

Tisdagen den 6 mars

Kl. 13.00–15.29

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 13 februari justerades.

§ 2 Avsägelse

Andre vice talmannen meddelade att *Emanuel Öz* (S) av sagt sig uppdraget som suppleant i EU-nämnden.

Kammaren biföll denna avsägelse.

§ 3 Anmälan om kompletteringsval

Andre vice talmannen meddelade att Socialdemokraternas riksdagsgrupp anmält Jonas Gunnarsson som suppleant i EU-nämnden.

Andre vice talmannen förklarade vald till

suppleant i EU-nämnden

Jonas Gunnarsson (S)

§ 4 Meddelande om frågestund

Andre vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 8 mars kl. 14.00*.

§ 5 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2017/18:396

Till riksdagen

Interpellation 2017/18:396 En utvärdering av sjöfyllerilagen
av Lars Beckman (M)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

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

Interpellationen kommer att besvaras den 16 mars 2018.

Stockholm den 28 februari 2018

Justitiedepartementet

Morgan Johansson (S)

Enligt uppdrag

Daniel Ström

Rättschef

Interpellation 2017/18:397

Till riksdagen

Interpellation 2017/18:397 Avhopp och tomma platser på polisutbildningen

av Roger Haddad (L)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

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

Interpellationen kommer att besvaras den 16 mars 2018.

Stockholm den 28 februari 2018

Justitiedepartementet

Morgan Johansson (S)

Enligt uppdrag

Daniel Ström

Rättschef

§ 6 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Arbetsmarknadsutskottets betänkande

2017/18:AU7 Integration

Utbildningsutskottets betänkanden

2017/18:UbU14 Gymnasieskolan

2017/18:UbU15 Vuxenutbildning

2017/18:UbU12 En ny organisation för etikprövning av forskning som avser människor

Justitieutskottets betänkande
2017/18: JuU18 Unga lagöverträdare

§ 7 Svar på interpellation 2017/18:380 om de nya amorteringskraven

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Herr talman! Isabella Hökmark har frågat mig dels hur jag motiverar de skärpta amorteringskraven, dels vilka analyser jag har byggt mitt ställningstagande på när jag har motiverat skärpta amorteringskrav.

Förslaget om förstärkt amorteringskrav är en åtgärd inom det relativt nya politikområdet makrotillsyn. I bred politisk enighet har Finansinspektionen fått ansvaret för makrotillsynen och för att föreslå åtgärder som motverkar finansiella obalanser på kreditmarknaden. Finansinspektionens förslag på vissa makrotillsynsåtgärder ska dock underställas regeringen för medgivande innan myndigheten fattar det slutliga beslutet om införande.

Det var således inom ramen för denna makrotillsynsprocess som Finansinspektionen i höstas inkom till regeringen med ett förslag om skärpt amorteringskrav för hushåll med höga skuldkvoter. Det är regeringens uppfattning att en sundare amorteringskultur behöver främjas och att de svenska hushållens höga och växande skuldsättning utgör en risk för såväl enskilda hushåll som ekonomins utveckling framöver.

Denna uppfattning delas av myndigheterna i Finansiella stabilitetsrådet, det vill säga Finansinspektionen, Riksgäldskontoret och Riksbanken, och av flera internationella bedömare, till exempel Internationella valutafonden – IMF – OECD och EU-kommissionen.

Finansinspektionen motiverade förslaget om skärpt amorteringskrav bland annat med att kravet ökar de svenska hushållens motståndskraft mot makroekonomiska störningar, särskilt för dem med höga skuldkvoter. Dessutom anförde Finansinspektionen att kravet säkerställer att bolåneföretagen i sin kreditgivning kommer att tillämpa återbetalningsvillkor som är förenliga med en sund amorteringskultur och som motverkar alltför stora skulder hos hushållen. Regeringen delar denna bedömning.

När det gäller Isabella Hökmarks andra fråga om analyserna bakom regeringens ställningstagande har jag redan vid flera tillfällen, såväl här i riksdagen som vid presskonferensen efter regeringsbeslutet om medgivande till Finansinspektionens förslag, redogjort för dessa. Regeringens analys har fokuserat på utvecklingen på bostadsmarknaden, fördelningseffekter och förslagets makroekonomiska effekter.

I den nyligen publicerade granskningen om makrotillsynen rekommenderar Riksrevisionen regeringen att tillhandahålla skriftligt underlag för sina ställningstaganden till de makrotillsynsåtgärder som kräver ett medgivande. Detta underlag skulle då komplettera Finansinspektionens analyser med makroekonomiska och fördelningspolitiska analyser. Det finns i dag inga krav på en sådan redovisning. Det är dock en fråga som är värd

att diskutera och reflektera över, och om en fylligare motivering till regeringens ställningstagande skulle bidra till ökad transparens är det naturligtvis positivt.

Regeringen kommer att återkomma till riksdagen i denna fråga senast den 18 maj i skrivelsen med anledning av Riksrevisionens rapport.

Anf. 2 ISABELLA HÖKMARK (M):

Herr talman! Jag vill tacka statsrådet för svaren på mina frågor om de skärpta amorteringskraven, som gör det svårare för nyutträdde på bostadsmarknaden, som motverkar den viktiga rörligheten och som har lett till ett minskat bostadsbyggande.

Noterbart är att statsrådet inte vill ta ansvar för beslutet utan hänvisar till nästan alla tänkbara institutioner i Sverige och utomlands. Att regeringen inte vill ta ansvar är i sig alarmerande. Det är nämligen just regeringen som tillsammans med Finansinspektionen utan analys och utredning aktivt har verkat för amorteringskraven, som inte tar hänsyn till bankens bedömning, till låntagarens förmåga att betala eller till bostadens värde.

Det finns skäl att vara orolig för utvecklingen av hushållens skuldsättning, men man måste veta och förstå bakgrunden för att åtgärder ska vara relevanta och meningsfulla.

För det första har vi fått en omfattande överföring av ägande från kommunala och privata bostadsföretag till privatpersoner. Det är i denna del inte skuldsättningen som sådan som ökar, utan det är finansieringen av bostäder som har flyttats över från företag och kommuner till privatpersoner, med säkerhet i samma bostäder.

För det andra: Priserna på bostadsrätter har i sanning ökat, men det intressanta är varför. Det beror till viss del på värdeökning genom renoveringar och förbättringar. Framför allt hänger värdestegringen dock samman med bristen på bostäder, som ger stigande priser. Det finns en växande efterfrågan och ett litet utbud. Det är för låg rörlighet på bostadsmarknaden och för få bostäder.

För att uttrycka det enkelt beror bostadsbristen på bristen på bostäder, inte på för låga amorteringar eller på skuldsättningen som sådan. Och det är bostadsbristen som driver priserna uppåt.

Problemet är att regeringens lösning på detta bekymmer – att bostadsbristen driver priserna uppåt – är att göra bostadsbristen större samtidigt som man gör det ännu dyrare för människor att skaffa sig en bostad. Amorteringskravet har nämligen lett till lägre rörlighet på bostadsmarknaden och minskat bostadsbyggandet – två flugor i en smäll för att göra bostadsbristen större. Och för dem som inte har någon bostad har det blivit ännu svårare och dyrare att skaffa sig en.

Amorteringskravet har alltså lett till tre saker: minskad rörlighet, färre bostäder och att det är dyrare att bo. Detta innebär att den långsiktiga efterfrågan och prisutvecklingen fortsätter att stiga samtidigt som osäkerheten vad gäller bostadsbyggandet leder till mindre bostadsproduktion. Det är detta vi ser just nu.

Det var därför jag frågade statsrådet om vilken analys som låg till grund för beslutet. Statsrådets svar var väl egentligen att det inte finns någon analys att redovisa utöver de uppfattningar och det tyckande som han redovisat på vissa pressträffar. Har det alltså inte gjorts någon utredning

eller någon konsekvensanalys utöver funderingar på en pressträff? Om någon sådan har gjorts, var finns den?

Prot. 2017/18:79

6 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 3 HILLEVI LARSSON (S):

Herr talman! Denna fråga framställs ofta som att man tar pengar från låntagarna, men egentligen är det tvärtom. Detta – att betala av sina skulder – är det bästa sättet att spara.

Vi behöver en sund amorteringskultur i Sverige. Som det ser ut i dag finns det nämligen stora riskfaktorer. Vi kan se att priserna är höga när det gäller det ägda boendet – att köpa en bostad är dyrt. Räntorna är dessutom låga, vilket lockar till att ta stora lån eftersom utgiften per månad inte blir särskilt hög.

Problemet uppstår om räntorna går upp, vilket de kommer att göra förr eller senare. De är extremt låga som det är i dag. Risken är också att bostadspriserna då sjunker. Då kommer många människor att sitta med en bostad som de inte har råd att betala räntorna på. Om de säljer förlorar de kanske en del av det som de en gång köpte bostaden för, och om en alltför stor del av bostaden är belånad kanske de till och med får problem att klara av lånen.

Detta har hänt i andra länder, inte minst i Europa. I Spanien såg man att bostadspriserna ökade och att människor var väldigt skuldsatta. Det går bra så länge räntan är låg, men när räntan går upp blir det väldigt stora problem.

Detta kan leda till en kollaps för den svenska ekonomin. Jag vill inte måla upp att detta kommer att hända, men vi måste ta med i beräkningen att det skulle kunna hända om vi har riktig otur. Det är viktigt att vi som politiker förebygger att detta händer, eftersom det i så fall skulle innebära att väldigt många människor skulle stå utan bostad. Vi vet ju att det råder brist på hyresrätter, och även om vi nu antligen bygger hyresrätter tar det lång tid att bygga i fatt den brist som finns.

Vart ska de många människor som inte kan bo kvar i sina ägda bostäder ta vägen? Förutom att de är skuldsatta över öronen och har svårt att betala har de ingenstans att bo. Därför gäller det att vi förebygger detta. Ett av de bästa sätten att förebygga är just att amortera. Detta är ju ingenting som drabbar den enskilde ekonomiskt. Man sparar till sig själv eftersom man gör sig av med lån som förr eller senare ändå behöver betalas och som innebär en månadskostnad som tickar på.

Finansinspektionen har gjort en beräkning av det nya förslaget om amortering med 1 procent ytterligare för dem som har ett lån som överstiger fyra och en halv gånger deras inkomst, som visar att det framför allt är människor med goda inkomster som denna regel kommer att träffa. Därmed tycker jag att det finns skäl att gå vidare, och det kommer också att ske, för många kommer att klara det här.

Redan i dag är det många banker som gör beräkningar utifrån inkomsten och storleken på lånet i förhållande till värdet på bostaden. Med tanke på det är det inte så dramatiskt att vi skapar en extra säkerhet.

Visst är det jättestora problem på bostadsmarknaden. Det är svårt att få en hyresrätt. Många hyresrätter har höga hyror, och det är dyrt att köpa en bostad, såväl villa som radhus och bostadsrättslägenhet. Men jag tror inte att vi löser det problemet genom att spä på överskuldsättningen. Jag tror tvärtom att det är nu när räntorna är låga och de allra flesta klarar av att

amortera som vi ska passa på att införa amorteringskravet. Sedan hoppas vi att folk i framtiden kommer att klara en kris om räntorna går upp.

Anf. 4 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Herr talman! Jag vill tacka för möjligheten att åter en gång svara på de frågor som uppkommer om processen kring det stärkta amorteringskravet. Jag tycker att det är bra att vi har den debatten; den behövs.

Det är också viktigt att vi redovisar vilka åtgärder vi tycker behövs för att vi ska ha en sund amorteringskultur och att vi är tydliga med hur vi tycker att det ska se ut på bolånemarknaden i Sverige. Där kan jag sakna Moderaternas analys och svar på den frågan. Vilka svar har egentligen Moderaterna? Det jag hör är mest att vi bara ska vänta och se och blunda och hålla tummarna för att ingenting händer. Det tycker inte jag är en ansvarsfull hållning till det som av både de svenska ansvariga myndigheterna och internationella bedömare utpekats som den största makroekonomiska risken för Sverige.

När man för den här viktiga debatten tycker jag att man ska göra det med en hög sanningshalt. Där tycker jag att Isabella Hökmark, tyvärr, svarar rätt rejält. Att säga i en interpellationsdebatt att regeringens beslut har fattats utan analys tycker jag är att klart gå över en gräns. Jag har i interpellationssvaret redogjort för den analys som vi redan har gjort och läste precis upp det här i riksdagens kammare. Jag har svarat på skriftliga frågor från riksdagsledamöter, där jag har redogjort för regeringens analys. Jag har tidigare i den här kammaren svarat på interpellationer om regeringens analys. Jag har gett intervjuer till journalister om regeringens analys. Jag har varit på en pressträff efter regeringens beslut, där jag har redogjort för regeringens analys. Att då påstå att regeringen inte har en analys i den här frågan är faktiskt att inte tala sanning. Det tycker jag är beklagligt, och jag skulle gärna önska att man höll sig till sanningen.

Jag tycker också att påståendet att amorteringskravet har lett till en lägre rörlighet på bostadsmarknaden är beklagligt och vill gärna efterfråga vad det är för statistik som ligger bakom det. Vad har Isabella Hökmark för bakgrund för ett sådant påstående?

Utbudet på bostadsmarknaden är faktiskt väldigt högt. Det har inte sjunkit sedan det första amorteringskravet infördes. Det var ju ett amorteringskrav som berörde betydligt fler bolånetagare, en majoritet av bolånetagarna. Det stärkta amorteringskravet berör 15 procent av nya bolånetagare, så det får en betydligt mycket mindre påverkan. Eftersom Isabella Hökmark så tvärsäkert påstår att det har lett till en lägre rörlighet vill jag gärna att hon presenterar statistik som bevisar påståendet. Det skulle vara intressant att få höra Isabellas svar på frågan.

Jag tycker självklart att ett stärkt amorteringskrav inte är den enda åtgärd som vi behöver för att hantera en svår situation när det gäller skuldsättning men också när det gäller bostadsutvecklingen. Vi behöver se till att det byggs mer på den svenska bostadsmarknaden. Därför är jag glad att kunna konstatera att det faktiskt byggs på rekordnivåer. Man satte igång byggandet av 70 000 bostäder under förra året, och den takten ser ut att bibehållas i år. Det byggs mer nu än vad det byggts på årtionden och betydligt mer än under den förra regeringens åtta år vid makten. Även där kanske oppositionen ska visa en smula ödmjukhet. När man inte lyckades själva kanske man inte ska kritisera den här regeringen, som uppenbarligen

har lyckats få till stånd att det byggs väldigt mycket på svensk bostadsmarknad. Det är klart att det är väldigt viktigt. Regeringen har bland annat tagit fram det största bostadspolitiska program som har presenterats på årtionden just för att öka bostadsbyggandet.

Jag tycker att Moderaterna behöver komma med några svar. Vad är det för svar Moderaterna har när det gäller hushållens höga skuldsättning? Delar man inte Internationella valutafondens, OECD:s, EU-kommissionens, Riksbankens, Riksgäldskontorets och Finansinspektionens bedömning att överskuldsättningen är en risk i svensk ekonomi. Om man nu tycker att det är en risk, vad har man då för svar? Hur ska man hantera problemet? Då räcker det inte att bara peka på några ganska diffusa bostadspolitiska samtal, för det är inte ett relevant svar på frågan.

Om Moderaterna hade tyckt att det här är en viktig fråga hade de ju alla möjligheter att föra fram det under de samtal som vi hade, där vi lade fast ramverket kring makrotillsynen.

Jag väntar med nyfikenhet på Isabella Hökmarks svar.

Anf. 5 ISABELLA HÖKMARK (M):

Herr talman! Riksrevisionen har riktat kritik mot regeringen för att man inte har presenterat en analys. Jag vet att ministern också har varit i finansutskottet, där vi har begärt att få en analys av förslaget men inte fått det. Ni ska tydligen återkomma i maj med den typanalys som jag tycker att vi skulle ha fått nu, eftersom amorteringskravet redan har införts.

Det är väldigt svårt att köpa en bostad i Stockholm. Jag vet inte om ni vet hur priserna ser ut, men det är inte ovanligt att en etta kostar upp till 3 miljoner, i alla fall i innerstan, och lite mindre i ytterområdena. För att få låna 3 miljoner måste man tjäna 60 000 i månaden! Det är en ganska hög inkomst. Dessutom måste man ha kapital att sätta in.

Om bostadspriserna går ned något är det jättebra för dem som har kapital eller stora inkomster. Alla andra får det ju ännu svårare att skaffa sig en bostad.

Det kommer statistik hela tiden på att det skett en ökning av blanco-lånen, vilket jag inte tycker är bra. Byggandet har minskat. Det finns fastighetsbolag som ställer in sina planerade projekt. Och hushållens lån är faktiskt än så länge oförändrade.

Jag vill svara Hillevi Larsson att amorteringskraven inte ger fler bostäder, vilket är problemet. Det är väl lektion ett i ekonomi att om det är ett litet utbud av något ökar kostnaderna för det. Det är precis så det är, att få bostäder ger höga priser. Och amorteringskravet leder ju ingen vart när det gäller att få till fler bostäder.

Fortfarande är min fråga: Hur ska vi få till mer bostäder, och vad ska man säga till dem som nu inte kan köpa en bostad?

Jag har läst om personer som separerar. En person sitter kvar i lägenheten eller villan och kan ta de gamla lånen. Den person som ska flytta får ökade bostadskostnader med typ 50 procent, därför att man måste ta nya lån. Det är en helt absurd situation. Och vi ska inte tala om de unga som ska flytta hemifrån! Om det över huvud taget byggs några hyresrätter får man i Stockholms närområde kanske betala 15 000–16 000 i månaden för en trea. Jag vet inte vilka som flyttar hemifrån som kan betala det. Det här gör det som sagt inte bättre.

Hur får vi fler bostäder? På den frågan är regeringen, som nu i fyra år har arbetat med den här frågan, svaret skyldig.

Anf. 6 HILLEVI LARSSON (S):

Herr talman! Vi har nu det högsta bostadsbyggandet på väldigt länge. Det är ett rekordbyggande nu. Vi är uppe på samma nivåer som under den tid då miljonprogrammet byggdes. Jag trodde faktiskt inte att vi skulle nå de nivåerna, även om vi har arbetat hårt för det.

Nu gäller det att hålla i det här byggandet, för vi har fortfarande bostadsbrist. Men man kan se att regeringens politik har varit framgångsrik. Vi har ju haft ett brett paket. Det handlar om regelförenklingar, som också fortsätter, för att snabba upp byggprocessen. Det handlar om investeringsstöd för att få ned hyresnivåerna, för det är ju ett problem att mycket av nyproduktionen är för dyr. Det handlar om kommunbonus, att man belönar kommuner som bygger bostäder, både hyresrätter och ägt boende. Vi har alltså ett brett program.

Syftet med amorteringskravet är inte att det ska byggas fler bostäder. Syftet med det är att förebygga en krasch i människors privatekonomi när man inte längre klarar ränteutgifterna, om man har en högt belånad bostad och räntorna går upp. Men det förebygger även en krasch i den svenska ekonomin, för det skulle i värsta fall kunna drabba så många människor att det påverkar hela ekonomin i stort.

Vi kan se att finanskrisen som började i USA 2007 mycket hade sin grund i att man hade övervärderade och överbelånade bostäder. Det var många som fick gå från hus och hem när kraschen slog till. Det spred sig sedan till Europa, inte minst till Spanien, som är ett exempel på hur illa det kan gå.

Amorteringskraven införs för att vi inte ska vara så sårbara den dag räntorna går upp och priserna på bostäderna går ned, för nu är de priserna väldigt höga och räntorna väldigt låga. Vi gör alltså detta inför framtiden.

Vi måste också fortsätta att göra mycket mer för att bygga fler bostäder.

Anf. 7 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Herr talman! Jag fick inga svar på mina frågor, men Isabella Hökmark har en chans till att ge lite svar från Moderaterna – dem väntar vi på.

Eftersom Isabella Hökmark fortfarande tvekar vad gäller regeringens analys ska jag redogöra för den lite mer i detalj så att det inte råder några som helst tveksamheter.

Regeringen har till exempel tittat på om det fanns några alternativa förslag som skulle få samma effekt, det vill säga minska de makroekonomiska riskerna med en väldigt hög skuldsättning. Sverige har en hög skuldsättning i hushållen om man jämför med andra länder i vårt närområde och om man jämför historiskt. Det är statistik och fakta som man inte kan bortse från.

Vi kunde inte se att det fanns några sådana alternativa förslag, åtminstone inte sådana som skulle kunna få stöd i Sveriges riksdag. Därför ansåg vi att det fanns skäl att gå vidare med detta förslag, som är det enda som har förts fram som kan ge ett relevant svar.

Vad gäller fördelningseffekter är det framför allt hushåll i Stockholm, där bostadspriserna är väldigt höga, som påverkas. Mer än andra påverkas

ensamstående utan barn. Även yngre hushåll påverkas. Dock bor 57 procent av hushåll upp till och med 31 år i hyresrätt, och de påverkas av naturliga skäl inte av amorteringskravet eftersom de inte har några bostadslån.

En felaktighet som ofta förekommer i debatten är att amorteringskravet framför allt påverkar dem med låga inkomster. Det är inte sant. Både Finansinspektionens analyser och regeringens egen analys visar att 75 procent av dem som påverkas av amorteringskravet finns i de tre högsta inkomstdecilerna, det vill säga bland de 30 procent av befolkningen som har högst inkomster. Det är alltså i huvudsak höginkomsttagare med höga lån som påverkas av kravet.

Vi vet också av internationella exempel, och här har vi också gjort analyser, att när ett land drabbas av en lågkonjunktur eller en ekonomisk nedgång är det framför allt de som har höga skulder i hushållen som förändrar sina beteenden ekonomiskt. De drar ned mycket på konsumtionen för att kunna betala av sina bostadslån. Det gör att man får en ekonomisk nedåtgående spiral och dras ned i en lågkonjunktur som kan vara både svårare och längre än vad den annars skulle ha varit – om man inte skapar buffertar inom hushållen och den nationella ekonomin. Det är precis detta som det stärkta amorteringskravet är till för att göra.

Jag hoppas att vi därmed kan vara klara med diskussionen om huruvida det finns en analys eller inte eftersom jag också på detaljnivå har redogjort för hur regeringens analys ser ut.

Jag tycker att det är bra att Riksrevisionen har granskat makrotillsynen. Man konstaterar också att det är ett arbete som fortfarande pågår och att det därmed blir svårare att göra en analys. Vi tycker att det är bra att man ger medskick i processen. Det är dock tydligt framåtriktat; man talar om vad som ska göras vid nästa tillfälle, eftersom regeringen tar ställning till förslag från Finansinspektionen.

Om Moderaterna tyckte att frågan var viktig och att regeringen skulle göra en skriftlig analys hade man alla möjligheter att föra fram det i de långa och breda samtal som vi hade innan vi lade makrotillsynsansvaret på Finansinspektionen, som utsågs till ansvarig myndighet för att följa dessa frågor, samla på sig expertis för att kunna ta fram relevanta förslag och utforma dem på detaljnivå. Men några sådana krav kom inte från Moderaterna; det fanns inga sådana önskemål över huvud taget. Det är därför lite förvånande att man nu tycker att det är en så viktig fråga eftersom man inte tyckte det vid det tillfället.

Eftersom Isabella Hökmark ändå lyfter fram detta vill jag upprepa mina frågor. Vilka svar har Moderaterna? Hur tycker Moderaterna att man ska hantera riskerna i svensk ekonomi? Står Moderaterna fortfarande bakom makrotillsynsregelverket? Står Moderaterna bakom att Finansinspektionen är den ansvariga expertmyndigheten för makrotillsyn?

Om Moderaterna nu lägger fokus på och kräver att regeringen ska göra hela arbetet och inte luta sig mot Finansinspektionen, vad betyder det då att Finansinspektionen är den relevanta expertmyndigheten vad gäller makrotillsynen?

Står Moderaterna bakom Finansinspektionen som expertmyndighet för makrotillsyn?

Anf. 8 ISABELLA HÖKMARK (M):

Herr talman! Jag tycker att man ska försöka tänka sig in i hur det är för de enskilda människor som har svårt att köpa en bostad och hitta någonstans att bo, för det är ju så det är nu.

I och med att vi med det tidigare amorteringskravet såg att det blev en dämpning, att en del projekt stannade av och att det blev svårare att få tag i en bostad och svårare att få låna förvånar det mig att regeringen tar ytterligare ett steg. Dessa effekter såg vi redan före den 1 mars när nästa steg skulle tas, och de påverkar folks ekonomi mycket.

De med låga inkomster kommer inte att kunna köpa någon bostad alls. Det blir inga bostäder till dem som tjänar lite mindre, inte har kapital eller inte har föräldrar som kan betala. Detta är det stora problemet.

Jag undrar fortfarande och har inte fått svar: På vilket sätt blir bostadsbristen mindre av att det byggs färre bostäder? På vilket sätt dämpas prisutvecklingen av att rörligheten minskar? Vad säger ministern till en ung familj som vill skaffa sig en bostad? Det blir ju inte lättare för att det blir dyrare att skaffa den.

Moderaterna har många förslag. Ett är att det vore det bra att ta bort hyresregleringen. Det har man gjort i Bryssel, så där kan människor få en hyresbostad på en gång. Däremot är taxibilarna reglerade, så det går inte att få tag i en taxi. Så fungerar det med regleringar.

Men som sagt, hur blir det mer bostäder med detta? Det är det stora problemet. Vad säger ministern till dem som faktiskt inte kan flytta för att de inte kan ta nya lån eller till dem som inte ens kommer in på bostadsmarknaden? Vi måste ju tänka på den enskilda personen.

Anf. 9 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Herr talman! Återigen kommer Isabella Hökmark med påståenden som inte stämmer överens med verkligheten. Jag beklagar det, för det behövs inte den typen av avsteg i en relevant debatt.

Rörligheten på bostadsmarknaden har inte minskat efter amorteringskravet. Utbudet av bostäder, i form av antal bostäder som är ute till försäljning, har inte minskat, och av det totala antalet bostäder har andelen som byter ägare inte heller minskat sedan amorteringskravet infördes.

Det är svårt att förstå vad det är för statistik som Isabella Hökmark grundar sina påståenden på. Vi har fortfarande inte fått något svar på det, men det kommer kanske i kommande debatter. Vi får hoppas på det.

Jag tycker också att det är beklagligt att vi har en bostadsmarknad som inte fungerar så bra som den skulle behöva. Det är tyvärr en historisk skuld. Under lång tid har det byggts för lite i Sverige. Inte minst har den regering som satt i åtta år ett stort ansvar för att den inte gjorde mer och inte åstadkom en förändring. Då byggdes det betydligt mindre än vad det har byggts under de år som den rödgröna regeringen har suttit vid makten.

Moderaterna återkommer ofta till en ändrad hyresreglering. Men vi har ett system med presumtionshyror som enligt ledande bostadsexperter faktiskt är marknadsrelaterat, det vill säga man betalar ett relevant marknadspris när man träder in i en nybyggd hyresrätt. Det svaret är därför inte ett relevant svar på de utmaningar vi står inför med för hög skuldsättning i svenska hushållssektorn.

Regeringen har ansträngt sig mycket för att vi ska ha en generellt bred samsyn på makrotillsynsansvaret och ta ansvar för att inte bygga upp risker

i svensk ekonomi. Jag önskar att vi kunde ha kvar den samsynen. Jag saknar den och hoppas att vi kan komma tillbaka till den. Jag saknar framför allt Moderaternas svar. Det är beklagligt om ni inte vill ha en sund amorteringskultur i Sverige, för det är något vi har kunnat enas kring tidigare.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2017/18:79

6 mars

Svar på
interpellationer

§ 8 Svar på interpellation 2017/18:393 om regeringens förslag om nya möjligheter till uppehållstillstånd

Anf. 10 Statsrådet HELENE FRITZON (S):

Herr talman! Johan Forssell har frågat mig om jag och regeringen avser att vidta några åtgärder med anledning av den omfattande kritik som riktats mot förslaget. Frågan avser det förslag som aviserades den 27 november 2017 om att ge unga ensamkommande asylsökande som fått avslag på sin ansökan en möjlighet att få uppehållstillstånd för att studera.

Den 30 januari 2018 remitterades ett utkast till lagrådsremiss med förslag om att vissa unga ensamkommande asylsökande ska ges möjlighet att ansöka om uppehållstillstånd för gymnasiestudier. Sista datum för remissinstanserna att inkomma med svar var den 20 februari 2018.

För närvarande pågår arbetet med att sammanställa och analysera remissvaren. Det finns därmed i nuläget ingen mer information att ge om vilka överväganden som kommer att göras med anledning av de inkomna remissvaren.

Anf. 11 JOHAN FORSSELL (M):

Herr talman! Tack, ministern, för svaret!

Jag har ställt denna interpellation om en fråga som vi har haft förmånen att diskutera här i kammaren ett antal gånger. Vi får se om vi kommer att få fortsätta att göra det också framöver.

Jag har i ett antal diskussioner påpekat att den nya lagstiftning som regeringen har aviserat inte bara strider mot det som regeringen, inte minst migrationsministern själv, tidigare vid ett stort antal tillfällen har sagt att man skulle göra utan också är behäftad med en lång rad olika praktiska problem och svårigheter.

Som ministern sa har detta varit ute på remiss, och nu kan vi läsa ett stort antal remissvar som har inkommit. Det är faktiskt inte någon särskilt bra läsning. Det är i alla fall ingen rolig läsning, för kritiken mot lagförslaget är omfattande från en lång rad olika instanser.

Polismyndigheten säger att med ett sänkt beviskrav för identitet minskar kontrollen över vilka som vistas i landet. Kammarrätten i Stockholm säger att förslaget är utformat på ett sätt som har så stora brister att förslaget inte bör genomföras. Migrationsverket pekar på att en lagstiftning som redan i dag är svårtillämpad, inte minst på grund av den tidigare gymnasielag som regeringen har drivit igenom, nu kommer att kompliceras ytterligare, vilket kan komma att påverka rättssäkerheten. Förvaltningsrätten i Malmö säger att den föreslagna grunden kan betraktas som en förtäckt amnesti för en begränsad grupp.

Så kan man fortsätta – det finns fler svar, från Säkerhetspolisen, Förvaltningsrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Göteborg med flera – men sammantaget pekar detta på att denna lagstiftning inte är vidare genomtänkt.

Det som vi gör här i kammaren och de beslut vi fattar får konsekvenser. Eftersom migrationspolitiken både berör människor direkt och är en oerhört central fråga i den politiska debatten måste man noga tänka igenom alla förändringar man gör.

Jag vill påminna om följderna av den tidigare gymnasielag som regeringen drev igenom. Den var hafsigt formulerad. Det är ett starkt ord, men det går inte att hitta något annat ord för att beskriva det. Den var så hafsigt och ogenomtänkt att den fick följderna att personer som inte hade skyddsskäl, som hade fått nej på sin asylansökan och som borde återvända hem kunde använda ett kryphål för att förhindra att utvisningen verkställdes.

Både gränspoliserna och andra aktörer noterade och tog upp problemet. Regeringen hanterade inte frågan förrän vi i Alliansen pekade på detta i socialförsäkringsutskottet och tog ett initiativ för att få en förändring, som jag hoppas nu kan komma till stånd snart. Detta visar hur stora fel det kan bli när regeringen har alltför bråttom i det viktiga lagstiftningsarbetet.

Nu har vi alla remissinstansernas svar på bordet. Jag förutsätter att regeringen kommer att ta intryck av dem. Jag har svårt att se hur man kan göra detta på annat sätt än genom att helt enkelt dra tillbaka lagförslaget.

Anf. 12 Statsrådet HELENE FRITZON (S):

Herr talman och Johan Forssell! Detta är ett förslag om en tillfällig åtgärd som riktas till en begränsad grupp ensamkommande barn och unga som kommit hit men som fått vänta länge på att få sin ansökan prövad. Efter en mycket lång väntetid på över 15 månader, ibland upp till två år, har de fått avslag. De är kvar i landet och har på många olika sätt knutit an till Sverige. Detta har regeringen sett, och i november presenterade man ett förslag om en tillfällig åtgärd för en begränsad grupp och en möjlighet att erbjuda dessa personer en övergång till att antingen avsluta eller påbörja gymnasiestudier.

Låt mig återigen klart och tydligt svara Johan Forssell. Detta är ingen förändring av vare sig asylrätten eller principen om en reglerad invandring i Sverige. Detta är en fråga som regeringen ser och som har engagerat och engagerar många partier i Sveriges riksdag men också människor och organisationer. Detta ser vi i remissvaren.

Som jag sa i mitt inledande svar har vi precis tagit emot remissvaren. Nu valde Johan Forssell några väl valda citat som passar in i den moderata argumentationen, men jag kan utan att kommentera något enskilt remissvar säga att vi skickade ut till 58 instanser och fick svar av 50 på kort tid. Totalt sett har det inkommit 200 skrivelser med synpunkter på förslaget, vilket understryker att det finns ett stort engagemang i dessa frågor.

Det är inte ovanligt att det i en remissrunda både kommer glada tillrop, positiva kommentarer och uppskattning av regeringens förslag och riktas kritik mot förslaget. Det är därför det är så viktigt att regeringens arbete nu innehåller en god analys och en sammanställning av de inkomna remissynpunkterna.

Jag svarar gärna igen: Regeringen har för avsikt att återkomma inom kort med ett förslag där det framgår vilka överväganden som vi kommer att ta hänsyn till utifrån den nu genomförda remissrundan.

Anf. 13 JOHAN FORSSELL (M):

Herr talman! De remissinstanser jag räknade upp innebär inte bara glada tillrop i mängden, utan det är de myndigheter som har precis dessa frågor på sitt bord. Det är alltså Polismyndigheten, Kammarrätten i Stockholm, Migrationsverket, Förvaltningsrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Göteborg, Förvaltningsrätten i Malmö och även Säkerhetspolisen och fler som alla tydligt har identifierat ett flertal olika brister.

Det är allvarligt kritik. Det går inte att vifta bort detta med att säga att det alltid kommer lite olika synpunkter. Jag hoppas att migrationsministern tar intryck av det här så att vi inte ånyo får den situation som vi hade under hösten, då den tidigare gymnasielagens hafsiga och framhastade genomförande fick följderna att det tvångsvisa återvändandet riskerade att i princip ligga nere på grund av den lucka som fanns i regeringens lagstiftning. Det vore väldigt tråkigt.

Jag har många gånger de senaste åren trott att Moderaterna och Socialdemokraterna var överens om vikten av att ha en reglerad invandring, att vi klarar integrationen av de många människor som på kort tid har kommit till Sverige och att ett av de svar som krävs är att ha en migrationspolitik som grundar sig på asylrätten, där det är skyddsbehovet som gäller.

Behoven är enorma – det vet vi. Om man ska kunna navigera rätt där måste man vårda principen att den person som är flykting ska få ett uppehållstillstånd i Sverige och snabbt komma in i integrationsinsatser men att personer som inte har skyddsskäl får återvända hem. Då kan de komma till exempel som arbetskraftsinvandrare, vilket vi behöver fler av.

Även Heléne Fritzon har vid ett flertal tillfällen hållit med om detta. I höstas hade vi en lång debatt på precis detta tema. Liksom i dag var migrationsministern väldigt övertygad, men om raka motsatsen till den uppfattning som migrationsministern för fram här i dag. Då var bedömningen att svaret inte var ny kompletterande lagstiftning. I stället var det Migrationsverket och ytterst migrationsdomstolarna som efter individuell prövning på objektiva grunder skulle ta reda på om det fanns skyddsbehov. Detta upprepade migrationsministern ett flertal gånger i debatten. Sedan står vi här i dag, bara några månader senare, och regeringen säger med kraft det rakt motsatta.

Det är mycket svårt att hitta någon som helst rödgrön tråd i detta. Det är tyvärr inte heller första gången. Vi hade nyligen ett exempel där finansministern gick ut och sa att asylsökande ska söka sig till andra länder. Sedan dröjde det några timmar innan utbildningsministern gick ut och sa att det inte är regeringens ståndpunkt. Statsminister Löfven sa att hans Europa inte skulle bygga några murar. Sedan blev det nästan över en natt id-kontroller och en asyllagstiftning som sägs ligga på EU:s lägsta nivå. Utöver det har vi migrationsministerns egna krumbukter i detta, där det först sades sak tydligt och sedan görs någonting helt annat.

Man kan tycka att det är olika allvarligt att man säger olika saker. Men poängen är att det inte handlar om vad man säger utan om vad man faktiskt gör. Den lagstiftning som regeringen nu lägger fram har av ett flertal remissinstanser på mycket goda grunder, vill jag säga, blivit utdömd. Det

talas om alltifrån att den är rättsosäker till att kostnaderna är underskattade och att detta liknar en förtäckt amnesti för 9 000 personer som inte har skyddsskäl, som har fått sin sak prövad och som i enlighet med reglerad invandring faktiskt borde återvända hem. De kan sedan gärna komma som arbetskraftsinvandrare – den möjligheten finns. Men detta lagförslag är illa genomtänkt, och det borde faktiskt dras tillbaka.

Anf. 14 Statsrådet HELENE FRITZON (S):

Herr talman! Regeringen är överens. Det framgår med all önskvärd tydlighet när vi lägger fram en lagrådsremiss. Jag tycker att det ser lite mer bekymmersamt ut på den borgerliga kanten i just migrationsfrågorna, och kanske i synnerhet i just denna fråga.

Jag har den största respekt för alla inkomna remissynpunkter. Som jag sa har det inkommit 200 remissynpunkter. Jag läser alla, och regeringen analyserar alla. Johan Forssell väljer ut några som såklart passar hans argumentation.

Jag utgår från och hoppas att vi är överens om grunderna och att Johan Forssell värnar asylrätten – det har jag inte fått ett riktigt tydligt svar på från Moderaterna – och att vi ska fortsätta arbetet med ordning och reda i migrationspolitiken.

Vi införde den tillfälliga lagen, då också med stöd från Moderaterna. Det har i sin tur inneburit att vi har fått andra länder att ta ett något ökat ansvar för Europas flyktingpolitik.

Jag ska vara mycket noga med att säga att detta är mycket svåra frågor. Det handlar om människor i utsatta situationer, och det handlar om ett ansvar som samhället genom detta förslag tar för att människor i utsatta situationer har fått vänta väldigt länge. Bakgrunden är det exceptionellt stora mottagande som Sverige hade 2015 och 2016. Det är därför som regeringen överväger detta förslag, och det är därför som regeringen har valt att med mycket hög hastighet lägga fram en lagrådsremiss, ha en kort remissrunda och ändå har fått så många värdefulla synpunkter tillbaka som 200 instanser kan prestera på tre veckor. Det tycker jag är imponerande, och det kommer regeringen på alla sätt att överväga i sitt arbete.

Avslutningsvis har jag en fråga till Johan Forsell, för att försöka förstå Moderaternas argumentation. När ni styrde hade ni möjlighet att lägga fram förslag. Ni lade fram ett förslag som ni kallade för spårbytet. Det betydde att de som hade fått nej på sin asylansökan kunde få en ny möjlighet att prövas för ett arbetstillstånd.

Vi gör egentligen i grunden precis samma sak. Man har fått nej för att man bedömdes som vuxen och inte som barn. Man får då en möjlighet att gå in i någonting så viktigt som utbildning och ett erbjudande om gymnasiestudier.

Det är för mig helt obegripligt att se någon skillnad i dessa båda förslag. Man har fått ett nej, man får en annan möjlighet att fortsätta en tid till i Sverige. Om det sedan leder till arbete kan man få ett uppehållstillstånd. Det gäller för båda dessa vägar, både för spårbytet och för det förslag som regeringen nu har lagt fram.

Anf. 15 JOHAN FORSSELL (M):

Herr talman! Regeringen är överens, säger migrationsministern. Det är möjligt att regeringen är det nu. Men då är man det därför att migrationsministern i dag står i kammaren och håller mycket övertygande anföranden som går i rakt motsatt riktning från det som hon sa på samma övertygande sätt för bara några månader sedan. Jag säger detta bara för att vi ska vara på det klara med det.

Jag kan inte dra någon annan slutsats av detta faktum än att Miljöpartiet fortfarande har ett mycket stort inflytande över denna regerings migrationspolitik, uppenbarligen ett större inflytande än vad migrationsminister Heléne Fritzson själv har. Det är ett viktigt konstaterande inför höstens valrörelse.

När det gäller frågan om spårbyten tycker jag att det är en mycket stor skillnad. Jag tycker inte att man ska tvinga ut en person som har arbete, som kan försörja sig själv och som är med och bidrar till allas vårt gemensamma bästa. Tvärtom tycker jag att det är en klok moderat princip att egna ansträngningar, flit och arbete ska löna sig och premieras. Som jag flera gånger har sagt behöver vi till exempel mer av arbetskraftsinvandring till Sverige.

Men det som regeringen nu gör är någonting annat, det är att till omfattande kostnader ge uppehållstillstånd för gymnasiestudier till 9 000 personer – en större grupp dessutom – som har fått nej. Det rör sig om sammanlagt 3 miljarder kronor fördelade över en treårsperiod.

Detta beskrivs som ordning och reda. Men allvarligt talat, migrationsministern, hur mycket ordning och reda är det att ge uppehållstillstånd till 9 000 personer som har fått nej? Hur mycket ordning och reda är det att den person som har fått nej, följt svenska lagar och regler och återvänt hem inte omfattas, medan den person som i strid med gällande lagstiftning har hållit sig kvar i landet, mot svenska lagar och regler, ska kunna beviljas uppehållstillstånd? Hur mycket ordning och reda är det, migrationsministern?

Anf. 16 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S):

Herr talman! Grundprincipen är att vi i Sverige har en utgångspunkt där vi säger att de personer som kan komma att omfattas av förslaget inte ska hamna i ett sämre läge än de hade gjort om handläggningen hade skett under mer normala förhållanden. Johan Forssell vet att det är ungefär tre–fyra månader.

Dessa personer har kommit och ansökt om asyl som ensamkommande barn och unga. De har fått vänta mer än 15 månader, i flera fall upp till två år, blivit bedömda som vuxna och har fått ett nej och är kvar i landet. Flera av dem har dessutom påbörjat en gymnasieutbildning. Nu ger vi dem en möjlighet att vid ett tillfälle ansöka om en ingång till gymnasiestudier som kan se lite olika ut. Det kan vara sedvanliga gymnasiestudier, det kan vara komvux, det kan vara folkhögskola och det kan vara yrkespaketet som i sin tur ger en möjlighet till en övergång till arbete – det som i Johan Forsells kontext kallas spårbyte. Det är utgångspunkten och grunden för det förslag som regeringen har haft ute på remiss. Utgångspunkten är att vi på alla sätt fortsättningsvis värnar både ordning och reda och asylrätten i

svensk politik. Frågan om asylrätten ur ett moderat perspektiv fick jag faktiskt inte svar på. Men jag tackar för svaret på frågan om spårbytet, och jag tackar för interpellationen och debatten.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellationerna 2017/18:367 och 374 om Mora-Siljan flygplats

Anf. 17 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Marie Olsson har frågat mig vad jag avser att göra för att bidra till en lösning på det flygstopp som nu har drabbat Mora-Siljan flygplats, samt på vilket sätt jag tror att ett reguljärt flyg mellan Arlanda och Mora-Siljan flygplats skulle kunna säkras också på längre sikt. Peter Helander har frågat mig vad som förhindrar mig och regeringen att ta ett helhetsansvar och genom regleringsbrev fatta beslut om att belägga hela flyglinjen Sveg–Mora–Arlanda med trafikplikt. Eftersom interpellationerna berör samma ämnesområde väljer jag att besvara dem i ett gemensamt svar.

Mellan Trafikverket och Flexflight ApS finns ett avtal om flygtrafik för att fullgöra allmän trafikplikt på sträckan mellan Härjedalen Sveg Airport och Stockholm Arlanda Airport. Vid fullgörandet av sådan trafikplikt är mellanlandning i Mora tillåten. Flexflight ApS har sedan november 2015 mellanlandat i Mora, men bolaget har nyligen meddelat att de har för avsikt att upphöra med denna mellanlandning. Som Marie Olsson nämner skulle detta innebära att flyglinjen mellan Mora Siljan Airport och Stockholm Arlanda Airport upphör.

Avseende Peter Helanders fråga gällande beslut om att belägga hela flyglinjen Sveg–Mora–Arlanda med trafikplikt har Trafikverket enligt sin instruktion i uppgift att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift.

Trafikverket har utrett behovet av upphandlad flygtrafik för perioden 2019–2023, och flyglinjen mellan Mora Siljan Airport och Stockholm Arlanda Airport ses inte som transportpolitiskt motiverad för allmän trafikplikt. Mora Siljan Airport är dock fortsatt möjlig att använda för mellanlandning och annan flygtrafik.

Regeringen är väl medveten om situationen för flyglinjen mellan Mora Siljan Airport och Stockholm Arlanda och tar kontinuerligt del av information om läget. Vi är en regering för hela landet, och de icke-statliga flygplatserna har, vid sidan av det statliga basutbudet av flygplatser, en viktig roll att spela för att vi ska uppnå en god tillgänglighet i hela landet. Samtidigt ska flygets miljö- och klimatpåverkan minska.

Avslutningsvis har Peter Helander påpekat behovet av att jag och regeringen har en helhetssyn i frågan. Då vill jag nämna att Regeringskansliet har påbörjat den flygplatsöversyn som regeringen aviserade i flygstrategin förra året. Översynen görs med utgångspunkten att tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser.

Anf. 18 MARIE OLSSON (S):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka statsrådet Tomas Eneroth för svaret på interpellationen.

Sedan den 1 mars ligger flygtrafiken mellan Mora och Arlanda helt nere. Det är väldigt viktigt att stoppet inte blir permanent. Arbetet med att hitta en lösning måste fortsätta, och jag vet att man arbetar aktivt med den frågan.

När vi stod här senast var det inte riktigt klart vilka flyglinjer som skulle ingå i Trafikverkets upphandling av trafikpliktig flygtrafik. Nu vet vi att Trafikverket har beslutat att inte lägga trafikplikt på Mora-Siljan flygplats, och det är inte heller troligt att Trafikverket ändrar sig på eget initiativ. Denna flygplats är belägen i ett ytterområde med låg trafikintensitet och ett långt avstånd till Stockholm Arlanda och andra motsvarande flygplatser med ett nät av nationella och internationella kommunikationsmöjligheter.

Möjligheterna att använda andra transportsätt till bland annat Stockholm är ganska begränsade. Tåget från Mora station till Stockholms central tar till exempel närmare fyra timmar – de gånger tåget utmed Dalabanan går som det ska enligt tidtabell. Tyvärr är det bara tidtabellen Trafikverket tittar på när man utreder behov av trafikplikt. Verkligheten kan vara en helt annan utmed Dalabanan, där det faktiskt också skulle behövas ganska stora investeringar.

Jag åker den där sträckan två gånger varje vecka, och på måndagen i förra veckan tog det drygt nio timmar att ta sig från Mora till Stockholm. När jag åkte hem på torsdagen lämnade jag Stockholm kl. 17.45 och var framme i Mora kl. 03.15 – alltså nio och en halv timme senare. I går när jag åkte ned tog det faktiskt bara drygt fyra timmar, mot tidtabellens tre timmar och fyrtyo minuter, och då kändes det faktiskt riktigt bra.

När flyget inte längre går måste affärsresenärer som har behov av att kunna flyga vidare ut i Europa resa kvällen innan för att vara säkra på att hinna med morgonflyget från Arlanda. Tyvärr kommer det att innebära att allt fler tar bilen. Flyget går inte, eftersom det inte finns något, och tåget litar man inte längre riktigt på. Det är tråkigt att höra diskussionerna i tåg-vagnarna när man åker tåg. Tyvärr blir det bil i stället, och det innebär en ännu större miljöbelastning.

Varje dag som trafiken står still riskerar allt fler arbetstillfällen att ryka vid företagen i norra Dalarna. Företagsledning, utbildningsfunktioner och säljavdelningar är det första som kommer att flyttas från våra kommuner. Därefter kommer produktionsenheter – risken är nämligen att företagsledningarna tycker att det är lite bökit att besöka enheterna. Det är främst teknik- och skogsföretagen som tillsammans med besöksnäringen är ryggraden i vårt näringsliv uppe i norra och västra Dalarna.

Jag vet att detta inte är några nyheter för statsrådet, men det understryker vikten av att hitta en lösning på frågan.

Anf. 19 PETER HELANDER (C):

Herr talman! Det kan vara så att jag behöver ett par inlägg på mig för att få fram alla mina argument. Jag tackar dock statsrådet Tomas Eneroth för svaret, även om det inte var det svar jag hade hoppats på.

Som Marie Olsson sa upphörde flygtrafiken mellan Mora och Stockholm i torsdags. Statsrådet Eneroth säger att flygbolaget valde att sluta flyga, och jag undrar vem som har skrivit det i statsrådets manus. Det är verkligen en omskrivning som inte riktigt beskriver vad som har hänt.

Under en längre tid – sedan 2015 – har det flygbolag som trafikerar flyglinjen Sveg–Arlanda, där det finns en trafikplikt, kunnat mellanlanda i Mora för vidare färd mot Arlanda. Mellanlandningen har Mora kommun betalat, eftersom det inte finns något underlag för kommersiell trafik. Det har varit en lösning som har fungerat relativt väl.

I flygbolagets avtal med Trafikverket står det, precis som statsrådet säger, att man *får* mellanlanda i Mora. Men plötsligt har någon på Trafikverket tyckt att man inte får göra som man har gjort de senaste åren. Flygbolaget får visserligen mellanlanda, men det måste ske på kommersiella grunder. Mora kommun får inte betala för mellanlandningen.

Detta är den första av många moment 22-situationer i den här affären. Eftersom det inte finns något kommersiellt underlag för mellanlandning landar inte flygbolaget längre. Sanningen är väl också att Trafikverket har pratat med flygbolaget och sagt att man kommer att dra in tillstånden för hela flygningen om bolaget kommer att mellanlanda och ta betalt. Bolaget hoppar alltså inte direkt över Mora frivilligt.

Nu flyger planet i stället över huvudet på oss på Mora flygplats – vi kan faktiskt se visuellt när det passerar oss, vilket känns jättemärkligt. Vi står med en flygplats utan förbindelse med Arlanda. Statsrådet säger i sitt svar att flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska, vilket är en hedervärd ambition som även vi i Centerpartiet delar. Men jag måste fråga på vilket sätt flygets miljö- och klimatpåverkan minskar genom att flygplanet flyger över huvudet på oss och fortsätter ned mot Arlanda. Eftersom detta till stor del handlar om tjänsteresor kommer dessutom företagen, som Marie säger, att ta bilen i stället.

Under en längre tid har det förts diskussioner med Trafikverket om hur man ska kunna lösa situationen. Som statsrådet påpekade gör Trafikverket sin bedömning av vilka linjer som ska omfattas av trafikplikt, och av någon anledning har man alltså valt att inte belägga flyglinjen Mora–Arlanda med trafikplikt. Däremot säger man att linjen Torsby–Hagfors ska ha fortsatt trafikplikt, och man säger att även Kramfors ska ha trafikplikt – trots att det finns bättre förutsättningar och är närmare till andra flygplatser där än i Mora.

Detta kompliceras också av att EU:s regelverk säger att man inte kan ge statsstöd till en flyglinje om det går att nå huvudstaden på mindre än tre timmar. Här har Trafikverket lagt på en timme och säger fyra timmar. Vi hamnar precis under fyra timmar – om man nu skulle råka bo på Mora station. Då tar det strax under fyra timmar.

Statsrådet vet kanske att upptagningsområdet för norra Dalarna utgör ungefär 70 procent av Dalarnas yta, vilket är lika stort som Slovakien. Det tar minst två och en halv timme att ta sig från Grövelsjön ned till Mora för att sedan kunna åka tåg. Det innebär att det tar minst sex och en halv timme enkel resa och tretton timmar tur och retur. Detta tycker Trafikverket är en god tillgänglighet, men det tycker inte jag. Jag undrar om statsrådet delar Trafikverkets bedömning.

Anf. 20 ANN-BRITT ÅSEBOL (M):

Herr talman och statsrådet Eneroth! Jag håller fullkomligt med om att det är viktigt att hela landet ska leva och att det är avgörande för entreprenörskap och småföretagande på landsbygden att vi har en väl fungerande kommunikationsplan och fungerande kommunikationer.

Små och medelstora företag är i dag beroende av kunder och leverantörer ganska långt utanför hemorten. Det är inte bara kontakter med andra delar av Sverige som krävs utan även med kontinenten. Utan goda kommunikationer är det svårt att fortsätta att verka och utvecklas i Dalarna.

Dalarna behöver förbindelse med huvudstaden och möjlighet att nå ut i världen via Arlanda. Som vi har hört här förut från talarstolen är det här med att åka tåg inte det rätta alternativet för oss som bor i Dalarna, och ännu värre är det om man bor i norra Dalarna.

Jag satt också på 17.45-tåget i torsdags. Jag skulle bara till Falun och trodde att jag skulle vara hemma halv nio på kvällen men kom hem klockan halv tre på natten. Det är alltså inget alternativ att åka tåg i stället för att ta flyget.

Det tar i dag betydligt längre tid att åka tåg mellan Mora och Stockholm än för 20 år sedan, förutsatt att tåget kommer fram i tid.

Nu är problemet hur vi ska ta oss ned till Arlanda när flyget är nedlagt sedan en vecka tillbaka. Trafikverket har som sagt lagt fram förslag på vilka flyglinjer man vill satsa på och där flygtrafiken kan upphandlas, och det görs genom att man lägger trafikplikt på sträckan. Men Trafikverket anser att Mora har så bra kommunikationer utan flyg att det inte behövs trafikplikt.

Trafikverket struntar i EU-reglerna som säger att man ska kunna upphandla flygtrafik om restiden med tåg är över tre timmar. Trafikverket vill ha fyra timmar.

Det glest befolkade Sverige ska tydligen ha sämre kommunikationer än övriga Europa. Infrastrukturministern har tidigare då frågan lyfts här i kammaren meddelat att det är upp till Trafikverket att besluta om regional trafik.

När Alliansen var vid makten tog vi ansvar för de linjer som krävde stöd – jag tänker bland annat på linjen Arlanda–Hagfors–Torsby – och beordrade Trafikverket att ändra sitt beslut. Nuvarande regering har samma möjlighet genom sitt regleringsbrev till Trafikverket om den här trafikplikten till Mora flygplats. Ministern har ju gjort det tidigare genom att upphandla nattrafiken mellan Östersund och Stockholm. Varför inte göra samma med flyget till Mora för att rädda näringslivet i norra Dalarna?

Det här är ingen budgetfråga, för det finns medel inom ramen för upphandlad trafik. Det är heller inte en miljöfråga, för flyget ingår redan i EU:s system för utsläppsrätter.

Varför vill inte infrastrukturministern medverka till att vi får behålla flyglinjen till Mora?

Anf. 21 STEN BERGHEDEN (M):

Herr talman! Den här frågan är oerhört viktig och ska också sättas in i sammanhanget när det gäller vart svenskt flyg ska ta vägen. Vi från Moderaterna tror att svenskt flyg kommer att behövas ännu mer i framtiden med tanke på att vi ska kunna resa från och till delar av landet som på

andra sätt kan vara otillgängliga och samtidigt kunna hålla igång våra företag.

Det är, precis som mina företrädare har sagt här, oerhört viktigt för företagen att man kan nå marknader och att man kan få in servicetekniker och annat till sina industrier och få in kompetens. Det är också viktigt för turismen i framtiden. Flyget kommer alltså att betyda mer och mer för att landet verkligen ska hänga ihop. Då är detta fel väg att gå. Regeringens politik på det här området hänger helt enkelt inte ihop nu.

Vi har en minister som påstår att vi ska satsa på landsbygden samtidigt som man höjer skatterna på bensin och diesel och föreslår nya kilometer-skatter. Infrastrukturministern är nu med och lägger ned fungerande flyglinjer. Man inför flygskatter och försämrar därmed för näringslivet och för turismen. Man hotar kompetensförsörjningen och hotar marknadskontakter för företag med mera. Detta är inte bra, infrastrukturministern.

Nedlagda linjer hotar också i förlängningen flygplatsen i Mora, vilket är ännu allvarigare med tanke på ambulanshelikopter och övriga flygtransporter och annat som måste finnas i området. Det är helt enkelt ett hårt mot landsbygden. Vi saknar andra transportalternativ och är beroende av fungerande flyg och vägar.

I stället planerar den här regeringen och ministern nya, dyra höghastighetståg som är direkt olönsamma och som kommer att äta upp oerhört mycket pengar i infrastruktursatsningar framåt. För att bekosta detta höjer man bensin- och dieselskatter och inför kilometerskatter och flygskatter. Detta är ingen bra politik för att hela landet verkligen ska fungera.

Herr talman! Jag läste nyligen att Kastrup nu sänker sina landningsavgifter den 1 april med 30 procent. Detta sker alltså samtidigt som regeringen och ministern inför en ny flygskatt i Sverige den 1 april. Detta kommer att gynna en överflyttning av transporter från Sverige till Kastrup.

De tänker alltså sänka priserna på sina flygbiljetter i Danmark för att plocka andelar från Sverige när Sveriges regering inför en flygskatt. Detta är inte bra för miljön, det är inte bra för våra företag och det kommer att hämma den utveckling vi är så beroende av för att kunna behålla vår välfärd här i Sverige.

Den här politiken är inte bra. Den är inte bra för miljön. Nu kommer folk att sätta sig i bilar för att ta sig till en annan flygplats för att kunna flyga vidare ut i världen. Det är precis vad som kommer att hända även i Mora. Bekymret är: Ska då de här personerna sätta sig i bilen och åka 16 mil till Sveg eller 10 mil till Borlänge i stället?

80 procent av resenärerna som reser från Mora, enligt de uppgifter jag har, är företagsresenärer. Det är alltså näringslivet, de som skapar jobb och tillväxt i området, som använder flygplatsen. Detta är en av de livsnerver som måste fungera på landsbygden.

Jag måste ställa frågan, precis som Marie Olsson gjorde innan: Vad avser ministern att göra för att rädda den här linjen? Och hur stärker man företagen och gynnar jobben, tillväxten och möjligheterna på landsbygden när man lägger ned flyglinjer? Vi vill snarare starta flyglinjer för att få en närhet för landsbygden.

Anf. 22 RIKARD LARSSON (S):

Herr talman! Jag kunde inte riktigt hålla mig från att delta i diskussionen när bland annat Sten Bergheden var uppe i talarstolen.

Jag tror att man gör hela den här frågan en otjänst när man drar ut argumentationen som Sten Bergheden gör här. Jag tycker att det här är en viktig fråga, och jag har försökt följa den. Jag har också besökt Mora flygplats. Jag tycker att frågan är bekymmersam, och jag inser att det här är bekymmersamt för Mora och delar av Dalarna. Men jag kan ändå inte undvika att beskriva det perspektiv som jag hade när jag kom in i riksdagen och började jobba med flygfrågorna 2014.

Då stod vi med två diskussioner om flyget. En diskussion handlade om flygets överlevnad regionalt och de regionala flygplatserna, för deras möjligheter att få stöd av staten eller av kommunerna var hotade framför allt utifrån den EU-reglering som fanns kring statsstöd. Det var den ena frågan, och den var stor och viktig för många delar av landet och för de delar som Sten Bergheden talar om.

I dag befinner vi oss i en annan situation. EU har minskat trycket på de regionala flygplatserna. Lättnaden är stor på många håll över att man faktiskt kan ge statligt och kommunalt stöd. Regeringen satsar nya pengar på statligt stöd till de regionala flygplatserna. Där har det alltså skett väldigt mycket positivt.

Den andra frågan som jag blev mycket uppvaktad kring handlade faktiskt om Dalarna, nämligen om Sälens flygplats. Oron var stor att man inte skulle få de resurser som man hade hoppats på från statens sida för att kunna bygga Sälens flygplats. Det fick man. Det beslutade regeringen. Det var en viktig fråga för Sälen och för möjligheten att utveckla turismen i den delen av Dalarna.

Jag säger det här eftersom jag tror att man inte ska försöka blanda bort korten. Frågan är inte betjänt av att detta görs till en stor nationell debatt om regionalpolitiken. Frågan är nämligen komplicerad i sig.

Det sägs här att Trafikverket struntar i EU-reglerna. Det är inte på det sättet. EU har inte skrivit regler som säger att det måste vara allmän trafikplikt på flyglinjerna om restiden är längre än tre timmar. EU fungerar inte på det sättet. EU säger att om restiden är kortare än tre timmar får det inte ges statsstöd. I EU har man nästan alltid varit noggrann med att det inte ska ges statsstöd som förstör den fria konkurrensen. Det är utgångspunkten för EU:s reglering. EU tvingar inte någon att ge statsstöd över huvud taget.

Jag tycker att man ska nyansera diskussionen lite. Det är en fråga som är bekymmersam för Dalarna. Jag hoppas att det går att komma fram till en lösning, men man ska vara försiktig med att dra för stora växlar på det som händer just nu.

Anf. 23 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Tack till alla interpellanter för kloka och insiktsfulla inlägg!

Jag kan hålla med om Rikard Larssons uppfattning att Sten Berghedens försök att göra lite mer nationell politik av detta kanske inte var det mest lyckade.

Sysselsättningen ökade inte dramatiskt under tiden vi hade en borgerlig regering. Det var inte då näringslivet blomstrade, vare sig i Dalarna eller någon annanstans. Tvärtom – då minskade ni investeringarna i infrastruktur, då sköt arbetslösheten i höjden och då skuldsatte ni Sverige, Sten Bergheden.

I dag har vi ett annat läge. I dag har vi EU:s högsta sysselsättning. Ungdomsarbetslösheten, som var valets stora fråga 2014, är den lägsta på 14 år. Det är också bra tillväxt och överskott i statens finanser.

Vi tar strukturgrepp i stället för att göra nödlösningar, inte minst när det gäller flygpolitiken, med en nationell flygstrategi och med ett Arlandaråd, som jag är ordförande i. Där tittar vi på Arlandas långsiktiga utveckling. På tal om Kastrup har vi ganska mycket att lära av den danska systematiska satsningen på ett ordentligt nationellt flygnav.

Vi går nu vidare med en flygplatsöversyn, där vi tittar på hela den svenska flygplatsstrukturen. Det är viktigt, för att vi inte ska hamna i ett sådant läge som den tidigare borgerliga regeringen gjorde. När marknaden inte bar flygpolitiken eller linjerna tvingades man gå in och göra långtgående åtaganden.

Jag har uppskattat den dialog som jag har haft med företrädarna i Dalarna. Jag uppvaktades nyligen av landshövdingen, Ylva Thörn, tillsammans med Anna Hedh, kommunalrådet i Mora, och Abbe Ronsten, regionpolitikern. De var otroligt konstruktiva när det gäller att titta på vad vi kan göra för att säkerställa långsiktigt hållbara förutsättningar för Dalarna och för regionerna att ha bra förbindelser med huvudstaden. Det är otroligt viktigt.

Regeringens satsning på Sälen är viktig för att utveckla inte minst besöksnäringen i en sådan region. Men bra kommunikationer – oavsett om det är flyg, järnväg eller vägar – måste fungera väl också för den starka industriregion som Dalarna faktiskt är. Det måste vara utgångspunkten när vi tittar på vilka insatser vi kan göra.

Staten ger i dag omfattande stöd till flygplatsstrukturen. Trots att Mora-Siljan har 6 455 resenärer – det är en av Sveriges absolut minsta flygplatser – får den ändå 2,3 miljoner kronor i statligt flygplatsstöd. I budgeten har vi nu en ytterligare satsning, på 85 miljoner, på de regionala flygplatserna. Det är för övrigt en satsning som de borgerliga partierna säger nej till.

Det här är en regering som ser att flyget har stor betydelse, inte minst inrikesflyget, för möjligheten att knyta ihop ett land. Vi är nämligen en regering för hela landet. Vi är en regering som ser till att flytta ut statliga verk och myndigheter i hela landet och som säkerställer att statlig service finns i hela landet.

Vi kommer naturligtvis också att jobba intensivt med att hitta bra förbindelser, också för Dalaregionen, till övriga delar av landet. Men frågan är komplex. Jag vet att Marie Olsson, Peter Helander och flera andra är lika djupt invigda som jag i hur vi ska hantera ett snårigt EU-regelverk om statsstödsregler med förutsättningar för kommersiella och offentliga in-tressen när det gäller möjligheten att uppbära trafik.

Regeringen har inte stängt ned flygplatsen eller flygtrafiken. Det är det svenska domstolsväsendet som tolkar de lagar vi har och den EU-rätt vi har. Och i en dom i Falu tingsrätt beslöts att man inte får uppbära dubbla ersättningar på det sätt som Flexflight gjorde. Därför är det rimligt att Trafikverket meddelade detta. Effekten blev att Flexflight valde att avstå från att flyga den sträckan.

Jag tänker fortsätta följa frågan och föra konstruktiva diskussioner med de regionala företrädarna i Dalarna. Jag inser också betydelsen och vikten av goda förbindelser mellan Dalarna och inte minst huvudstadsregionen.

Anf. 24 MARIE OLSSON (S):

Herr talman! Jag vill börja med att rätta Sten Bergheden. Det går inga flyg från Borlänge till Arlanda. Från Borlänge kan man flyga inrikes till Malmö och Göteborg men inte till Arlanda.

Jag vill lägga till ytterligare konsekvenser. Det handlar om konsekvenserna för sjukvården. Mora lasarets möjligheter att bedriva akutsjukvård och medverka till organtransplantationer kommer tyvärr att urholkas ganska snabbt i och med det här. Vi kommer att tvingas ha betydligt lägre beredskapsnivå än i dag.

Reguljärtrafiken är grundstenen för att Mora-Siljan flygplats ska kunna hantera organtransporter och annan vingburen luftambulansverksamhet i princip dygnet runt, tack vare det behov av rampverksamhet som snöröjning, tankning och tornverksamhet som reguljärflyget medför.

Mora lasarett har också möjlighet att upprätthålla hög kompetensnivå genom att personal med hög specialistkompetens kan flygas in med kort varsel. Mora lasarets ställning riskeras alltså också av det här uppehållet – som jag gärna vill se det – i flygtrafiken.

Trafikverket har utrett behovet av flygtrafik för perioden 2019–2023, och flyglinjen Mora–Arlanda ses inte som motiverad för allmän trafikplikt. Men, precis som har sagts, föreslås en fortsatt möjlighet för mellanlandning. Och lösningen med mellanlandning, med flyg från Sveg till Arlanda, har varit bra. Den kunde inte fortsätta, rent lagligt. Det förstår vi. Det råder inga tveksamheter där.

Flyglinjen är av väsentlig betydelse för hela regionen. Då menar jag den ekonomiska och sociala utvecklingen i såväl Mora som Orsa, Älvdalen, Malung-Sälén och Vansbro.

Jag hoppas att vi tillsammans kan se till att hela Sverige ska leva och att vi kan säkerställa att Mora-Siljan flygplats får trafikplikt framöver. Det har gjorts undantag tidigare, precis som Peter Helander lyfte fram. Då gällde det sträckan Torsby–Hagfors–Arlanda och Kramfors–Arlanda. Det behövs göras undantag även här.

Anf. 25 PETER HELANDER (C):

Herr talman! Först vill jag korrigera några siffror. Det kanske inte har världens största betydelse, men det är 7 500 resenärer från Mora varav 3 900 trafikerar sträckan Mora–Arlanda. Övriga är turister från södra Sverige som ska till Sälén. Vi tror väl inte att de kommer att flyga till Mora när Säléns flygplats blir klar. Det handlar alltså om 3 900 resenärer. Jag ska också säga att Sveg har 6 300 resenärer. Alla förstår alltså att det inte är kommersiellt gångbart.

I diskussionen med Trafikverket har det egentligen inte funnits något utrymme för att hitta någon lösning. På Trafikverket har man åtminstone inte varit behjälpliga med att hitta lösningar för att det ska gå att flyga Sveg–Mora–Arlanda. Även om kommunen säger ”Vi kan betala vår del av kostnaderna” säger Trafikverket att det inte finns några former för det, vilket leder till ganska tunga suckar. Vi har nämligen gjort det tidigare. Då gällde det tåg. Regionen gick in och betalade en del av tågstnaderna.

Kan inte Mora kommun upphandla trafiken själv då? Det vore samhällsekonomiskt mycket dåligt, men det skulle man väl kunna göra. Rikard Larsson pekade på att det skulle vara en möjlighet. Men det är det inte.

Trafikverket säger att ingen, inte ens kommunen, får upphandla eftersom det inte är trafikplikt på flyglinjen Mora–Arlanda.

Detta är deras tolkning av lagstiftningen. Varför man väljer att tolka den på det sättet kan man ju undra. Här uppstår den andra moment 22-situationen. Vad ska man göra med en flygplats utan flyg?

Statsrådet säger i sitt svar att det pågår en flygplatsöversyn för att tydliggöra statens ansvar och för att se vilket stöd som staten kan ge till icke-statliga flygplatser. Även om vi får 100 miljoner, vad ska vi göra med de pengarna om vi inte har något flyg? Det är alltså flyget som är basen för hela frågan.

Flyglinjen Mora–Arlanda är ett flyg för företagen där 80 procent är tjänsteresor av de 3 900 som flyger. Det finns 2 000 företag och 18 000 anställda i upptagningsområdet. Det finns i regionen ett antal internationella företag som rör sig på en internationell marknad. De startades som familjeföretag och blev sedan uppköpta av större företag som verkar i internationella koncerner. Av dessa finns det ett företag med 250 000 anställda som har sitt säte i Paris.

Det går fortare att ta sig från Paris till Teheran och Bagdad än från Paris till Mora. Den restiden är en timme kortare. Man sitter på ett koncernledningskontor i Paris och genom ett pennstreck kan lägga ned fabriker, arbetsplatser och hundratals arbetstillfällen, så får det stora konsekvenser. Ett arbetstillfälle i Mora är ungefär som 50 arbetstillfällen i Storstockholm. Det får alltså ett sådant genomslag.

Försvinner flyglinjen kan den öppna flygplatsen bli en stängd flygplats. Då kan man inte landa med de 200 viktiga ambulansflygtransporterna per år som landar på flygplatsen för att kunna försörja patienter på Mora lasarett. Det är inte bara en fråga för Mora kommun, en lite kommun i norra Dalarna, utan stödet är monumentalt i hela Dalarna för att man ska upprätthålla flyglinjen. Region Dalarna, Landstinget i Dalarna, landshövdingen i Dalarna, LO-distriktet i Dalarna, näringslivet i norra Västerdalarna, kulturen och idrotten står alla bakom behovet av denna flyglinje.

Trafikverket tvär sina händer och sedan lämnar man över frågan till regeringen. Det är bråttom. Ni får inte vänta för länge.

Anf. 26 ANN-BRITT ÅSEBOL (M):

Herr talman! Det här är en viktig fråga för norra Dalarna. Det är viktigt att det finns en flygförbindelse från Mora till Stockholm.

Rikard Larsson, jag förstår att om man kommer från ditt landskap har man inte så långa avstånd. Men om man ska ta sig från norra länsdelen i vårt avlånga län tar det alltså tre timmar från Grövelsjön till Mora flygplats. Redan där är det långa avstånd.

Det är allvarligt att det inte finns en flyglinje mellan Mora och Stockholm. Industrin, som är viktig för att man ska kunna leva i hela landet, finns i norra länsdelen. Vi har tidigare hört om tunga industriföretag som har sina huvudkontor på andra ställen i världen, men de väljer att förlägga sin tillverkning till Mora. Vi vill ha kvar den industrin. Vi behöver dessa arbetstillfällen för att hela landet ska leva. Det är ju det som infrastrukturministern säger, att man vill se till hela landet. Ja, men visa då detta genom att vi får bra kommunikationer och genom att vi får ha kvar trafiklinjen mellan Mora och Stockholm.

Som före detta landstingspolitiker vet jag hur viktig flygplatsen är för sjuktransporter och framför allt för organtransporter och blodtransporter till och från lasarettet i Mora. Det lasarettet behövs också för den norra länsdelen. Man tycker att Dalarna med sin befolkning inte behövde ha den här flygplatsen, men i och med att länet ser ut som det gör behövs såväl flygplatsen som lasarettet i Mora. Den är väldigt viktig del.

Eftersom regeringen och infrastrukturministern har gjort det här tidigare: Se till att vi får en trafikplikt mellan Mora och Arlanda! Alliansregeringen kunde fixa en trafikplikt mellan Arlanda och Torsby, Hagfors. Visa också handlingskraft genom att införa en trafikplikt mellan Arlanda och Mora!

Anf. 27 STEN BERGHEDEN (M):

Herr talman! Först vill jag säga till infrastrukturministern att om man höjer en flygskatt i Sverige och sedan satsar smulor på de regionala flygplatserna kommer det inte att gynna näringslivet i de här delarna. Varenda företagare, all arbetskraft och alla turister som ska resa till och från sina marknader kommer att få betala mer skatt.

Till Rikard Larsson kan jag bara säga att det är klart att han som bor i Skåne nu ser möjligheten att åka över till Danmark och ta flyget därifrån. Det är 30 procent billigare nu när skatten höjs här i Sverige. Han ser inte några bekymmer med att flygplatsen i Mora försvinner.

Jag tycker att det är allvarligt att vi inte har hört någon vilja från ministern i det här läget. Det är en allvarlig situation. Ministern pratar om att landet blomstrar, men det tänker ministern sätta stopp för genom att lägga ned flyglinjen från Mora till Arlanda. Detta kommer nog inte att göra att det blomstrar mer i Dalarna med en nedlagd flyglinje och i värsta fall en nedlagd flygplats.

Det är bara att konstatera det som också Marie Olsson sa, att det handlar om 16 mil till Svea om man ska ta sig till Arlanda i fortsättningen. Det är vad ministern talar om för näringslivet: Räkna med att det blir dyrare, svårare och det kommer att bli jobbigare att både driva och sköta företag i Dalarna därför att vi har planerat en satsning på höghastighetståg i södra Sverige som inte går ihop. Vi tänker låta flyget, bilarna och lastbilarna betala denna ofinansierade satsning i södra Sverige.

Det är det faktum som råder. I sitt svar säger ministern att han kontinuerligt tar del av informationen om läget. Nu räcker inte det, ministern. Flyglinjen är nedlagd och du tar kontinuerligt del av information om läget. Nej, gör om och gör rätt! Vi väntar på ett bättre svar om detta.

Anf. 28 RIKARD LARSSON (S):

Herr talman! Vissa inlägg hoppas man ibland att slippa göra. Sten Bergheden tillhör dem som så fort den här typen av allvarliga frågor kommer upp försöker att spela bort korten med någonting helt annat. Det är klart att debatten då blir väldigt märklig.

Att i en allvarlig debatt om huruvida man ska ha flyg från Mora till Stockholm helt plötsligt anklaga mig för att vilja lägga ned Mora flygplats därför att jag hellre skulle åka från Köpenhamn är fullständigt absurt. Det är tankebanor som jag inte ens har någon idé om hur man skulle kunna följa.

Andra får rätta mig, men jag tror inte att 60 kronor mer i kostnad är det stora problemet för flygningar mellan Mora och Stockholm. De passagerare som har flugit mellan Mora och Stockholm skulle kunna klara av 60 kronor i flygskatt om man hade kunnat behålla flyglinjen. Det är inte det som är problemet med Mora. Det är viktigt att man också accepterar det som ett problem.

Jag ska vara ärlig med att säga att ministern har sin roll. Från mitt perspektiv tycker jag att Trafikverket har varit lite trubbigt i den frågan.

Jag håller helt och hållet med om det Peter Helander sa om trafikplikten. Det måste finnas en trafikplikt för att man ska kunna genomföra en upphandling. Det jag sa var att EU inte kräver att vi lägger en trafikplikt på någonting. EU säger ifrån när man inte får ge statsstöd, men EU säger ingenting om när vi måste ge statsstöd.

Jag tycker att Trafikverket hade kunnat agera mer flexibelt. Därför tycker jag att det är bra att man börjar diskutera frågan om hur man ska lösa detta med de förutsättningar som finns nu.

Anf. 29 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Först och främst vill jag säga att Rikard Larsson bemötte en del av det som Sten Bergheden sa, men återigen: Sten Bergheden tror att 60 kronor i flygskatt är det som hotar flygets utveckling. Det är naivt. Tvärtom ser vi att flyget har en ganska kraftig utveckling, inte minst när det gäller privatflyget där antalet fritidsresande ökar ordentligt. Det är ett av skälen till att Swedavia måste ta fram ganska omfattande planer för en förändrad investeringsplan för Arlanda. Det är också ett av skälen till att regeringen nu tar ett helhetsgrepp om flygstrategin, om Arlandarådet och om en flygplatsöversyn.

Vi måste se hur man möter den förändrade strukturen på flygområdet. Hur ska man klara inblandningen av biobränsle, se till att flyget – precis som alla andra trafikslag – ska kunna klara sina miljö- och klimatåtaganden. Samtidigt måste vi säkerställa bra förbindelser i hela landet.

Om man däremot blandar in höghastighetståg är det värt en egen litan. Jag tycker dock att Sten Bergheden i så fall först och främst borde tala med sina moderata kollegor i övriga delar av landet, vilka stenhårt lobbar gentemot regeringen för att höghastighetståg ska byggas. De ser det som en viktig del för att vi klimatsmart ska kunna transportera oss och samtidigt avlasta det nuvarande järnvägssystemet på ett sätt som gör att godstrafiken i större utsträckning får plats där. Men detta är mer en generell debatt.

Vad gäller den seriösa diskussionen om förutsättningarna för Mora har jag all förståelse för detta. Jag kommer själv ifrån Kosta. Om jag skulle flyga från Kosta, som är ett litet samhälle med 800 invånare, hade jag behövt åka antingen in till Växjö, ned till Ronneby eller bort till Kalmar. Jag vet mycket väl vad det innebär för exportföretag och andra branscher att ha bra förbindelser ut till världens marknader.

Jag vet också att vi i Sverige har en tradition av att staten ska ta ett stort ansvar. Därför öppnar vi genom Trafikverkets försorg för möjligheten till trafikplikt, och därför ger staten, regioner och kommuner också ganska omfattande subventioner för att upprätthålla detta.

Den siffra som jag har fått registrerad för mig – ursäkt, Peter Helander – är 6 455 resenärer, men det spelar kanske mindre roll. För dessa blir det

ändå en kraftig subvention om man ser till varje biljett. Vi gör denna subvention för att vi ser att det kan vara nödvändigt för att upprätthålla bra affärskontakter. För Moras del handlar 80 procent om affärsresenärer. Vi gör det också för att vi ser att det finns andra viktiga skäl till att vi stöder trafikslag. På samma sätt gör vi när det gäller kollektivtrafiken eller järnvägstrafiken.

Den här regeringen satsar på att förbättra förbindelserna i landet, men vi gör det i ett läge där den förutvarande alliansregeringen lät bli att investera i inte minst järnvägssystemet men naturligtvis också vägar. Vi har 100 miljarder mer att lägga på infrastruktur än alliansregeringen hade.

Samtidigt har vi ett EU-regelverk att förhålla oss till, vilket jag vet att även interpellanterna känner till. Jag vill i detta sammanhang korrigera Peter Helander något. Trafikverket gör ingen egen frivillig tolkning av regelverket, utan det förhåller sig faktiskt på detta sätt. EU granskar och ställer särskilda frågor om den svenska tillämpningen och statsstödsreglerna. Falu tingsrätt bedömde att det med den lagstiftning som vi har beslutat om i Sveriges riksdag inte var rätt att ge dubbla ersättningar till Flexflight, alltså från både Dalarna och Trafikverket.

Om vi ska kunna upprätthålla en struktur som denna måste vi göra rätt, vi måste se till att följa de lagar och regler vi har och vi måste se till att vi har ett långsiktigt åtagande så att vi inte i förlängningen hamnar i en ryckighet i planeringen. Det skulle annars långsiktigt skada förutsättningarna för näringslivet i Dalarna.

Det har därför varit viktigt för mig att ha en bra dialog med länsstyrelsen, regionala företrädare och kommunala företrädare. Denna dialog fortsätter. Vi behöver undersöka olika alternativ men också naturligtvis sätta dem i ett sammanhang av de andra investeringar som vi kommer att göra i samband med den nationella planen.

Regeringen har alldeles nyligen lagt 250 miljoner till Sälens flygplats. I Borlänge finns också en flygplats. Det finns stora infrastrukturbehov i Dalarna. Jag avser att fortsätta med en sådan här viktig regionalpolitisk markering, eftersom det är viktigt att hela Sverige kan leva.

Anf. 30 MARIE OLSSON (S):

Herr talman! Jag vet att du, Tomas, som statsråd är mycket väl medveten om riskerna med att flygtrafiken nu har ett – såsom jag ser det – uppehåll och om vikten vid att den så snart som möjligt kommer igång igen. Jag vet också att det inte är du som har beslutat om att lägga ned flygtrafiken, vilket det lät som ett tag här från talarstolen.

Min förhoppning är att frågan inte slutar i politiskt käbbel och polemik för att vinna snabba populistiska poäng. Jag önskar att det slutar i en samsyn i vikten av att vi tillsammans hittar en lösning för att flygtrafiken kan fortsätta mellan Mora och Arlanda. Det var tanken med min interpellation.

Anf. 31 PETER HELANDER (C):

Herr talman! Trafikverkets tolkning av trafikplikt och vem som får göra en upphandling ligger nu för prövning hos EU. Om man ska vara ärlig visar EU inget större intresse för frågan. De tycker inte att den är speciellt intressant och förstår kanske nästan inte varför den har kommit dit över huvud taget. Jag väljer nog att säga att Trafikverket har övertolkat regelverket.

Frågan brådskar ur flera aspekter. Om vi inte får ett positivt beslut måste personal sägas upp i Dalaflygets organisation. Man kan inte hålla igång en flygplats bara för att det kanske kan hända något om ett år. Det kanske inte händer något alls. Uppehåll i flygtrafik försämrar också förtroendet för transportslaget, och det tar lång tid att bygga upp det igen.

Det finns i Dalarna en otroligt bred politisk uppslutning kring detta. När det behövs går vi samman, oavsett partipolitiska färger, med näringsliv och fackföreningar för att driva en så viktig fråga som att få trafikplikt på flyg mellan Mora och Arlanda.

Om regeringen vill att det ska finnas jobb och företagande på landsbygden och att hela landet ska kunna leva finns det inget som hindrar den från att fatta ett beslut på torsdag. Men det kanske är lite kort om tid eftersom detta inte finns på dagordningen. Det finns emellertid inget som formellt förhindrar regeringen från att fatta beslut på torsdag och genom ett regleringsbrev lägga trafikplikt på flyg mellan Mora och Arlanda. Frågan skulle i så fall ha fått en lösning.

Jag hoppas att Tomas Eneroth och regeringen jobbar vidare med frågan så att det inom kort kommer en lösning för det problem som hänger som en bila över norra Dalarna.

Anf. 32 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag vill tacka interpellanterna för kloka inlägg. Jag uppskattar engagemanget och vill gärna tro att det finns en bred uppslutning i Sveriges riksdag för att hela landet ska leva.

Vi är ju en regering för hela landet. Inte minst märks det genom den offensiva regionalpolitiska satsning som det innebär när vi flyttar ut statlig verksamhet från Stockholm till stora delar av landet. Vi säkerställer att man numera har statlig verksamhet i hela landet genom statliga servicekontor. Vi ser till att ha en helt annan regionalpolitisk fördelning framöver, oavsett om vi talar om infrastrukturmedel eller andra insatser – för att inte tala om utbildningsmöjligheter. Detta är viktigt.

Det är naturligtvis också viktigt att skapa långsiktiga förutsättningar vad gäller vilka transportlösningar som vi tycker är mest lämpliga. Detta är ett av skälen till att regeringen arbetar med en flygstrategi, med en flygplatsöversyn och med Arlandarådet. Detta är också ett av skälen till att vi tittar på hur vi ska hantera det EU-regelverk som under väldigt lång tid har varit ett hot mot svenska mindre flygplatser, eftersom EU har en snäv tolkning av vad som har varit statsstödsregler.

Nu ser det ut som att vi har lyckats få framgång, vilket innebär att vi kan ge friare möjligheter att stödja lokala och regionala flygplatser. Det innebär att vi i budget kunde lägga 85 miljoner kronor extra för sådana stöd. Detta är naturligtvis en viktig del för att hitta bra transportlösningar.

Detta är viktigt för att vi ska kunna stärka sysselsättningen i Sverige för att vi fortsättningsvis ska ha en stark ekonomisk utveckling.

Trots det som Sten Bergheden och många andra tidigare har lyft fram kan jag inte låta bli att säga att vi ska komma ihåg att det är under den här regeringen som Sveriges utveckling har vänt. Det är nu vi har överskott i statens finanser. Det är nu vi har EU:s högsta sysselsättning. Det är nu ungdomsarbetslösheten – den stora frågan vid valet 2014 – är den lägsta på 14 år. Vi klarar av att såväl ta ansvar för infrastrukturen som att ge mer

resurser till investeringar och att ta ansvar för landets ekonomi. Detta kommer vi att fortsätta göra.

Prot. 2017/18:79
6 mars

Svar på
interpellationer

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2017/18:376 om anslag för vägunderhåll

Anf. 33 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jessica Rosencrantz har ställt ett antal frågor till mig vilka alla berör hur jag och regeringen ser på att Trafikverket bedömer att med nuvarande anslag kommer det svenska vägnätet att försämras, om jag anser att det är acceptabelt och om jag avser att vidta några åtgärder.

Det finns behov av att både utveckla och vidmakthålla transportinfrastrukturen. Behoven av underhållsåtgärder av de statliga vägarna och järnvägarna är stora. Regeringen har därför i den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 ökat anslaget till underhåll. Vägunderhållet ökar med 7 procent och järnvägsunderhållet ökar med 47 procent jämfört med nuvarande plan. Ökningarna grundas på en behovsanalys inom väg- respektive järnvägssystemen. Det är kraftiga ambitionshöjningar i förhållande till den nuvarande nationella planen som Jessica Rosencrantz eget parti var med och tog fram.

Även om anslagen nu höjs rejält är behoven som tidigare nämnts stora. Det medför att de åtgärder som ska vidtas behöver prioriteras. Regeringens utgångspunkt är att behålla en fortsatt hög nivå på säkerhet och tillgänglighet i hela det statliga vägnätet under kommande planperiod. Behov av prioriteringar riskerar dock totalt sett medföra att åtgärder inte kan optimeras ur ett livscykelperspektiv i delar av det lågtrafikerade vägnätet. Det kan medföra ett ökat behov av felavhjälpande åtgärder för att säkerställa framkomligheten. I sitt förslag till nationell plan gör Trafikverket bedömningen att påverkan på de lågtrafikerade vägarna blir liten och uppstår under slutet av planperioden.

Regeringen anser dock att det är bekymmersamt att Trafikverket bedömer att tillståndet för delar av det lågtrafikerade vägnätet riskerar att försämras. Regeringen har därför i budgetpropositionen för 2018 genomfört en extra satsning på vägunderhåll i landsbygd med 300 miljoner kronor. Jag kommer nogsamt att fortsätta följa denna fråga.

Anf. 34 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Det är bra att statsrådet erkänner att regeringens politik leder till sämre vägar på sina håll. Vad som är värre är att man låter det ske.

Den senaste veckans trafikchaos har lamslagit Sverige. Snöoväder och halka har orsakat avåknings, masskrockar och stängda vägar. Trafikverket har avrått allmänheten från att ge sig ut på vägarna.

Vissa extremväder är svåra att planera för. Men i ett land där snön faller varje år borde vi kunna ha en bättre beredskap. Trafikverket varnar för att regeringens politik leder till sämre vägar. Moderaterna oroas av att regeringen underinvesterar i vårt vägnät. Därför satsar vi 6 miljarder mer än regeringen på vägunderhåll och snöröjning.

Jag noterar att jag inte får några exakta svar på vilka delar av landet som kommer att drabbas hårdast av regeringens nedprioriteringar. Men om man utgår från fördelningen i den nuvarande nationella transportplanen skulle Moderaternas extra 6 miljarder enligt en rapport från riksdagens utredningstjänst ge 1 miljard mer till Västra Götaland, 700 miljoner mer till Skåne, 200 miljoner mer till Dalarna, 150 miljoner mer till Västernorrland och så vidare. Det är pengar som gör skillnad, herr talman.

Regeringens nedprioritering av vägnätet sker samtidigt som Trafikverket beslutar att sänka hastigheten på ett stort antal vägar till följd av bristande underhåll och trafiksäkerhet. Det är orimligt att hastigheter ska sänkas för att regeringen inte vill satsa på vägunderhållet. Dessutom ser vi hur regeringen genom Trafikverket avsäger sig underhållsansvaret för vägsträckor runt om i landet som staten tidigare har haft ansvar för.

Trafikverket varnar för att politiken riskerar att bygga upp en underhållsskuld i vårt vägnät på samma sätt som politiken i decennier gjort på järnvägen, vilket varit ett stort misstag. Vad anser statsrådet om risken för att vi bygger upp en underhållsskuld på vägsidan och nedprioriterar vårt vägnät på ett sätt som äventyrar både trafiksäkerhet och tillgänglighet i vårt land?

Anf. 35 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag tackar Jessica Rosencrantz för interpellationen. Jag kan dela uppfattningen att det är viktigt att vi upprätthåller en bra kvalitet på både vägar och järnvägar. Det är ett av skälen till att jag är bekymrad över Moderaternas lättsinnighet under tiden i regeringsställning, när ni lät bli att satsa på järnväg. En av orsakerna till att vi nu återkommande får höra om signalfel och växelfel är att vi under lång tid hade en finansminister, Anders Borg, som tyckte att det var olönsamt och onödigt att satsa på järnväg. Ni nedprioriterade satsningar på viktiga delar av svensk infrastruktur.

Vi gör annorlunda nu. Vi tillför 100 miljarder mer i den nationella planen för infrastrukturinvesteringar. Det är totalt 700 miljarder som vi kommer att investera för att stärka svensk infrastruktur. Vi gör en 47-procentig ökning av järnvägsunderhållet för att se till att tågen kan komma i tid och för att reparera alla de stora brister och det underhållsbehov som uppstod under tiden då vi hade en regering som tyckte att någon hundralapp i skattesänkning var viktigare än att bygga Sverige starkt inför framtiden. Vi ökar också vägunderhållet, dels med 7 procent i den nationella planen enligt det förslag som ligger, dels naturligtvis genom att vi redan i budgeten sköt till ytterligare resurser.

Jag har varit tydlig. Trafikverket har redovisat sitt förslag – det är inte regeringens. När de varnar för att det här kan innebära att man i slutet av planperioden kan få brister i det kapillära vägnätet måste vi ta den varningen på allvar. Det är en signal till alla politiker. Men då ska man vara försiktig och inte göra som Moderaterna. Man ska inte plocka pengar från utvecklingsanslaget och minska nyinvesteringarna i vare sig väg eller järnväg för att lägga pengarna på underhåll. Det är lätt att i opposition helt plötsligt ha 6 miljarder mer, vilket är den senaste summa vi fått höra. I regeringsställning fanns inte de resurserna. Tvärtom underlät ni då att investera både i järnvägar och i vägar.

Regeringen tar ett helhetsgrepp om satsningen på underhållet av våra vägar och järnvägar och naturligtvis också nyinvesteringar. Det är ett av skälen till att vi har fått starkt stöd för många bra inspel i diskussionen om den nationella planen, som regeringen inte kommer att presentera förrän i april. Vi gör det samfällt med en godsstrategi där vi tydligt talar om hur vi ska stärka förutsättningarna för godsets möjlighet att komma fram i Sverige. Vi tar ett helhetsgrepp, till skillnad från alliansregeringen, som under lång tid valde att blunda för de utmaningar som fanns på både vägar och järnvägar.

När det sedan gäller hastigheter vill jag passa på att ställa en fråga. Jag noterar att Moderaterna vid olika tillfällen har sagt att vi borde köra i 130 kilometer i timmen på våra vägar och undrat om det inte är bättre att ha lite ökade hastigheter. Jag tycker att man ska akta sig för att sänka hastigheter på pendlingssträckor. Det här har jag respekt för. Jag föredrar att man gör trafiksäkerhetshöjande insatser, vilket vi också prioriterar i de budgetdiskussioner som förs, eftersom det är viktigt att vi har en hög prioritering av säkerhet i svensk trafik. Men att öppna för 130 kilometer i timmen tror jag inte ökar säkerheten. Hastighet dödar.

Vi slog förra året nytt rekord i hur få som blivit skadade eller dödade i trafiken. Sverige är världsledande i trafiksäkerhetsarbetet. Vill Moderaterna nu i en populistisk era backa från detta och säga att det är bättre att man får köra lite snabbare och lite mer på vägarna? Vill Moderaterna göra det i stället för att prioritera säkerhet, framkomlighet, bra vägunderhåll och nyinvesteringar som inte minst öppnar för att vi kan använda järnvägs-systemet bättre och som naturligtvis också innebär att vi kan ha ett bättre fungerande vägnät?

Anf. 36 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Inledningsvis trodde jag nästan att statsrådet skulle göra det här till en järnvägsdebatt. Det kan jag i och för sig förstå; den här regeringen torde inte vara så "bekvämt" med att diskutera sina vägsatsningar, eftersom de är så pass blygsamma. När det gäller järnvägen har man ett betydligt högre tonläge, dock utan att egentligen ha några extra pengar för det heller. Jag brukar säga till statsrådet – och hans anställda som säger samma sak som han – att det inte spelar någon roll hur många gånger de säger att alliansregeringen inte satsade på järnvägsunderhållet, eftersom alla som kan läsa olika budgetdokument och nationella planer ser att alliansregeringen dubblade anslagen till järnvägsunderhållet. Jag inser att statsrådet ändå kommer att påstå motsatsen i nästa debatt, men låt mig ha det sagt.

Vad gäller den kommande nationella planen matchar Moderaterna varenda krona som regeringen lägger på järnvägsinvesteringar och har dessutom 6 miljarder mer för vägunderhåll. Vi nallar alltså inte på några investeringar, eller vad det var statsrådet antydde, utan lägger tvärtom mer som helhet i vår ram till infrastruktur.

Men det är noterbart att statsrådets regering föreslår uppräknings på 47 procent för järnvägsunderhållet och 7 procent för vägunderhållet. Jag har respekt för att det finns mycket att göra på järnvägens område. Men jag tycker att vi måste akta oss för att därför nedprioritera vägnätet. Inte minst i stora delar av glesbygd och landsbygd tappar våra vägar i standard. Trafikverket varnar för att följderna av regeringens politik riskerar att bli

sämre vägar på sina håll – inte ens bibehållen standard, utan sämre standard. Detta är till fara för bland annat trafiksäkerheten, som statsrådet talar sig varm för. Det är till fara för människors tillgänglighet och framkomlighet men också för trafiksäkerheten när vägarna inte håller måttet.

Statsrådet antyder att man redan har insett att de ekonomiska ramar man lade fram i riksdagen för bara något år sedan inte räcker till. Det är i så fall ett välkommet besked om det innebär att regeringen kommer att återkomma med ytterligare pengar till just vägunderhållet, för det behövs i vårt avlånga land. Vi får väl se och återkomma i den frågan.

Det är olyckligt om vi ska se ett ideologiskt motstånd från regeringen att satsa på våra vägar. Vi behöver i vårt avlånga land både ett järnvägsnät som går att lita på och också ett vägnät. Vi riskerar att göra om samma misstag på vägsidan som vi har gjort på järnvägssidan.

Vi kanske inte får så mycket mer svar i dag. Men det vore intressant att höra om statsrådet tycker att det är en rimlig åtgärd att vi sänker hastigheterna på våra vägar. Då talar jag inte om vilken som ska var maxhastigheten på våra motorvägar, även om jag för all del välkomnar att man kan köra fortare där det är möjligt.

Det handlar om att vi sänker hastigheterna från dagens standard därför att Trafikverket säger att man inte kan upprätthålla trafiksäkerheten. Är det en rimlig åtgärd, eller har politiken då misslyckats?

Vad säger statsrådet om att Trafikverket inom ramen för det så kallade RÄV-projektet överlåter ansvaret för olika delar av vägnätet till andra därför att det själv inte maktar med att underhålla?

Anf. 37 JASENKO OMANOVIC (S):

Herr talman! Jag hörde Jessica Rosencrantz här berätta om snökaos och avåknings på vägar. Jag måste berätta att jag den 1 februari, när det snöade en halv meter på ett dygn vid Norrlandskusten, åkte från Arlanda till Midlanda med bil. Vi var fyra i bilen.

I den stunden tänkte jag: Varför har vi inte möjlighet att stänga av vägar när det snöar så mycket? Det fanns lastbilar överallt som hade fastnat i snön, och man kunde framför allt inte se så långt framför sig. Om det snöar en halv meter snö är det inte något konstigt att det finns problem i trafiken. Det är vad jag ville säga.

Man talar om att vägunderhåll är viktigt. Jag besökte Trafikverkets Region mitt och frågade om vägunderhåll. Är man norrlänning är det jätteviktigt med vägunderhåll, apropå det statsrådet nämnde om pendling och den delen. Det är jätteviktigt att man har bra vägunderhåll.

Moderaterna drev i utskottet ett tillkännagivande om lastbilar på 74 ton. Det innebär att man i princip får köra med dem i hela landet. Det innebär till exempel i Region mitt i Västernorrland, som Jessica Rosencrantz nämnde, att man måste förstärka två broar.

Man får lägga en hel del pengar för vägunderhåll på dessa två broar medan vi i inlandet har väldigt många vägar som är i behov av underhåll. Man får prioritera att man ska kunna köra med lastbilar på 74 ton på E4:an i stället för att man ska kunna pendla från Junsele till Sollefteå eller från Ånge till Sundsvall.

Det får man göra för att Jessica Rosencrantz och hennes kamrater tyckte att man kan köra med 74 ton i hela landet. Sitter man i Stockholm

och har perspektiv på landet bör man åka ut och se hur det är att bo och leva i landet. Det går inte att ha ett perspektiv som är så snävt.

Vi behöver vägar och järnvägar. Som norrlänning är jag jätteintresserad av vägar. Men man får anpassa sig till den verklighet som finns. Vi behöver vägar i hela länet och i hela Norrland och inte bara på en kuststräcka eller vägar till Åre eller någon turistort. Vi behöver kunna leva i hela landet.

Anf. 38 LARS BECKMAN (M):

Herr talman! Tack för en väldigt viktig interpellation!

Apropå att leva i verkligheten bor jag i Gävle och har sommarstuga i Hälsingland. Jag åker väldigt ofta E4:an mellan Gävle och Hudiksvall och till och med mellan Gävle och Sundsvall.

Den 24 och 25 februari var det trafikchaos genom vårt län. Räddningstjänsten gick till och med ut och sa: Vi varnar bilister för att åka efter vägarna. Räddningstjänsten går ut och säger: Åk inte E4:an.

Herr talman! Sverige har fyra årstider: vinter, vår, sommar och höst. Det är självklart så att Sveriges bilister ska kunna räkna med att de ska kunna köra en så viktig väg som E4:an genom Sverige.

Räddningstjänsten gick också ut och talade om: E4:an bredvid Gävle är halare än en skridskobana. Med anledning av det ställde jag en skriftlig fråga till infrastrukturministern. Jag fick precis det skriftliga svaret. Det var därför jag kom och anmälde mig till debatten.

Statsrådet påstår att jag skulle vara förvånad över att vägar vintertid kan vara hala. Det skriver statsrådet i sitt skriftliga svar till mig. Nej, jag är förvånad över att infrastrukturministern tar så lätt på den bristfälliga vinterväghållningen.

Jag är förvånad över att ett statsråd i Sveriges regering struntar i de bilister som förväntar sig att de ska kunna köra tryggt och säkert efter E4:an. Det är regeringens ansvar att se till att våra vägar är farbara. Det är inte konstigt att man måste halkbekämpa i ett vinterland som Sverige.

Det är helt otillfredsställande att Räddningstjänsten går ut och säger: E4:an är halare än en skridskobana. Det har ingenting med snömängd att göra. Det har att göra med bristfällig halkbekämpning.

Det är riktigt att jag och infrastrukturministern hade en interpellationsdebatt om den bristfälliga vinterväghållningen. Sveriges Åkeriföretag har gått ut och granskat hur vinterväghållningen fungerar. Då kunde man se att det inte fanns något fel Trafikverkets specifikationer till entreprenörerna, men väl granskningen av utfallet. Man har satt upp regler och gjort upphandlingar, men det är bristfälligt.

Jag är helt övertygad om att om statsrådet satte sig in i Trafikverkets regler för vad som får hända med en så viktig väg som E4:an skulle det stå klart och tydligt i upphandlingsunderlaget att E4:an får aldrig bli halare än en skridskobana.

Konsekvensen blev i varje fall att E4:an var mer eller mindre avstängd i nästan ett helt dygn. Dessutom är det en komplikation att det är dubbla filer mellan Gävle och Uppsala, egentligen mellan Gävle och Helsingborg, men en plus en fil norrut. Det var där åtta trafikolyckor hände på ungefär samma ställe inom loppet av någon timme. Det innebar att E4:an blev avstängd.

Innan E4:an blev avstängd gick Trafikverket ut och sa: Kära bilister, åk inte E4:an utan ta de mindre vägarna förbi. Det var innan trafikolyckorna hände. Det säger sig självt att det blir en väldigt hög trafikbelastning på de mindre vägarna i Hälsingland och Gästrikland när Trafikverket går ut och säger: Åk inte E4:an.

Det är självklart så att pengar gör skillnad. Det är självklart så, precis som Jessica förklarade här, att Moderaterna har avsatt mer pengar till vägar. Då kommer vi naturligtvis att få bättre framkomlighet.

Anf. 39 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Låt mig först klargöra att det inte handlar om pengar. De resurser som behövs för vinterväghållning finns. Dem får man ta. Man ska aldrig avstå från att undanröja snöhinder eller annat på vägarna på grund av ekonomisk brist, utan detta får man ta. Den ordningen har vi, och den ordningen har också de kommuner jag känner till. Det är viktigt att vi upprätthåller en bra standard. Detta är alltså ingen resursbristfråga.

Den andra gäller om entreprenörerna lever upp till det ansvar som de har. Jag har tidigare frågat Lars Beckman, som tycker att den fria marknaden inte klarar sitt uppdrag, om han tycker att Trafikverket självt ska bedriva detta i egen regi och att staten på så sätt ska ta ett större ansvar. Jag tror inte att det vore lyckosamt. Jag tror att det är bra att vi har en tredjepartskontroll av dem som utför entreprenaderna. Naturligtvis kommer detta att ligga som en viktig del i uppföljningsarbetet av vinterväghållningen under det här året.

Det är förstås helt avgörande att vi har goda möjligheter att ta oss fram. Inte minst har jag markerat detta i den här talarstolen ett par gånger när det gäller den risk som har funnits för att man på vissa enskilda vägar i det här landet inte skulle kunna ha fungerande vinterväghållning. Där har alla ett ansvar för att hemtjänsten kommer fram och för att ambulansen kommer fram.

Däremot är jag till skillnad från Lars Beckman glad för att Trafikverket och andra aktörer, som räddningstjänsten, varnar om det är halt väglag. Vi kunde se nyss hur E4 fullständigt blockerades av tunga fordon och lastbilar som förhindrade framkomligheten för både snöröjning och andra trafikanter eftersom de inte hade vinterdäck.

I den här regeringen går vi fram med krav på vinterdäck på samtliga hjul och på släpet. Vi tycker att det är rimligt att ställa sådana krav. Jag vet inte hur Moderaterna ställer sig till det, för jag har inte fått svar från vare sig Jessica Rosencrantz eller Lars Beckman. Men jag tycker att det är rimligt att tunga fordon som riskerar att blockera vägarna, och som nu också har gjort det, ska ha samma skyldigheter som vi privatbilister har att ha vinterdäck på alla däck så att man inte blockerar vägen eller, för den delen, förorsakar allvarliga olyckor.

Sedan kommer det alltid att vara så att vi hamnar i situationer där vi får kraftiga snöfall. Jag tror att vi framöver kommer att hamna i sådana situationer oftare på grund av klimatförändringar. Det gör att vi alla ansvariga politiker måste tänka oss för när det gäller om dimensioneringen totalt sett är rätt. Det kostar att upprätthålla en högre beredskap för stora snöfall om vi ska ha denna kvalitet i hela landet, och då måste vi också vara beredda att anslå medel till det framöver. Denna fråga tycker jag att

vi behöver ställa oss oavsett vilken regering vi har, för det är en fråga som alla partier måste ta ansvar för.

Om man ser på anslagen och kostnaderna för vinterväghållningen märker man att det inte har skett några neddragningar. Vi kan konstatera att de resurser som har behövts har funnits till förfogande. Trafiksäkerheten måste alltid komma i första rummet; det ska det inte råda någon tvekan om.

Jag skrattade gott när jag hörde Jessica Rosencrantz tidigare eftersom hon frågade om det fanns ett ideologiskt motstånd mot att satsa på vägar. Jag skrattade gott eftersom jag själv har en bakgrund i fordonsindustrin, är lagom bilnördig och älskar att köra bil. Jag kommer från ett län där vägarna är helt avgörande för att vi ska ha bra framkomlighet.

Det är också därför jag själv har valt att lyfta fram det som Trafikverket säger i sitt underlag: Det finns en risk för att man i slutet av planperioden inte kan upprätthålla standarden i det kapillära vägnätet. Det är därför regeringen redan i budgetpropositionen lade 300 miljoner extra för att säkerställa att vi upprätthåller vägstandarderna i landsbygden. Det är en fråga som är viktig för den här regeringen. Till skillnad från alliansregeringen satsar vi på infrastruktur och vägar i hela landet. Vi ser till att resurser, statliga och andra, finns i hela landet, och inte bara i storstadsregionerna. Det är jag väldigt stolt över.

Anf. 40 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Detta handlar inte bara om vad Sverige ska kunna hantera i extremväder. Jag tycker att vi ska ha en bra beredskap också för det, men det handlar först och främst om att Trafikverket varnar för att vi kommer att få sämre vägar som en följd av regeringens anslag. Det är huvudfrågan för denna debatt.

Det är lite märkligt att regeringen på något vis redan innan den egna planen har trätt i kraft inser att man nog satsade för lite pengar. Jag säger detta med tanke på att vi ganska direkt i början av processen kunde se Trafikverket i olika dagstidningar redogöra för att pengarna inte skulle räcka och att vi riskerade att få sämre vägar.

Det är väl jättebra om statsrådet har vaknat och att man nu har insett att det behövs mer pengar till vägnätet. Jag tycker att det är viktigt att politiken kan säkra fungerande järnvägstransporter – där är vi helt överens och matchar varenda krona. Men jag inser också att människor och företag behöver våra vägar.

Det är intressant att höra resonemangen om vad de tyngre lastbilarna skulle medföra. Som jag har uppfattat det är vi överens om att det behövs tyngre lastbilar för svensk industri, och inte minst för skogsnäringen. Jag tycker att det är viktigt att vi kan säkra vägarna också för dem. Men i grund och botten går det hela tillbaka till att Moderaterna satsar 6 miljarder mer än regeringen och att detta är pengar som behövs för att människor ska ta sig till arbetet och för att företag ska kunna leverera sina varor.

Vi kommer kanske inte att komma längre här i dag. Men jag ser fram emot april – om jag förstod det rätt – då regeringen presenterar sig nationella plan. Förhoppningsvis har man då mer att säga om hur vi ska kunna säkerställa att vi får bättre vägar och inte sämre, som är fallet just nu med regeringens anslag.

Prot. 2017/18:79

6 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 41 JASENKO OMANOVIC (S):

Fru talman! Just det, Jessica Rosencrantz, det är viktigt att vi har tyngre lastbilar, och de är jätteviktiga för skogsindustrin. Men skogsindustrin är inte i första hand beroende av att lastbilarna kör på Europavägar, som pengarna nu kommer att gå till. Det handlar om att förstärka broar och så vidare på dessa vägar. Skogen finns inte bara runt E4, utan skogen finns inne i landet. Det är därifrån man ska köra, och det är dessa vägar vi behöver rusta upp. Så blir det nu inte, för ni har fattat beslut om ett tillkännagivande som gör att man i första hand kommer att rusta upp stora Europavägar. Det säger även Trafikverket självt om man frågar.

Lars Beckman klagar på entreprenörer. Det kan man göra. Men jag vet inte om ett förstatligande skulle ett alternativ för dig, Lars Beckman. Är det detta du frågar efter? Jag tycker som sagt att i extrema situationer, som vi började debatten med, när det gäller avåkningar och så vidare och när det kommer en halv meter snö på 24 timmar kan man behöva hålla sig ifrån vägarna. Man behöver inte göra som jag och tre andra gjorde när vi åkte längs Norrlandskusten och det var svårt att se var Söderhamn låg eftersom det snöade så mycket. Man såg inte så mycket alls.

I sådana lägen kan man stoppa en del tung trafik i stället för att säga att Trafikverket inte gör något. I extrema lägen med en halv meter snö kan man inte förvänta sig att kunna köra i 80 eller 90 kilometer i timmen med en tung lastbil. Det är inte realistiskt.

Anf. 42 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Nej, jag tycker inte att vi ska förstatliga vägunderhållet. Men jag tycker att vi ska ha mycket noggranna kontroller vid de upphandlingar som görs, och dessa kontroller ska naturligtvis göras av Trafikverket.

Jag har sett den här idén om att man ska stanna hemma när det snöar. Jag noterade att en ledande socialdemokrat i Sundsvall gick ut och sa: När det snöar ska man inte åka till jobbet, utan man kan jobba hemma. Det jag funderar på är: Vad tycker barnen som ska vara på förskolan om det påståendet? Vad tycker patienterna som ska träffa läkaren om läkaren är hemma?

Det är självklart att i ett vinterland som Sverige ska halkbekämpning och vinterväghållning fungera på ett tillfredsställande sätt. Det är ingenting nytt att det är vinter i Sverige. Det nya är möjligtvis det som antyddes här från talarstolen, och jag vill gärna säga det rent ut: Om man låter ett bilfientligt parti sitta i en svensk regering får det konsekvenser för de bilister som fick tillbringa mer eller mindre ett dygn inspärrade på E4. Om det inte var ett dygn var det i alla fall ett antal timmar.

Det är självklart att regeringen har låtit bli att prioritera vägnätet. Det är precis detta interpellationen handlar om. Trafikverket säger att de kommer att vara tvungna att göra om asfaltsvägar i Hälsingland till grusvägar beroende på att pengarna inte räcker till.

Det är en sak att stå här i en varm, skön och trygg kammare och ha synpunkter på att allting fungerar. Men om statsrådet hade suttit tillsammans med den barnfamilj som blev instängd på E4 förbi Hudiksvall skulle säkert uppfattningen ha varit annorlunda. Jag vet att P4 Gävleborg ringde och sökte statsrådet, men han hade inte möjlighet att vara med. Om statsrådet hade lyssnat då skulle han ha hört alla dessa upprörda röster som kom

fram på telefon och fick berätta om konsekvenserna av den bristfälliga vinterväghållningen.

Fru talman! Jag skulle vilja se en lite mer ödmjuk inställning från ett statsråd och en regering som är de som bär ansvaret för den situation som råder just nu.

Prot. 2017/18:79

6 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 43 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tycker alltid att jag har en ödmjuk inställning till de utmaningar vi ställs inför, men jag är lite mindre ödmjuk inför den demagogi och populism som Lars Beckman hänger sig åt. Det var inte så länge sedan Beckman via sociala medier gjorde sig lustig över en trafiksituation i Stockholm. Han sa ungefär: Jag noterar att det snöar lite grann i storstaden. Det är vi i Gävle lite mer vana vid.

Man ska vara försiktig med den typen av uttalanden. Det var uppenbarligen så att även snö i Gävle skapade trafikbekymmer. Därför är det angeläget att vi inte har besparingar på det som är vinterväghållning, och det har vi inte – tvärtom. Man ska använda de resurser som finns till förfogande. Det får aldrig vara så att ett plötsligt snöoväder eller ökad snömängd någon vinter begränsar vinterväghållningen på grund av bristande resurser. Det har vi sagt. Det är tydligt att resurserna ska finnas där för att det ska vara bra standard på våra vägar. Man ska kunna komma fram.

Det är också därför som denna regering går fram med ett förslag om vinterdäck för tunga fordon, som nu annars blockerar. Jag tänker inte minst på Beckmans trakter och inte minst på det senaste stora trafikkaoset hemma hos mig i Småland. Jag noterar att varken Jessica Rosencrantz eller Lars Beckman svarar på frågan om vinterdäck. Är ni beredda att stödja förslaget om att det ska vara vinterdäck på tunga fordon och på bussar, eller tycker ni fortfarande att man ska kunna köra med bristfälliga eller undermåliga däck på våra vägar? Jag tycker att det är allvarligt, eftersom det riskerar att skapa trafikchaos och stora problem på våra vägar.

Sedan kommer det att vara en tuff avvägning, naturligtvis, med BK4 och förstärkningar av vägnätet, som Jasenko Omanovic så förtjänstfullt redovisade. Men det är naturligtvis viktigt att vi kan öppna för 74 tons lastbilar, inte minst för skogsnäringen. Det innebär att vi måste kunna ta ett ansvar för att stärka vägunderhållet. Det är inte förvånande, Jessica Rosencrantz, att regeringen gör det. Efter att Trafikverket redovisade sin plan lade vi direkt i budgetpropositionen 300 miljoner extra. Det är så budgetarbete fungerar.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2017/18:385 om körkortskrav vid brister i synfältet

Anf. 44 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Staffan Danielsson har frågat mig om jag är beredd att låta belysa frågan om Sveriges körkortsregler för dem med viss brist i sitt synfält i jämförelse med dem som gäller i Norge och i övriga nordiska länder och EU-länder.

Jag har stor förståelse för att den som får sitt körkort indraget kan känna frustration, särskilt när det påverkar ens yrkesliv. Om det dessutom upplevs som att kraven är orättvisa i jämförelse med andra länder, eller till och med orimliga i förhållande till vad de ska mäta, blir frustrationen givetvis ännu större.

Vi måste dock komma ihåg att den enskilde medborgarens behov av tillgänglighet och rörlighet måste balanseras mot trafiksäkerheten för föraren, passagerare och medtrafikanter. Det är utifrån denna avvägning som de trafikmedicinska kraven är utformade.

Alla som har ett körkort utfärdat inom EU ska uppfylla de minimikrav på det medicinska området som följer av EU:s körkortsdirektiv. Medlemsstaterna ska införa kraven i nationell lagstiftning, och införandet kan – som Staffan Danielsson också framhåller – variera mellan medlemsstaterna.

I Sverige är Transportstyrelsen den myndighet som i detalj föreskriver de trafikmedicinska kraven. Staffan Danielsson ifrågasätter rimligheten i dessa och efterfrågar en oberoende analys. Danielsson påstår också att Transportstyrelsen agerar utifrån prestige. Här vill jag ändå betona att föreskrifterna om synfältskrav har tagits fram i samråd med den medicinska expertisen inom ögonsjukdomar.

Under 2018 ser Transportstyrelsen över det kapitel i de trafikmedicinska föreskrifterna som handlar om synkrav för körkort. Översynen kommer att inkludera internationella jämförelser gällande synfältskrav. De EU-regler som togs fram utifrån den europeiska medicinska expertgruppens arbete 2005 byggde på den då bästa tillgängliga vetenskapen. Ny forskning och nya undersökningsmetoder för att värdera synfältsdefekter har sedan dess kommit och kan möjligtvis leda till nya slutsatser.

Vi har i Sverige en stark och stolt tradition av hög trafiksäkerhet. Med nystarten för nollvisionen fortsätter våra höga ambitioner på området. Det vore olyckligt om vi hamnar i en diskussion där lägst trafikmedicinska krav ses som det mest eftersträvansvärda, men kraven ska givetvis inte vara mer strikta än vad som kan motiveras sakligt. Jag kan inte föregå resultatet av Transportstyrelsens översyn, men jag utgår från att myndigheten ser över kraven både ur ett vetenskapligt perspektiv och ur ett internationellt perspektiv.

Anf. 45 STAFFAN DANIELSSON (C):

Fru talman! Herr statsråd! Tack för svaret på min interpellation! Interpellationen ger hela min världsbild. I Östergötland säger vi så här när vi ska ge lite beröm: Det kunde ha varit värre, eller det kunde ha varit betydligt värre.

Statsrådet ger intressanta besked. Jag tolkar det positivt. Det är väldigt bra att det nu äntligen, efter 13 år med rigida och stränga regler, görs en översyn. Och har regeringen betytt något för att den görs ger jag beröm.

Jag har i många år motionerat och interPELLERAT om att Transportstyrelsen har rigida och stränga regler i fråga om kraven för att man ska få behålla eller ta körkort om man har någon brist i sitt synfält. Reglerna är i särklass strängast i världen. Det är de mest fyrkantiga. Jag har krävt att någon oberoende kraft ska analysera detta, eftersom jag har sett det som att Transportstyrelsen sitter fast i sin stränghet. Målet är att Sverige i likhet med övriga länder i EU och världen ska godta att praktiska körprov ska kunna göras av berörda för att de ska kunna bevisa sin körduglighet. Det

är bara i Sverige som detta inte tillåts. Dessa människor hänvisas i stället till en väldigt fyrkantig syntestmaskin.

Svaret från Transportstyrelsens chefsläkare, med förankring i ledningen, har ständigt varit detsamma. Sverige tillämpar EU:s regelverk. Vi sticker inte ut jämfört med andra länder. Det har man sagt med stort patos, och det har regering och riksdag naturligtvis trott på.

Tyvänn har man varit med osanning. Först de senaste åren har verkligheten kommit fram, tack vare bra grävarbete av enskilda personer. Sverige har unikt stränga och fyrkantiga regler. Forskare och trafikexperter i andra länder förundras. Vi kräver att man ska använda en syntestmaskin. Vi vägrar att låta berörda personer göra praktiska körprov. Detta är utomordentligt anmärkningsvärt.

Många tusen personer i Sverige med någon mindre brist i sitt synfält, ofta kopplad till sjukdomarna diabetes eller glaukom, har berövats sina körkort eller inte fått ta körkort och tvingas alltså till mycket stora inskränkningar i sin frihet på grund av att de inte kan köra bil. Hade de bott i Norge eller i något EU-land hade de allra flesta fått behålla sitt körkort. Det är egentligen bevisat nu genom att de allra flesta klarar sig i den nya körsimulator som har kommit till.

Det Sverige har gjort är att låta en syntestmaskin, Humphrey, bli en väldigt domare i fråga om huruvida bristen i synfältet är för stor. Humphrey är inte utvecklad för detta utan för att mäta progressionen i ögonsjukdomar som glaukom och diabetes.

Sverige har tyvärr i många år, som enda land i världen, krävt godkända prov i syntestmaskiner – av rättviseskäl och av likabehandlingskäl. Ögonläkare och examinatorer ska liksom inte ställas inför svåra val. Så har argumentationen varit.

Man sitter i maskinen med huvudet fastspänt. Blicken måste vara riktad precis framåt. Man ska klara alla små prickar som kommer upp i synfältet. Det är en oerhörd stress. Ögat får inte röra sig fritt. I alla andra länder i världen kan människor med någon brist i synfältet få visa sin körduglighet genom praktiska körprov. Denna närmast mänskliga rättighet har Sverige förvägrat dessa människor i flera decennier. Det torde strida mot EU:s proportionalitetsprincip.

Nu säger statsrådet, vilket är väldigt positivt: Under 2018 ser Transportstyrelsen över dessa föreskrifter. Översynen kommer att inkludera internationella jämförelser. Reglerna från 2005 byggde på vetenskapen då. Ny forskning har kommit och kan möjligtvis leda till nya slutsatser.

Jag tackar för det beskedet.

Anf. 46 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Staffan Danielsson, för både interpellationen och engagemanget! Jag uppskattar verkligen detta. Det har gett mig en möjlighet att fördjupa mig i frågan, inte bara utifrån den tidigare diskussionen, som kanske är mest känd för allmänheten och som handlar om personer med diabetes som kan få svårigheter att behålla körkortet. Det handlar också om andra som drabbas av synfältsbegränsningar.

Därför är det viktigt, som jag lyfte fram i svaret, med den översyn som nu Transportstyrelsen gör över detta kapitel i de trafikmedicinska föreskrifterna. Jag förutsätter, och tar för självklart, att man också utgår från det som nu är aktuell forskning och nya undersökningsmetoder.

Man bör notera att det i dag finns möjlighet att ge vissa dispenser. Jag vet att Sverige till skillnad från andra EU-länder har varit mer klart tillåtande med att ge dispens när det gäller godkänd körning i simulator. Det kan naturligtvis vara en viktig indikator.

Men det mest avgörande är att invänta Transportstyrelsens översyn. Jag tänker noggrant följa den, och det är jag övertygad om att Staffan Danielsson också kommer att göra. Vi ska se till att ny forskning och nya undersökningsmetoder är vägledande för den prövning som sker. Den ska vara rättssäker, trygga trafiksäkerheten och från den enskildes sida uppfattas som en rimlig och rättssäker bedömning av att körförmågan upprätthålls.

Anf. 47 STAFFAN DANIELSSON (C):

Fru talman! Jag tackar för infrastrukturministerns svar, som jag kan instämma i rakt av. Det är mycket roligt att vi är överens.

Vi ska väl inte se tillbaka för mycket utan se framåt. Det har varit 13 år med stor stränghet och fyrkantighet utan att trafiksäkerheten har förbättrats, och nu kommer det antligen en översyn. De som har fråntagits sina körkort kan köa sig till en plats i en körsimulator. Det är bra. 67 procent klarar provet i simulatören, vilket visar hur många som orättmätigt har förvägrats praktiska körprov.

Det är dyrt att göra testet, man blir illamående och man får bara göra ett enda försök. Det är bra med körsimulatören, men det borde öppnas för praktiska körprov med erfarna handledare. Jag hoppas att översynen kommer att leda till detta. Det är obegripligt att den möjligheten inte har funnits i Sverige.

Nu kommer en ny generation tjänstemän på Transportstyrelsen, som förhoppningsvis kan arbeta utan de låsningar som länge har funnits. När jag lämnar riksdagen hoppas jag att nya Staffan Danielsson kommer in i riksdagen och bevakar frågan. Vartefter experter och statsråd förnyas blir det också nya krafter. Jag ser Tomas Eneroth som en lovande ny kraft, och det är jag glad för.

EU har regler om proportionalitet, en praxis, som rör hur långt ett land kan gå i strängare regelverk för medborgarna än vad EU:s regelverk medger. Min uppfattning är att Sverige har gått alldeles för långt i sin stränghet så att Sverige alltså bryter mot EU:s proportionalitetsprincip. Nyttan för kollektivet är mindre än den oerhörda inskränkningen för en del personer.

Det hade varit bättre att låta någon annan än Transportstyrelsen utreda frågan; jag uppfattar att Transportstyrelsen har fastnat i prestige och själv-tillräcklighet. Det var ett nytt besked för mig att Transportstyrelsen jobbar med frågan. Jag ser positivt på en översyn. Statsrådet säger att den kan leda till nya möjligheter, och jag hoppas verkligen det. Jag accepterar att Transportstyrelsen får chansen, och det ska bli mycket intressant att se vad man kommer fram till. Transportstyrelsen vet att vi kritiker kommer att lusläsa rapporten och de internationella jämförelserna och ha synpunkter om jämförelserna skulle visa sig inte vara exakta.

Jag hoppas att siffrorna är exakta, och jag tror att de kommer att visa att Sverige i bästa välvilja har satt upp för stränga regler och att de kan utformas på ett rimligare sätt. Det är bra med körsimulatören, och vi behöver öppna för en praktisk uppkörning. Norge, som har lägre trafikdödlighet

än Sverige, har ingen körsimulator utan endast praktiska körprov över hela landet. Det går alltså att kombinera.

Jag kan flagga för att jag i mitt nästa inlägg i samband med mina slutord kommer att överlämna en liten skrivelse till statsrådet från före detta skolchefen i Östergötlands landsting tekn.mag. Roland Nilsson. Han är i någon mån drabbad av detta problem och har engagerat sig i frågan, och han har lyft fram verkligheten mycket bättre än jag.

Anf. 48 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag noterar att både Staffan Danielsson och jag kommer att se fram emot Transportstyrelsens översyn av det kapitel i trafikmedicinska föreskrifter som handlar om just synkraven. Här kommer man att inkludera internationella jämförelser, vilket jag tror att både Staffan Danielsson och jag efterlyser och ser fram emot att läsa, ny forskning och nya undersökningsmetoder.

Även om Staffan Danielsson lämnar Sveriges riksdag är jag övertygad om att han kommer att fullt ut bevaka denna fråga efter valet i höst. Det innebär att vi är flera som kommer att följa frågan.

Låt mig återigen vara tydlig; utgångspunkten är självklart att vi måste se till att upprätthålla en hög nivå på trafiksäkerheten för medtrafikanter och för dem som färdas i fordonet. Vi måste se till att det sker en rättssäker prövning, och all kunskap och teknik som finns måste användas för att säkerställa bra kvalitet för dem som genomför synfältstesten. Man måste få veta att man har rätt förmåga att föra fram ett fordon.

Nu inväntar vi Transportstyrelsens översyn, och sedan får vi se om det finns förutsättningar att agera vidare.

Anf. 49 STAFFAN DANIELSSON (C):

Fru talman! Vi är självfallet överens om kraven på bra trafiksäkerhet – att minska trafikdödligheten – och att det ska finnas förutsättningar i Sverige för detta. Här brister det ofta. Många som kör bil i Sverige har tagit körkort i Europa eller i övriga världen utan krav på syntester. De får köra mycket länge. Norrmän och andra utan dessa stränga krav kör ständigt bil i Sverige. Vi måste ändå ta till oss och anpassa oss lite där Sverige har legat för strängt. Det är vad jag hoppas av översynen.

Att enbart godta test i en syntestmaskin som inte är utvecklad för körkortsprov har lett fel. Det blir en oerhörd stress, och den enda domaren är maskinen. De krav som Transportstyrelsen i sin vishet har satt upp har gjort att av dem som nu antligen får en andra chans i körsimulator klarar sig 67 procent. Många har drabbats av att orättmätigt få sitt körkort fråntaget.

Jag hoppas att vi efter Transportstyrelsens översyn ska få rimliga regler och praktiska körprov. Syntestmaskinen Humphrey kan vara ett hjälpmedel men inte den enväldige domaren.

En del drabbade personer har engagerat sig i frågan. De är desperata och forskar i frågan, och många av dem är mycket kompetenta. Roland Nilsson känner jag som en hedersman, skolchef och mycket respekterad. Jag hoppas att statsrådet någon kväll eller på jobbet läser igenom hans skrift i lugn och ro. Jag har strukit under vad som är särskilt viktigt. Om statsrådet möjligen skulle tveka om min egen uppfattning kan han lita på Roland Nilssons!

Prot. 2017/18:79
6 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 50 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):
Fru talman! Tack, Staffan! Jag lovar att läsa Roland Nilssons brev, och jag kommer för säkerhets skull också att se till att det registreras och blir inkommen offentlig handling till Regeringskansliet.
Jag förutsätter naturligtvis att vi är flera som kommer att följa Transportstyrelsens översyn med stort intresse. Sedan får vi utifrån den bedömning som Transportstyrelsen gör se på vilket sätt vi går vidare.
Tack för interpellationsdebatten!

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 12 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:
Propositioner
2017/18:96 Karensavdrag – en mer rättvis självrisk
2017/18:120 Kreditupplysningslagen och dataskyddsförordningen
2017/18:121 Modernare adoptionsregler
2017/18:122 EU:s dataskyddsförordning och lagstiftningen inom Näringsdepartementets ansvarsområden
2017/18:123 Det straffrättsliga skyddet mot människohandel och människoexploatering
2017/18:135 Gränsen mellan enskilt och allmänt vatten
2017/18:138 Legitimation för hälso- och sjukvårdskuratorer

Skrivelse
2017/18:125 Riksrevisionens rapport om konsekvensanalyser inför migrationspolitiska beslut

Redogörelse
2017/18:RJ1 Styrelsen för Stiftelsen Riksbankens Jubileumsfonds berättelse över fondens verksamhet och förvaltning under 2017

Motion
med anledning av framst. 2017/18:RS5 Några ändringar i riksdagsordningen
2017/18:3993 av Fredrik Eriksson och Jonas Millard (SD)

§ 13 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 2 mars

2017/18:409 Justitie- och inrikesministerns uttalande om att civila ska ersätta poliser
av *Roger Haddad* (L)
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:410 Uranbrytning
av *Hanif Bali* (M)
till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)
2017/18:411 Folkmordsåtal mot IS-krigare
av *Mikael Oscarsson* (KD)
till utrikesminister Margot Wallström (S)

Prot. 2017/18:79
6 mars

den 5 mars

2017/18:412 Sveriges klimatmål
av *Emma Wallrup* (V)
till statsrådet Tomas Eneroth (S)

§ 14 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 2 mars

2017/18:951 Statistik över varsel
av *Jessika Roswall* (M)
till arbetsmarknads- och etableringsminister Ylva Johansson (S)
2017/18:952 Regeringens reformer för ren- och gruvnäringen
av *Penilla Gunther* (KD)
till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)
2017/18:953 Nederländernas erkännande av folkmordet 1915
av *Robert Hannah* (L)
till utrikesminister Margot Wallström (S)
2017/18:954 Situationen i Vitryssland
av *Christian Holm Barenfeld* (M)
till utrikesminister Margot Wallström (S)
2017/18:955 Förenklad andrahandsuthyrning
av *Boriana Åberg* (M)
till statsrådet Peter Eriksson (MP)
2017/18:956 Driften av Nationalmuseum Norr på Jamtli
av *Saila Quicklund* (M)
till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)
2017/18:957 Stärkt kvalitet i den högre utbildningen
av *Boriana Åberg* (M)
till statsrådet Helene Hellmark Knutsson (S)

den 5 mars

2017/18:958 Reglering av apanaget
av *Robert Hannah* (L)
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)
2017/18:959 Politisk rekrytering av nämndemän
av *Roger Haddad* (L)
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

Prot. 2017/18:79
6 mars

§ 15 Anmälan om skriftligt svar på fråga

Skriftligt svar på följande fråga hade kommit in:

den 2 mars

2017/18:827 Ökade bränslekostnader för jordbruket
av *Maria Malmer Stenergard* (M)
till statsrådet *Sven-Erik Bucht* (S)

§ 16 Kammaren åtskildes kl. 15.29.

Sammanträdet leddes
av andre vice talmannen från dess början till och med § 10 anf. 38 (delvis)
och
av tredje vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

ANDERS NORIN

/Olof Pilo

§ 1	Justering av protokoll.....	1
§ 2	Avsägelse.....	1
§ 3	Anmälan om kompletteringsval.....	1
§ 4	Meddelande om frågestund.....	1
§ 5	Anmälan om fördröjda svar på interpellationer.....	2
§ 6	Ärenden för bordläggning.....	2
§ 7	Svar på interpellation 2017/18:380 om de nya amorteringskraven.....	3
	Anf. 1 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	3
	Anf. 2 ISABELLA HÖKMARK (M).....	4
	Anf. 3 HILLEVI LARSSON (S).....	5
	Anf. 4 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	6
	Anf. 5 ISABELLA HÖKMARK (M).....	7
	Anf. 6 HILLEVI LARSSON (S).....	8
	Anf. 7 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	8
	Anf. 8 ISABELLA HÖKMARK (M).....	10
	Anf. 9 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	10
§ 8	Svar på interpellation 2017/18:393 om regeringens förslag om nya möjligheter till uppehållstillstånd	11
	Anf. 10 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S).....	11
	Anf. 11 JOHAN FORSSELL (M).....	11
	Anf. 12 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S).....	12
	Anf. 13 JOHAN FORSSELL (M).....	13
	Anf. 14 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S).....	14
	Anf. 15 JOHAN FORSSELL (M).....	15
	Anf. 16 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S).....	15
§ 9	Svar på interpellationerna 2017/18:367 och 374 om Mora- Siljan flygplats.....	16
	Anf. 17 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	16
	Anf. 18 MARIE OLSSON (S).....	17
	Anf. 19 PETER HELANDER (C).....	17
	Anf. 20 ANN-BRITT ÅSEBOL (M).....	19
	Anf. 21 STEN BERGHEDEN (M).....	19
	Anf. 22 RIKARD LARSSON (S).....	20
	Anf. 23 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	21
	Anf. 24 MARIE OLSSON (S).....	23
	Anf. 25 PETER HELANDER (C).....	23
	Anf. 26 ANN-BRITT ÅSEBOL (M).....	24
	Anf. 27 STEN BERGHEDEN (M).....	25
	Anf. 28 RIKARD LARSSON (S).....	25
	Anf. 29 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	26
	Anf. 30 MARIE OLSSON (S).....	27
	Anf. 31 PETER HELANDER (C).....	27
	Anf. 32 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	28
§ 10	Svar på interpellation 2017/18:376 om anslag för vägunderhåll.....	29
	Anf. 33 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	29

Anf. 34 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	29
Anf. 35 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	30
Anf. 36 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	31
Anf. 37 JASENKO OMANOVIC (S)	32
Anf. 38 LARS BECKMAN (M)	33
Anf. 39 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	34
Anf. 40 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	35
Anf. 41 JASENKO OMANOVIC (S)	36
Anf. 42 LARS BECKMAN (M)	36
Anf. 43 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	37
§ 11 Svar på interpellation 2017/18:385 om körkortskrav vid brister i synfältet	37
Anf. 44 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	37
Anf. 45 STAFFAN DANIELSSON (C).....	38
Anf. 46 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	39
Anf. 47 STAFFAN DANIELSSON (C).....	40
Anf. 48 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	41
Anf. 49 STAFFAN DANIELSSON (C).....	41
Anf. 50 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	42
§ 12 Bordläggning.....	42
§ 13 Anmälan om interpellationer	42
§ 14 Anmälan om frågor för skriftliga svar	43
§ 15 Anmälan om skriftligt svar på fråga.....	44
§ 16 Kammaren åtskildes kl. 15.29.	44