilken som är den viktigaste och bästa infrastrukturinvesteringen. Så fungerar inte verkligheten.

Verkligheten är att vi sammanväger en mängd olika underlag som avser både effektivitets- och lönsamhetskalkyler med de klimatpolitiska och socioekonomiska mål vi har och, för den delen, genusaspekter, samt med utvecklingsmål och, för att vara riktigt tydlig, de politiska visioner och idéer vi har om hur samhället ska utvecklas.

Jag tror att det är viktigt att konstatera att myndigheten med vetenskaplig expertis, internationell jämförelse och rätt faktaunderlag ska kunna redovisa olika statistiska mått på värderingar av de olika infrastrukturalternativen. Detta ska naturligtvis – det är helt och hållet självklart – vara relevant och inte kunna ifrågasättas. Här har Trafikverket ett viktigt arbete att säkerställa att det är rätt beräkningsmodeller, kunna bemöta kritik som finns i vetenskapssamhället och utveckla modellerna. Men med detta sagt är det också viktigt att konstatera att politikens uppgift är att sammanväga de olika underlagen för att sedan kunna ta ställning.

Jag kan konstatera att flera av de infrastrukturprojekt som varit avgörande i Sveriges historia inte, med de kalkyler som tillämpas, hade blivit av om man enbart hade litat till kalkylerna. Det är här politiken kommer in, liksom andra underlag, som kompletterar nettonuvärdeskvoten och ger andra perspektiv. Framöver kommer inte minst klimataspekten tillsammans med socioekonomiska aspekter att ha stor betydelse.

Detta har jag också varit tydlig med som infrastrukturminister, för att inte reproducera tidigare generationers misstag och för att jag som socialdemokrat och företrädare för den här regeringen tycker att det är viktigt att vi i transportplaneringen framöver också beaktar flera andra aspekter när vi har att ta ställning till vilka infrastrukturobjekt som är de viktigaste. Här tror jag inte att avståndet mellan Jens Holm och mig är så stort. Vi har nog ungefär likartade uppfattningar om vad som är rätt väg att gå.

Däremot är det inte statsrådets eller regeringens uppgift att reglera eller tala om exakt vilka beräkningsmodeller Trafikverket ska välja att ha. Vi är dock tydliga med att Trafikverket ska ha modeller som är relevanta och vetenskapligt beprövade. Man har också ett ansvar att metodutveckla så att man följer den senaste forskningen när man sedan väljer att förordas eller beräkna och ge underlag för kommande beslut.

Anf. 127 JENS HOLM (V):

Fru talman! Visst har Trafikverket i uppdrag att kontinuerligt utveckla sina modeller. Men någonstans sänder vi politiker ändå en signal till våra myndigheter när det gäller inom vilken ram vi vill att de ska göra sina modeller och helt enkelt vilka mål de ska ha för de planer som tas fram.

Det är ju precis detta som regleringsbrevet handlar om. Jag frågade om punkt 15 i regleringsbrevet, som ministern hänvisar till. Kommer uppdraget till Trafikverket att innebära att Trafikverket kommer att ta större hänsyn till våra mål på miljö- och klimatområdet? Är det detta som är syftet med uppdraget i punkt 15 i regleringsbrevet? Det vore väldigt bra att få klarhet om vad intentionen från ministern är med uppdraget i regleringsbrevet.

Jag ser en annan problematik i de tidsvärderingskalkyler som Trafikverket gör. Där värderas en förlorad tidsenhet olika beroende på vilket transportslag man reser med. En förlorad timme med bil kostar helt enkelt mycket mer än en förlorad timme med kollektivtrafik.

Vi vet också att män och höginkomsttagare är överrepresenterade när det gäller bilresor medan kvinnor, låginkomsttagare, barn och pensionärer reser mer kollektivt.

Vi vill ha ett jämlikt och jämställt transportsystem som ett tydligt politiskt mål. Men när vi då har prognoser och tidsvärderingskalkyler som uppvärderar det manliga resandet på bekostnad av det kvinnliga – jag hårdrar det lite, men män reser mer med egen bil och kvinnor mer med kollektivtrafik – undervärderar vi kollektivtrafiken i beräkningarna. Hur rimmar detta med att vi vill uppnå ett jämställt transportsystem? Anser inte ministern att de värderingar som ligger till grund för framtida beslut blir ett problem? Försvårar de inte uppnåendet av ett jämställt transportsystem?

Före 2012 värderade man all tid lika, såvitt jag förstår. En förlorad timme med bil värderades likadant som en förlorad timme med kollektivtrafik. Men 2012 gick man över till ett system där man kraftigt uppvärderar en förlorad timme med bil. Varför gjorde man på det sättet?

I andra länder har man inte detta system, alltså att man värderar tid olika beroende på transportslag. Varför gör vi så i Sverige? Varför har vi ett system där det värderas mycket högre att resa med egen bil än att resa kollektivt? Och är ministern beredd att agera för att ändra på tidsvärderingssystemet?

Anf. 128 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tycker att flera av Jens Holms frågor är utmärkta att ställa när nu myndigheten har bjudits in till trafikutskottet. Det handlar om de exakta beräkningsmodellerna och om hur man värderar de olika tidsfaktorerna. Det är naturligtvis viktigt för utskottets ledamöter att få svar på de frågorna.

Jag utgår från det som är regeringens direktiv, nämligen att Trafikverket ska säkerställa att vi kan nå de transportpolitiska målen. Vi är väldigt tydliga med att klimatmålen också ska nås framöver. Det innebär inte minst det uppdrag som jag refererade till i svaret. Där ges Trafikverket tydliga direktiv att framöver ta detta i beaktande.

Sedan ska beräkningsmodellerna naturligtvis ständigt förändras. Trafikverket har också i uppdrag att utveckla metoder för att rätt kunna be-

döma och utveckla de beräkningsmodeller man har som underlag. Men jag vill ändå understryka att detta är ett av de många underlag som finns, vid sidan av väldigt många andra, inför de ställningstaganden som vi sedan gör politiskt.

Som både jag själv och Jens Holms interpellation refererade till är utgångspunkten inte att man enbart ska utgå från de olika nettonuvärdeskvoterna eller de samhällsekonomiska kalkylerna, utan det finns också andra bevekelsegrunder, inte minst klimatet men också krav på tillgänglighet, som är avgörande för det som sedan blir politiska beslut.

Jens Holm refererade till vad jag vid något tidigare tillfälle har sagt – och jag menar det verkligen – om att vi inte kan planera infrastrukturen utifrån män och bilar. Det må ha gjorts tidigare, men den tiden är förbi. Vi måste ha en transportpolitik som tar socioekonomisk hänsyn och också tar genusaspekten i beaktande, så att det blir lika förutsättningar och bättre och mer rättvisa förutsättningar för mobilitet i hela Sverige. Det är en tuff utmaning, för det inrymmer en hel del målkonflikter när vi samtidigt ska ställa om transportsektorn och göra de investeringar som klimatpolitiskt är rätt och ändå säkerställa att vi ökar tillgängligheten både på landsbygden och i utpräglad storstad. Här behöver vi arbeta tillsammans politiskt på kommunal, regional och nationell nivå med att utveckla styrmodeller och prioritera rätt investeringar för den omställning vi står inför.

Jag uppskattar att trafikutskottet bjuder in Trafikverket för att titta på själva beräkningsmodellerna. Men jag vill ändå understryka att det inte är de exakta modellerna eller beräkningarna som avgör de grundläggande politiska besluten. Det är ett av de underlag som finns för ett ställningstagande.

Ett annat underlag är de önskemål och prioriteringar som finns från regionernas sida. Där talar man till exempel om vad man anser vara den viktigaste satsningen för att regionens arbetsmarknad ska förstöras. Det kan handla om att man längs Norrbottenabananans sträckning ska få möjlighet att utveckla basindustrin eller besöksnäringen och vidga arbetsmarknadspendlingen längs Norrlandskusten.

Enligt en del kalkyler är Norrbottenabanan inte lönsam. Det återstår att se när den finns på plats om trafikmängden ökar. Det har ju vid flera tillfällen visat sig att trafikarbetet är väsentligt större än man tidigare beräknat och att fler väljer att åka med det alternativet. Detta måste ligga i grundförutsättningarna när vi sedan fattar politiska beslut.

Ja, Trafikverket har i uppdrag att ha bästa möjliga kalkylmodeller, att utveckla dem, att se till att metoderna är relevanta och att jämföra med hur andra länder gör och med internationell forskning. Men det är vi som är förtroendevalda i regering och riksdag som till syvende och sist fattar beslut om infrastrukturinvesteringarna. Det ansvaret ska ingen ta ifrån oss.

Anf. 129 JENS HOLM (V):

Fru talman! Låt mig vara väldigt tydlig och ge ett konkret exempel på varför underlagen är väldigt viktiga och faktiskt påverkar politiska beslut. Före 2012, då Trafikverket räknade tiden per transportslag lika, hade motorvägsbygget Förbifart Stockholm en väldigt dålig nettonuvärdeskvot – det var i praktiken inte ett samhällsekonomiskt lönsamt projekt. Men 2012 gjordes beräkningsmodellen om, så att tiden i bil kraftigt uppvärderades på bekostnad av kollektivtrafiken. Som i ett trollslag blev Förbifart Stock-

holm samhällsekonomiskt lönsam och fick en helt annan nettonuvärdeskvot.

Detta är ett konkret exempel på att dessa kalkyler självklart har väldigt stor politisk betydelse. Tack och lov är de inte det enda underlag som finns, men jag skulle säga att det kanske är det viktigaste underlag som finns då politiska beslut fattas.

Jag förstår inte varför vi ska räkna en förlorad timme som mycket mer värd i egen bil än när man reser kollektivt. Man gör inte så i andra länder. Varför ska vi göra det här? Och varför ska vi värdera mäns tid mer än kvinnors tid om vi jämför resande med bil och kollektivtrafik? Här tycker jag inte riktigt att jag har fått tydliga svar av ministern.

Jag ser fram emot det uppdrag som ministern har gett till Trafikverket. Om bara drygt en vecka ska Trafikverket förhoppningsvis redovisa nya kalkyler, där miljö och klimat uppvärderas. Jag hoppas verkligen att vi kan få en planering som styr utifrån våra miljö- och klimatmål och andra viktiga mål i stället för att baseras på prognoser utifrån ökat bilresande.

Jag tackar för den här debatten.

Anf. 130 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är alldeles riktigt. Utgångspunkten för regeringen är, som jag har sagt tidigare, de transportpolitiska målen, den klimatomställning vi står inför och de tydliga uppdrag till Trafikverket som jag har refererat till. Trafikverket har också att ständigt utvärdera och förändra beräkningsmodeller utifrån det som ska vara vetenskapligt relevant och som är effektivt och internationellt validerat, skulle man kunna säga.

Jag noterar att Jens Holm väljer argumenten när de passar bäst. Uppenbarligen var de kalkylerna helt avgörande för beslutet om Förbifart Stockholm, men samma kalkyler låg till grund för det beslut som innebar att vi tog med Norrbotniabanan i nationell plan och andra investeringar. Jag tycker att det i sig visar att det i grunden inte enbart är *ett* beslutsunderlag som avgör, utan det är en sammanvägd bedömning.

Det är det politik handlar om: att göra en sammanvägd bedömning utifrån flera olika underlag av vad som faktiskt är bäst för landets utveckling. Det handlar om att hålla ihop landet, fullfölja de transportpolitiska målen och klara klimatomställningen. Det kommer att vara en helt avgörande faktor när vi ser på framtida infrastruktursatsningar tillsammans med socioekonomiska aspekter och genusaspekter. Detta land måste kunna hålla ihop, och vi måste inse att det finns skäl att utveckla mobiliteten och rörligheten i hela landet.

Jag tror inte att min politiska målsättning skiljer sig avsevärt från Jens Holms i denna fråga. Låt oss då i stället se till att gemensamt föra en diskussion så att fler aktörer inser att infrastrukturen behöver utvecklas, inte minst utifrån målet att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland! Låt oss bli fossilfria, inte bara i storstäderna utan i hela landet! Det handlar om att det blir rätt investeringar i Västerbottens inland och i Småland, som jag kommer ifrån.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Prot. 2019/20:80

3 mars

Svar på
interpellationer

§ 20 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Propositioner

- 2019/20:84 Förbättringar för barn inom den psykiatriska tvångsvården
- 2019/20:85 Ökat skydd för sjömäns anställning vid sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg
- 2019/20:87 Inget grundavdrag vid bestämmande av brottskadeersättning

Redogörelser

- 2019/20:Europol1 Redogörelse för verksamheten inom den gemensamma parlamentariska kontrollgruppen för Europol och den svenska delegationens arbete under 2019
- 2019/20:RJ1 Stiftelsen Riksbankens Jubileumsfonds årsredovisning 2019

Motioner

med anledning av skr. 2019/20:73 Riksrevisionens rapport om stöd till start av näringsverksamhet – långsiktiga effekter och Arbetsförmedlingens arbetssätt

2019/20:3500 av Mats Green m.fl. (M, KD)

med anledning av skr. 2019/20:76 Riksrevisionens rapport om Konkurrensverkets tillsyn

2019/20:3496 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD)

2019/20:3497 av Per Schöldberg m.fl. (C)

2019/20:3498 av Lars Hjalmered m.fl. (M)

2019/20:3499 av Camilla Brodin m.fl. (KD)

2019/20:3501 av Arman Teimouri m.fl. (L)

med anledning av framst. 2019/20:RB4 Medgivande för Riksbanken att delta i Internationella Valutafondens (IMF) finansieringslösning

2019/20:3495 av Oscar Sjöstedt m.fl. (SD)

§ 21 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 21 februari

2019/20:356 Ungdomsrån och förakt mot svenskar

av *Tobias Andersson* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

den 24 februari

2019/20:357 Regionala flygplatsers betydelse för Sveriges beredskap

av *Alexandra Anstrell* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

den 25 februari

Prot. 2019/20:80

3 mars

2019/20:358 Inlandsbanan

av *Per Åsling* (C)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2019/20:359 Avskaffande av krav på danstillstånd

av *Tobias Andersson* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

den 26 februari

2019/20:360 Regeringens hantering av Postnord

av *Lars Hjälmered* (M)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2019/20:361 Statsbidrag till ideella organisationer inom brottsoffer-området

av *Maj Karlsson* (V)

till statsrådet Åsa Lindhagen (MP)

den 27 februari

2019/20:362 Åtgärder mot ungdomsrån

av *Niklas Wykman* (M)

till statsminister Stefan Löfven (S)

den 28 februari

2019/20:363 Konsumentverkets agerande gällande regler vid tobaksförsäljning

av *Jan Ericson* (M)

till statsrådet Lena Micko (S)

2019/20:364 Rätt att cykla mot enkelriktat

av *Jens Holm* (V)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2019/20:365 Straffrabatt för unga lagöverträdare

av *Katja Nyberg* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2019/20:366 Finansministerns uttalande om skattesänkningar

av *Jan Ericson* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

den 2 mars

2019/20:367 Prioriteringar mellan olika miljö- och klimatåtgärder

av *Lars Beckman* (M)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

§ 22 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 24 februari

2019/20:1002 Tribunal för IS-krigare i syriska Kurdistan
av *Ludvig Aspling* (SD)
till utrikesminister Ann Linde (S)

den 25 februari

2019/20:1003 Ojämlighet och väntetider i hjärt-kärlsjukvården
av *Camilla Waltersson Grönvall* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2019/20:1004 Befogenhet för Tullverket att beslagta stöldgods
av *Ingemar Kihlström* (KD)
till statsrådet Mikael Damberg (S)

2019/20:1005 Nedmontering av kraftledning som inte längre används
av *Mikael Larsson* (C)
till statsrådet Anders Ygeman (S)

2019/20:1006 Regeringens arbete med regelförenkling och regelförbättring

av *Lars Hjälmered* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2019/20:1007 Genomförande av EU-lagstiftning på företagarrådet
av *Lars Hjälmered* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2019/20:1008 EU:s direktiv om otillbörliga handelsmetoder mellan företag i jordbruks- och livsmedelskedjan
av *Lars Hjälmered* (M)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2019/20:1009 Färdigställandet av elledningen Nordbalt
av *Lars Hjälmered* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2019/20:1010 Trafikförordningen och utbildning av uttryckningsförrare

av *Jessica Thunander* (V)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

den 26 februari

2019/20:1011 Akuta sjukvårdsproblem
av *Karin Rågsjö* (V)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2019/20:1012 Skydd av barn och skolpersonal mot islamofobi
av *Jamal El-Haj* (S)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2019/20:1013 Proposition rörande danstillstånd
av *Lotta Finstorp* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

den 27 februari

Prot. 2019/20:80

3 mars

2019/20:1014 En ny svensk Arktisstrategi

av *Håkan Svenneling* (V)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2019/20:1015 Upphävande av investeringsavtal

av *Jens Holm* (V)

till statsrådet Hans Dahlgren (S)

2019/20:1016 Konsumentskydd vid köp av nyproducerade bostadsrätter

av *Angelica Lundberg* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2019/20:1017 Turkiets ansvar för de syriska flyktingarna

av *Håkan Svenneling* (V)

till utrikesminister Ann Linde (S)

den 28 februari

2019/20:1018 Förverkande av kriminellas egendom

av *Johan Forssell* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2019/20:1019 Tillgången till wifi på äldreboenden

av *Ulla Andersson* (V)

till socialminister Lena Hallengren (S)

den 2 mars

2019/20:1020 Statslösa palestiniernas situation vid avslag på asylansökan

av *Jamal El-Haj* (S)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2019/20:1021 Skyddsrumslagstiftningen

av *Alexandra Anstrell* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2019/20:1022 Skrotade utsläppsrätter

av *Betty Malmberg* (M)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2019/20:1023 Formas nationella forskningsprogram för livsmedel

av *Betty Malmberg* (M)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2019/20:1024 Forskarens tillgång till data

av *Betty Malmberg* (M)

till statsrådet Matilda Ernkrans (S)

2019/20:1025 Viltolyckor och trafikarbete

av *Anders Åkesson* (C)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2019/20:1026 Hbtq-personers situation i Polen

av *Arman Teimouri* (L)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2019/20:1027 Humanitärt bistånd till nordöstra Syrien

av *Yasmine Posio* (V)

till statsrådet Peter Eriksson (MP)

§ 23 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 24 februari

2019/20:904 Medicinsk cannabis i Sverige

av *Markus Wiechel* (SD)

till socialminister *Lena Hallengren* (S)

2019/20:905 Föräldrars vårdnadsrättigheter och barns rätt till god omsorg

av *Mikael Eskilandersson* (SD)

till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

2019/20:910 Tryggheten och friheten vid landets LSS-boenden

av *Lina Nordquist* (L)

till socialminister *Lena Hallengren* (S)

2019/20:914 En strategi för sällsynta diagnoser

av *Lina Nordquist* (L)

till socialminister *Lena Hallengren* (S)

2019/20:938 Taiwans inkludering i WHO

av *Boriana Åberg* (M)

till socialminister *Lena Hallengren* (S)

2019/20:939 Kvinnors ekonomiska oberoende

av *Amineh Kakabaveh* (-)

till socialminister *Lena Hallengren* (S)

2019/20:945 Tvåårsomprovning av assistansersättningen

av *Pia Steensland* (KD)

till socialminister *Lena Hallengren* (S)

2019/20:954 Postnords upphandling av bilar

av *Mattias Bäckström Johansson* (SD)

till näringsminister *Ibrahim Baylan* (S)

den 25 februari

2019/20:955 Översynen gällande områden av riksintresse

av *Mikael Strandman* (SD)

till statsrådet *Per Bolund* (MP)

2019/20:956 Ökade resurser till utredningar av arbetsmiljöbrott

av *Magnus Persson* (SD)

till arbetsmarknadsminister *Eva Nordmark* (S)

2019/20:957 Utfallet av extratjänster

av *Lars Beckman* (M)

till arbetsmarknadsminister *Eva Nordmark* (S)

2019/20:958 Utrikesfödda kvinnor och Arbetsförmedlingen

av *Ebba Hermansson* (SD)

till arbetsmarknadsminister *Eva Nordmark* (S)

2019/20:959 Fabricerad folkbildningsverksamhet

av *Jonas Andersson* i Linköping (SD)

till utbildningsminister *Anna Ekström* (S)

2019/20:960 Den förra utrikesministerns uppdrag i FN

av *Magdalena Schröder* (M)

till utrikesminister *Ann Linde* (S)

2019/20:961 Ökad konkurrenskraft för svensk sjöfartav *Åsa Coenraads* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2019/20:962 Tågförbindelsen mellan Stockholm och Osloav *Åsa Coenraads* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2019/20:963 Höghastighetståg eller nya stambanorav *Åsa Coenraads* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2019/20:964 Mediepluralismav *Matheus Enholm* (SD)

till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

2019/20:966 En nationell barncancerstrategiav *Camilla Waltersson Grönvall* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2019/20:967 Kränkningar av mänskliga rättigheter i Etiopienav *Anders Österberg* (S)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2019/20:968 Sträckan Göteborg–Osloav *Helena Antoni* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2019/20:969 Internationella stödligorav *Margareta Cederfelt* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2019/20:970 Taiwans inkludering i WHOav *Margareta Cederfelt* (M)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2019/20:973 Finansieringen av ett nytt cyberoperationscenterav *Pål Jonson* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2019/20:974 Adoptionerav *Cecilie Tenfjord Toftby* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2019/20:975 Framtidens omvårdnadav *Margareta Cederfelt* (M)

till statsrådet Matilda Ernkrans (S)

2019/20:977 Hatbrott och svensk etnicitetav *Adam Marttinen* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2019/20:979 Satsningen på miljöbilarav *Helena Antoni* (M)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2019/20:981 Länsstyrelsernas regel tillämpningav *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Lena Micko (S)

2019/20:982 En modernare adoptionslagstiftningav *Cecilie Tenfjord Toftby* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2019/20:983 Komplettering av remissvarav *Per Söderlund* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

Prot. 2019/20:80
3 mars

2019/20:984 Straffrabatt för unga

av *Johan Forssell* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2019/20:985 Nationella läkemedelslistans genomförande

av *Camilla Waltersson Grönvall* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2019/20:986 Brister i tillämpningen av yrkeskvalifikationsdirektivet

av *Lars Püss* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2019/20:987 Införande av gårdsförsäljning

av *Åsa Coenraads* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2019/20:988 Falsa yrkeslegitimationer

av *Lars Püss* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2019/20:989 IS-återvändares brottslighet

av *Markus Wiechel* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2019/20:991 Nordisk handlingsplan för friluftslivet

av *Cassandra Sundin* (SD)

till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

2019/20:992 Utredningen om faderskap och föräldraskap

av *Jon Thorbjörnson* (V)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2019/20:993 Nationellt bibliotekskort

av *Lars Mejern Larsson* (S)

till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

2019/20:994 Bensinstationer på landsbygden

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2019/20:997 Lagtolkning av slöjförbud

av *Niels Paarup-Petersen* (C)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

§ 24 Kammaren åtskildes kl. 20.22.

Sammanträdet leddes

av andre vice talmannen från dess början till och med § 10 anf. 55 (delvis),

av förste talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.56,

av andre vice talmannen därefter till och med § 19 anf. 124 (delvis) och

av tredje vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

JOHAN WELANDER

§ 1 Återrapportering från Europeiska rådets möte.....	1
Anf. 1 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S).....	1
Anf. 2 JESSIKA ROSWALL (M).....	2
Anf. 3 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S).....	3
Anf. 4 JESSIKA ROSWALL (M).....	3
Anf. 5 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S).....	4
Anf. 6 MARTIN KINNUNEN (SD)	4
Anf. 7 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S).....	4
Anf. 8 MARTIN KINNUNEN (SD)	5
Anf. 9 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S).....	5
Anf. 10 ANNIKA QARLSSON (C).....	5
Anf. 11 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	6
Anf. 12 ANNIKA QARLSSON (C).....	6
Anf. 13 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	7
Anf. 14 ILONA SZATMARI WALDAU (V).....	7
Anf. 15 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	8
Anf. 16 ILONA SZATMARI WALDAU (V).....	8
Anf. 17 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	8
Anf. 18 DÉSIRÉE PETHRUS (KD)	9
Anf. 19 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	9
Anf. 20 DÉSIRÉE PETHRUS (KD)	10
Anf. 21 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	10
Anf. 22 JOHAN PEHRSON (L).....	10
Anf. 23 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	11
Anf. 24 JOHAN PEHRSON (L).....	11
Anf. 25 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	12
Anf. 26 ÅSA WESTLUND (S).....	12
Anf. 27 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	13
Anf. 28 ÅSA WESTLUND (S).....	13
Anf. 29 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	13
Anf. 30 AMANDA PALMSTIERNA (MP).....	14
Anf. 31 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	14
Anf. 32 AMANDA PALMSTIERNA (MP).....	14
Anf. 33 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	15
§ 2 Justering av protokoll.....	15
§ 3 Avsägelse.....	15
§ 4 Meddelande om frågestund.....	15
§ 5 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	15
§ 6 Anmälan om faktapromemoria	17
§ 7 Ärenden för bordläggning.....	17
§ 8 Svar på interpellation 2019/20:283 om ojämlikhet i cancervården	17
Anf. 34 Socialminister LENA HALLENGREN (S).....	17
Anf. 35 CAMILLA WALTERSSON GRÖNVALL (M).....	18
Anf. 36 Socialminister LENA HALLENGREN (S).....	19
Anf. 37 CAMILLA WALTERSSON GRÖNVALL (M).....	20
Anf. 38 Socialminister LENA HALLENGREN (S).....	22

Anf. 39	CAMILLA WALTERSSON GRÖNVALL (M)	23
Anf. 40	Socialminister LENA HALLENGREN (S)	23
§ 9 Svar på interpellation 2019/20:292 om Allmänna arvsfonden		
arvsfonden 24		
Anf. 41	Socialminister LENA HALLENGREN (S)	24
Anf. 42	ANN-CHRISTINE FROM UTTERSTEDT (SD)	25
Anf. 43	MIKAEL ESKILANDERSSON (SD)	26
Anf. 44	Socialminister LENA HALLENGREN (S)	27
Anf. 45	ANN-CHRISTINE FROM UTTERSTEDT (SD)	27
Anf. 46	MIKAEL ESKILANDERSSON (SD)	28
Anf. 47	Socialminister LENA HALLENGREN (S)	29
Anf. 48	ANN-CHRISTINE FROM UTTERSTEDT (SD)	29
Anf. 49	Socialminister LENA HALLENGREN (S)	29
§ 10 Svar på interpellationerna 2019/20:323 och 325 om skönhetsoperationer		
skönhetsoperationer 30		
Anf. 50	Socialminister LENA HALLENGREN (S)	30
Anf. 51	LARS BECKMAN (M)	31
Anf. 52	CECILIE TENFJORD TOFTBY (M)	32
Anf. 53	Socialminister LENA HALLENGREN (S)	33
Anf. 54	LARS BECKMAN (M)	34
Anf. 55	CECILIE TENFJORD TOFTBY (M)	35
Anf. 56	Socialminister LENA HALLENGREN (S)	35
Anf. 57	LARS BECKMAN (M)	36
Anf. 58	CECILIE TENFJORD TOFTBY (M)	37
Anf. 59	Socialminister LENA HALLENGREN (S)	37
§ 11 Svar på interpellation 2019/20:334 om bristande konkurrensneutralitet		
konkurrensneutralitet 38		
Anf. 60	Socialminister LENA HALLENGREN (S)	38
Anf. 61	ELISABETH BJÖRNSDOTTER RAHM (M)	38
Anf. 62	Socialminister LENA HALLENGREN (S)	39
Anf. 63	ELISABETH BJÖRNSDOTTER RAHM (M)	40
Anf. 64	Socialminister LENA HALLENGREN (S)	41
Anf. 65	ELISABETH BJÖRNSDOTTER RAHM (M)	41
Anf. 66	Socialminister LENA HALLENGREN (S)	41
§ 12 Svar på interpellation 2019/20:341 om skadereduktionsperspektiv på tobaksområdet		
skadereduktionsperspektiv på tobaksområdet 42		
Anf. 67	Socialminister LENA HALLENGREN (S)	42
Anf. 68	CECILIE TENFJORD TOFTBY (M)	43
Anf. 69	Socialminister LENA HALLENGREN (S)	44
Anf. 70	CECILIE TENFJORD TOFTBY (M)	45
Anf. 71	Socialminister LENA HALLENGREN (S)	45
Anf. 72	CECILIE TENFJORD TOFTBY (M)	46
Anf. 73	Socialminister LENA HALLENGREN (S)	46
§ 13 Svar på interpellation 2019/20:350 om statens roll i att lösa bostadsbristen		
lösa bostadsbristen 46		
Anf. 74	Statsrådet PER BOLUND (MP)	46
Anf. 75	LARS BECKMAN (M)	47
Anf. 76	DAVID JOSEFSSON (M)	48
Anf. 77	KJELL JANSSON (M)	49
Anf. 78	Statsrådet PER BOLUND (MP)	49

(forts.).....	50	Prot. 2019/20:80
Ajournering.....	50	3 mars
Återupptaget sammanträde.....	50	-----
§ 13 (forts.) Svar på interpellation 2019/20:350 om statens roll		
i att lösa bostadsbristen	51	
Anf. 79 LARS BECKMAN (M).....	51	
Anf. 80 DAVID JOSEFSSON (M)	51	
Anf. 81 KJELL JANSSON (M)	51	
Anf. 82 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	52	
Anf. 83 LARS BECKMAN (M).....	53	
Anf. 84 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	53	
§ 14 Svar på interpellation 2019/20:310 om kollektivtrafik		
och ökad jämlikhet.....	54	
Anf. 85 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	54	
Anf. 86 JESSICA THUNANDER (V)	55	
Anf. 87 JENS HOLM (V)	56	
Anf. 88 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	56	
Anf. 89 JESSICA THUNANDER (V)	58	
Anf. 90 JENS HOLM (V)	58	
Anf. 91 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	59	
Anf. 92 JESSICA THUNANDER (V)	60	
Anf. 93 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	61	
§ 15 Svar på interpellation 2019/20:322 om regeringens		
planer med flyget.....	61	
Anf. 94 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	61	
Anf. 95 MARIA STOCKHAUS (M).....	62	
Anf. 96 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	62	
Anf. 97 MARIA STOCKHAUS (M).....	63	
Anf. 98 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	64	
Anf. 99 MARIA STOCKHAUS (M).....	65	
Anf. 100 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	66	
§ 16 Svar på interpellation 2019/20:327 om avgifter vid		
Arlanda	67	
Anf. 101 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	67	
Anf. 102 MARIA STOCKHAUS (M).....	67	
Anf. 103 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	67	
Anf. 104 MARIA STOCKHAUS (M).....	68	
Anf. 105 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	68	
Anf. 106 MARIA STOCKHAUS (M).....	69	
Anf. 107 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	69	
§ 17 Svar på interpellation 2019/20:331 om stöd till regionala		
flygplatser	69	
Anf. 108 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	69	
Anf. 109 PETER HELANDER (C).....	70	
Anf. 110 LARS THOMSSON (C)	71	
Anf. 111 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	71	
Anf. 112 PETER HELANDER (C).....	72	
Anf. 113 LARS THOMSSON (C)	73	
Anf. 114 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	74	
Anf. 115 PETER HELANDER (C).....	75	

Anf. 116	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	75
§ 18	Svar på interpellationerna 2019/20:335, 336 och 337 om framtiden för Sjöfartsverket	76
Anf. 117	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	76
Anf. 118	ANDERS HANSSON (M)	77
Anf. 119	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	78
Anf. 120	ANDERS HANSSON (M)	79
Anf. 121	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	80
Anf. 122	ANDERS HANSSON (M)	81
Anf. 123	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	82
§ 19	Svar på interpellation 2019/20:342 om undervärdering av tåg- och bussresandets samhällsnytta	82
Anf. 124	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	82
Anf. 125	JENS HOLM (V)	83
Anf. 126	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	84
Anf. 127	JENS HOLM (V)	85
Anf. 128	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	85
Anf. 129	JENS HOLM (V)	86
Anf. 130	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	87
§ 20	Bordläggning	88
§ 21	Anmälan om interpellationer	88
§ 22	Anmälan om frågor för skriftliga svar	90
§ 23	Anmälan om skriftliga svar på frågor	92
§ 24	Kammaren åtskildes kl. 20.22.	94