

Tisdagen den 2 juni

Kl. 13.00–16.00
18.00–20.14

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 19 maj justerades.

§ 2 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Tredje vice talmannen anmälde att utdrag ur prot. 2014/15:36 för tisdagen den 26 maj i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från miljö- och jordbruksutskottet.

§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2014/15:583

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:583 Kvinnors och barns situation i Palestina
av Amineh Kakabaveh (V)

Interpellationen kommer inte att hinna besvaras inom föreskriven tid
på grund av sjukdom.

Stockholm den 1 juni 2015

Utrikesdepartementet

Margot Wallström (S)

Enligt uppdrag

Fredrik Jörgensen

Expeditionschef

Interpellation 2014/15:607

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:607 Externa aktörer i integrationsarbetet
av Fredrik Schulte (M)

Interpellationen kommer att besvaras den 5 juni.

Skälet till dröjsmålet är inbokade resor och engagemang som inte kan ändras.

Stockholm den 28 maj 2015
Arbetsmarknadsdepartementet
Ylva Johansson (S)
Enligt uppdrag
Maria Fjellman Lundqvist
Tf. expeditions- och rättschef

§ 4 Anmälan om granskningsrapport

Tredje vice talmannen anmälde att följande granskningsrapport hade kommit in från Riksrevisionen:

RiR 2015:11 Regeringens styrning av SOS Alarm – viktigt för människors trygghet

§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Propositioner
2014/15:118 till konstitutionsutskottet
2014/15:121 till utbildningsutskottet
2014/15:122 till civilutskottet
2014/15:123 till näringsutskottet

§ 6 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Utrikesutskottets betänkande
2014/15:UU11 Strategisk exportkontroll 2014 – krigsmateriel och produkter med dubbla användningsområden

Försvarsutskottets betänkande
2014/15:FöU10 Riksrevisionens rapport om informationssäkerhet i den civila statsförvaltningen

Civilutskottets betänkanden
2014/15:CU12 Förenklningar i anläggningslagen
2014/15:CU13 Ledningsrätt i tomträtt
2014/15:CU14 Modernare lantmäterisammanträden

Socialutskottets betänkanden
2014/15:SoU13 Riksrevisionens rapport om överenskommelser mellan regeringen och SKL inom hälso- och sjukvården
2014/15:SoU17 Legitimation för kuratorer inom hälso- och sjukvården

Utrikesutskottets betänkanden
2014/15:UU14 Europarådet
2014/15:UU16 Organisationen för säkerhet och samarbete i Europa
(OSSE)

§ 7 Svar på interpellationerna 2014/15:401, 402, 403 och 516 om flygskatten

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Edward Riedl har frågat statsrådet Anna Johansson om hon anser att det finns någon lärdom att dra från de länder som infört en flygskatt för att sedan ta bort den. Vidare har han frågat om statsrådet tror att ett införande av en flygskatt totalt sett kommer att innebära minskade utsläpp av växthusgaser i Sverige och om ministern har övervägt om det finns andra, effektivare sätt att uppnå en lika stor eller större utsläppsminskning. Vidare har han frågat om statsrådet har tagit initiativ till en analys för att granska effekterna av införande av en flygskatt för sysselsättning, ekonomi och tillgänglighet. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på dessa interpellationer. Avslutningsvis har han frågat mig om det är fördelningspolitiskt rimligt och rättvist att intäkterna från flygskatten, som i större utsträckning kommer att belasta norra Sverige, ska finansiera utbyggnaden av höghastighetståg i södra Sverige.

Regeringen bedömer att det inför framtiden är en viktig utmaning att minska transportsektorns klimatpåverkan. I detta arbete spelar skatter en viktig roll. Ett av syftena med skatter inom transportsektorn, som en eventuell flygskatt, är att ge konsumenterna incitament för ett effektivare resande och för att välja mer miljövänliga alternativ.

De exempel som nämns i interpellationen kring internationella erfarenheter är ensidiga. Ett större antal länder har infört flygskatt, med olika typer av utformning och resultat. Vid sidan av de länder som nämns i interpellationen har bland annat Tyskland, Frankrike, Österrike och Storbritannien sedan flera år någon typ av flygskatt.

I budgetpropositionen för 2015 framförde regeringen att en utredning bör tillsättas för att utreda hur en skatt på flygresor kan utformas så att flyget i högre utsträckning skulle bära sina egna klimatkostnader.

Regeringen har fortfarande ambitionen att tillsätta en utredning som kommer att hantera dessa frågor. En sådan utredning bör utvärdera såväl effekter på sysselsättning, ekonomi, tillgänglighet och miljö som hur en skatt på flygresor påverkar olika delar av Sverige. Utredningen bör också ta hänsyn till erfarenheterna från olika länder.

Regeringens mål är ett jämlikt Sverige som håller ihop. Människor ska kunna arbeta, bo och resa i hela landet. Genom innovation och effektivitet ska också hela transportsystemets klimatpåverkan minska. Regeringen kommer att återkomma i samband med infrastrukturpropositionen under 2016, som bland annat har detta som utgångspunkt.

Anf. 2 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaren på de fyra interpellationer om regeringens planerade flygskatt som jag har ställt!

Jag har ställt ett flertal frågor. Jag kommer att hålla mig till några, då tiden är knapp. Till att börja med skulle jag vilja veta: Tror ministern att en flygskatt kommer att innebära minskade utsläpp av växthusgaser? Andra länder har infört och sedan avskaffat flygskatten. De länderna konstaterar att miljövinster är obefintliga. Man får överflyttningseffekter. Det flyttas över till biltrafik eller till flygplatser i närliggande länder, om vi är nere på kontinenten i Europa, där avstånden inte är så långa.

Sverige har lite speciella förhållanden. Det är ett avlångt land. Det är stora avstånd att överbrygga. Sannolikt kommer vi inte att få överflyttning till flygplatser i andra länder. Däremot kommer mycket av trafiken att styras om till bilar.

Svenskt Flyg har räknat på vad en svensk flygskatt skulle innebära i miljötermer för Sverige. Man konstaterar att de miljövinster man skulle kunna uppnå med en flygskatt rör sig i häradet 0,2 procent. Det är minimala effekter som man skulle uppnå när det gäller miljömässigheten. Det motsvarar ungefär utsläppen från biltrafiken i vårt land under 48 timmar. Det är väldigt små miljövinster.

Däremot konstaterar flygbolag som Malmö Aviation, som i dag är ett av de första i världen att flyga på biobränslen i det som ska bli kommersiell trafik: Skulle man införa en flygskatt som tar bort marginalerna kommer bolag som vill gå före och ta miljöansvar inte att ha de ekonomiska marginalerna att göra det.

En flygskatt skulle sannolikt innebära små miljövinster i det korta perspektivet. Dessutom skulle det engagemang som de här bolagen i dag har när det gäller att flytta över till miljövänliga alternativ gå om intet, och det vore olyckligt.

Sedan, fru talman, menar ministern att jag och de som påstår detta har fel. Då skulle jag vilja fråga ministern om hon har sett några positiva erfarenheter från de andra länderna. Hon räknar upp några länder i sitt svar. Då är frågan: Finns det några positiva erfarenheter av de här flygskatterna när det gäller miljö eller ekonomi?

Som jag sa: Miljövinster är obefintliga. Men de ekonomiska konsekvenserna av införande av flygskatt är desto mer kännbara. Det är också skälet till att ett land som Nederländerna tog bort flygskatten året efter att man infört den. Man kunde inte påvisa några miljövinster. Samtidigt förlorade man 11 miljarder i bnp. Det är enorma pengar, stora belopp, som går om intet utan att man vinner någonting när det gäller miljön. Man avskaffade flygskatten, som sagt, redan efter ett år.

Storbritannien är ett annat land som ministern räknar upp. Konsultföretaget PWC har räknat fram att Storbritannien förlorar i häradet 178 miljarder under åren 2013–2015, de år de har granskat, på att man har en nationell flygskatt.

Fru talman! Kan ministern berätta om något land där flygskatt införts utan att allvarligt skada ekonomin? Man borde ha kommit relativt långt i det arbetet.

Anf. 3 SARA KARLSSON (S):

Fru talman! Det är roligt med entusiasm. Så måste man väl ändå beskriva det när Edward Riedl har skrivit fyra interpellationer på samma tema till den här debatten. Men det är intressant med moderater och miljö när det handlar om entusiasm. Det är alltid entusiasm i fråga om att vara emot.

Det är också väldigt förvirrande när det gäller Moderaterna och miljöpolitik i största allmänhet. Vad vill de egentligen? Moderaterna brukar säga att de tycker att det är angeläget att vi ska nå klimatmålen. De brukar också räkna sig som anhängare av ekonomiska styrmedel och anhängare av principen att förorenaren ska betala – polluter pays principle. Men Moderaterna är alltid, med några få undantag, emot att använda ekonomiska styrmedel när det kommer förslag som just handlar om att tillämpa principen att förorenaren ska betala.

När man jobbar med klimatfrågan behöver man titta på de olika sektorernas klimatpåverkan. Då går det inte att ignorera att flyget har en relativt stor klimatpåverkan när det gäller inrikes resor men framför allt när det gäller svenskars utrikes resor. Det är någonting som vi behöver hantera.

Kostnaderna för flygtrafiken har minskat ganska drastiskt över tid. Men motsvarande när det gäller tågtrafik är det omvända. Där har kostnaderna ökat.

När man tittar på hur Moderaterna förhåller sig till denna situation ser man att de säger nej till att göra saker som skulle öka kostnaderna för flyget eller se till att flyget får betala mer av sina miljökostnader. Men under den förra mandatperioden och dessförinnan kunde vi se hur man lade extra banavgifter på tågtrafiken för att göra den dyrare. Är det ett rimligt sätt att hantera klimatfrågan om man säger sig vilja uppnå klimatmålen och säger sig vara en anhängare av principen att förorenaren ska betala? Är det rimligt att lämna flygsektorn utan det omställningstryck som krävs för att ta fram ny teknik och få effekter för klimatet?

Edward Riedl frågar i en av dessa interpellationer om regeringen har gjort någon analys av alternativ till en flygskatt eller att på olika vis sätta ett omställningstryck på flygsektorn. Jag tycker att det skulle vara intressant att höra om Edward Riedl har någon idé om vad man skulle kunna göra där. Om man ska undanta flygsektorn från klimatpolitiken och inte sätta ett omställningstryck på den kommer man att behöva göra mer på något annat ställe.

Det skulle vara oerhört intressant att höra om Moderaterna har något förslag på något område inom klimatpolitiken där man skulle vilja göra mer.

Anf. 4 RASMUS LING (MP):

Fru talman! Det går alltid att dela upp utsläpp som sker globalt i tillräckligt små enheter för att man ska tycka att var och en av dem är försumbar. Det är ju inte en enskild liter bränd olja som förändrar klimatet, utan det är väldigt många liter över väldigt lång tid.

Men om vi ska kunna hejda de förändringar som sker måste vi ställa om på många olika sätt. Vi måste ändra produktionssätt, och vi måste i möjligaste mån gå ifrån ett oljesamhälle. Det gäller att hitta alternativa drivmedel och att hushålla bättre med de resurser som vi har.

Moderaternas track record i miljöpolitiken är inget vidare. Detta är inget nytt utan någonting som har hängt med både de gamla och de nya Moderaterna. Ibland kan Moderaterna på ett övergripande plan erkänna att klimatförändringarna och annan miljöförstöring är ett problem. I Klimatberedningen som var klar 2009 var partierna överens. Men när faktiska åtgärder ska vidtas finns det sällan någon invändning som är tillräckligt liten för att vara moderat gångbar när det handlar om åtgärder för att minska utsläppen rent konkret.

Sverige har ambitiösa mål på klimatområdet. Men för att målen ska nås krävs det åtgärder, som inte alla partier som sluter upp bakom målen har konkretiserat. Om vi ska ha nollutsläpp av klimatförändrande gaser till 2050 är det ganska bråttom att ställa om eftersom omställningen tar tid. Vi har också mål som ligger närmare i tiden, till 2020 och till 2030.

Edward Riedl skriver i sin interpellation att det svenska inrikesflyget står för 1 procent av koldioxidutsläppen, vilket han tycker är försumbart eller lite, medan övriga transportsektorn står för 38 procent. Han räknar inte in utrikesflyget, som också har sin del i detta. Men dessa utrikes flygresor kan vara svårare att ersätta än inrikes flygresor.

Jag tycker, precis som Sara Karlsson, att Edward Riedl hade varit mer trovärdig om han också hade visat någon entusiasm för att begränsa även den övriga trafiksektorns klimatpåverkan. Jag har i alla fall inte sett något sådant engagemang, snarare tvärtom i olika debatter i denna kammare tidigare.

Jag skulle vilja ställa följande fråga: Varför ska det transportslag som har de största klimatavtrycken per personkilometer vara det som är mest gynnsamt skattemässigt? Det är en fråga som jag skulle vilja ha svar på från Moderaterna.

Anf. 5 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Interpellanten menar att en flygskatt kraftigt skadar ekonomin. Här känns Moderaterna igen. Jag har haft många interpellationsdebatter med moderater som är emot alla skatteförändringar och menar att de allvarligt skadar ekonomin. Ibland låter det som om Moderaterna menar att en ekonomi utan skatter är allra bäst för ekonomin. Men om vi tittar runt om i världen ser vi att det faktiskt inte är så utan snarare tvärtom. Det är de länder som har ett uttag av skatter, som sedan kan användas för att investera i skola, utbildning för våra ungdomar, i fungerande infrastruktur, sjukvård och äldreomsorg, som har en bättre tillväxt, en högre sysselsättning och lägre arbetslöshet. Det är dessa modeller som har visat sig fungera i den globala ekonomin. Men då behöver vi också skatter.

Det är en av anledningarna till att vi tittar på ett införande av en skatt på flyget. Det ska nu utredas.

Interpellanten frågar vilka effekter det får på miljön och om det finns några länder som är nöjda med sin utformning av skatten. Det är naturligtvis frågor som utredaren ska titta på. Bland annat ska man titta på vilka effekter en skatt kan ha på miljön. Man ska naturligtvis också se på hur skatten ska utformas för att man ska kunna få effekter på miljön. Men man ska också titta på de internationella erfarenheter som finns. Det finns nämligen flera länder som har flygskatt. En del länder har haft en sådan och tagit bort den. Men flera länder har infört den och har den kvar.

Utredningen ska naturligtvis titta på de internationella erfarenheter som finns kring en skatt.

Det är naturligtvis så att om vi ska ha ett välfärdssamhälle med hög sysselsättning och hög tillväxt samt höga ambitioner vad gäller våra barns och ungdomars möjligheter att leva ett gott liv, då behöver vi också ta ut skatt.

Anf. 6 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Jag tackar övriga debattörer som har anmält sig till denna debatt.

Jag tycker att det är bra att människor reser, och jag tycker att det är bra att vi förminskar avstånden inom Sverige så att man kan bo i Norrland och jobba i Stockholm samt resa och överbrygga långa avstånd. Det är bra att människor flyger, och det är bra att människor i vårt land har så god ekonomi att de kan åka på semester till olika delar av världen. Jag tycker att det är bra.

Det som inte är bra är utsläppen, och vi ska jobba för att minska dem. Där kan man som svensk vara mycket stolt eftersom det är svenska ingenjörer och svenska företag som är med och bidrar till att flygplansmotorer släpper ut allt mindre per passagerarkilometer. Det har varit en fantastisk utveckling de senaste åren.

Vi har ett svenskt företag, Malmö Aviation, som är först ut kommersiellt och tänker flyga på biobränsle. Den flygskatt som den här regeringen vill införa kommer att slå sönder möjligheterna för Sverige att ligga i framkant och ta just det miljöansvar som en del debattörer har sagt sig vara rädda om och vilja värna.

Vi ska alltså inte sluta resa. Vi i Sverige ska göra det som vi alltid har gjort. Vi ska fortsätta att se till att vi släpper ut så lite som möjligt när vi reser. Det är rätt väg att gå.

Fru talman! Finansministern säger att Moderaterna känns igen på att de är emot skattehöjningar. Låt mig då bara påminna alla som lyssnar på den här debatten om att finansministern själv var emot denna flygskatt av samma skäl som jag, men det var före valet. Men den här regeringen har faktiskt blivit svensk mästare i att bryta sina vallöften. Löftesbrott på löftesbrott radas upp. Det är väldigt lätt att efter valet ha ett annat ljud i skällan.

Eftersom jag är från Umeå i norra Sverige ser jag ett annat problem med denna flygskatt. Kom ihåg att denna flygskatt ska bekosta infrastruktur i södra Sverige. Man ska bygga snabbjärnväg i södra Sverige. Det är i grunden bra. Men om man ska finansiera det genom att ta in en flygskatt som till största delen belastar människor i norra Sverige för att investera i södra Sverige får man en fördelningspolitisk effekt som inte alls är bra. Men det har finansministern uppenbarligen inget problem med. Jag tycker inte att det är ett bra sätt att lösa det hela på.

Fru talman! Den här regeringen är som sagt svensk mästare i att bryta sina vallöften. Både finansministern och statsministern var emot flygskatten före valet. Nu ansluter andra debattörer från Socialdemokraterna och förklarar med frenesi att man tycker att en flygskatt är bra för miljön. Före valet var ni emot. Det är inte så länge sedan.

Trots att så många löften har brutits blir man nästan indignerad när jag tar upp det faktum att löftena har brutits. Jag skulle ändå vilja veta vad som har hänt som gör att finansministern efter valet tycker att flygskatten är så mycket bättre än vad den var före valet. Vad har hänt?

Finansministern pratar om att flygskatten ska gå till skola och sjukvård. Låt mig då påminna om en debatt för några månader sedan när finansministern skulle använda flygskatten till något helt annat. Då skulle järnväg byggas i södra Sverige. I dag låter det annorlunda. Man måste bestämma sig för vad man ska använda pengarna till innan man börjar ta in dem. Det verkar inte finnas någon genomtänkt strategi från Socialdemokraterna. Det är nästan så att det anas ytterligare en seger för Miljöpartiet i regeringen.

Anf. 7 SARA KARLSSON (S):

Fru talman! Jag tycker att varje politiker som erkänner klimatfrågan och känner ett ansvar för framtiden måste ställa sig frågan vad vi kan göra på olika områden. Det går inte att ignorera flygets miljöeffekter.

Precis som Edward Riedl tycker jag att det är bra med resor. Det är bra att vi kan röra oss och spränga gränser. Det är viktigt för vår frihet och utveckling.

Jag har en son hemma, och jag vill att han i framtiden också ska kunna resa och spränga gränser. Hans eventuella barn och barnbarn ska kunna göra detsamma. Då behöver vi hitta en hållbarhet i vårt transportsystem om det ska kunna göras. Vi måste klara klimatet. Vidare måste vi se till att även flygbranschen kan ställa om. Vi vet av erfarenhet från alla andra sektorer att det krävs ett omställningstryck och en politisk vilja att åstadkomma detta.

Edward Riedl lade en rätt stor del av sitt förra inlägg på att prata om eventuella överflyttningseffekter som skulle göra att man inte åstadkommer något med sådan beskattning. Till att börja med måste jag instämma i vad finansministern sa, nämligen att det såklart beror på hur en sådan beskattning utformas. Det beror också på vad man gör på andra områden. Edward Riedl hänvisar till en överflyttning till biltrafik. Men jag vill påminna om att vi faktiskt vill ställa om hela transportsystemet. Man måste göra insatser på alla möjliga områden. Så kan man åstadkomma en effektiv klimatpolitik där målen nås.

Jag vill återigen ställa de frågor till Edward Riedl som både jag och Rasmus Ling ställde men som han inte svarade på. Vad tänker sig Edward Riedl att man ska göra i stället? Vilka förslag har han för att transportsystemet ska ställas om? Det vore intressant att få höra.

Anf. 8 RASMUS LING (MP):

Fru talman! Jag hade gärna sett en opposition i Sveriges riksdag som har en aktiv och konstruktiv röst i klimat- och miljöfrågor. En opposition som inte motsatte sig alla förslag på områdena utan i stället gick offensivt fram med vad man vill göra för att hejda utsläppen och klimatförändringarna hade varit bra.

Edward Riedl säger att han är nöjd med Sveriges insatser och att svenskarna reser alltmer. Sara Karlsson tar upp att det är viktigt att framtidens barn och vuxna kan ta sig runt på samma sätt som i dag, men det är också viktigt att tänka på att vi ska kunna göra detta globalt i alla

länder. Det påstås ofta att Sverige är ett exceptionellt föredöme i dessa frågor, men om alla medborgare i andra länder på jorden skulle ha samma resmönster skulle problemen vara ännu värre. Vi är inte alltid bäst i klassen.

Edward Riedl försöker också göra en koppling mellan flygskatten som ska utredas och infrastruktursatsningar. Det är självklart att regeringen ska göra infrastruktursatsningar i hela Sverige. Vi ska börja prioritera järnvägen bättre. Vi gör det i närtid med underhållet, och i den nationella planen kommer det att göras satsningar på nya objekt.

Fru talman! Jag fick inte svar på min fråga: Varför ska det transportslag som ger störst klimatavtryck per personkilometer vara det som är mest gynnat skattemässigt? Jag vill gärna ha ett svar.

Anf. 9 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Edward Riedl säger att vi ska jobba för att minska utsläppen. Det är precis vad vi föreslår nu, och det är Edward Riedl emot. Då undrar jag, precis som de andra som har gått upp i debatten, på vilket sätt Edward Riedl vill jobba för att minska utsläppen när det här förslaget är så dåligt. Vilka andra förslag har Moderaterna för att minska utsläppen från flyget?

Edward Riedl menar att förslaget skulle slå mot företag som utvecklar miljövänligare drivmedel för flyg, men det handlar naturligtvis om hur skatten ska utformas. Hur skatten utformas på ett lämpligt sätt är något som utredaren ska titta på.

Edward Riedl värnar norra Sverige. Då hoppas jag att vi socialdemokrater kan få stöd från Moderaterna för att bygga Norrbotniabanan. Det vore intressant.

Låt mig säga något om löftesbrott. Jag har besvarat många interpellationer från moderater om löftesbrott. Vi har lyckats reda ut vad Moderaterna menar är ett löftesbrott. Moderaterna har tydligt deklarerat i riksdagsdebatter att det är ett löftesbrott om det står i valmanifestet att man ska göra eller inte göra något. Så menar Moderaterna att det inte var ett löftesbrott när de höjde bensinskatten under sin första mandatperiod. Det är bra att vi har lyckats tydliggöra den definitionen. Då vill jag påpeka att det inte står i Socialdemokraternas valmanifest att vi inte ska införa en flygskatt. Då är det enligt den moderata definitionen inte ett löftesbrott. Däremot bröt den förra moderatledda regeringen tydligt mot sitt valmanifest när de valde att genomföra det femte jobbskatteavdraget i underskottstider trots att det mycket tydligt i valmanifestet stod att de bara skulle genomföra skattesänkningar om de kunde säkra ett överskott. Det var ett tydligt löftesbrott enligt Moderaternas definition av löftesbrott, medan vår flygskatt enligt Moderaternas definition av löftesbrott inte är ett löftesbrott.

Anf. 10 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Sara Karlsson och Rasmus Ling – riksdagskollegor – samt finansministern ställer en fråga. Jag avser att besvara den eftersom jag tycker att det är så man ska göra i en debatt. Jag har också en fråga som jag sannolikt inte kommer att få något svar på, men jag kommer att ställa den ändå.

Jag börjar med att ge svar till er som har ställt frågor. Ni frågade vad alternativet till en nationell flygskatt är om man vill åstadkomma något positivt för miljön. Svaret är att det finns många olika saker man kan göra som är betydligt mycket bättre än en flygskatt, som i de länder där man infört den inte har lett till bättre miljö utan i stället har slagit sönder stora delar av ekonomin med enorma kostnader som följd.

Man kan fortsätta det arbete som alliansregeringen påbörjade tillsammans med de övriga länderna i Europa, det vill säga se till att det blir en beskattning av flygbränslet på global nivå. Det handlar om att komma överens om det som låg i Chicagokonventionen, där man inte fick beskatta flygbränslen. Det handlar om att ta ett globalt ansvar för miljön.

Svenska företag konkurrerar med företag från resten av världen. Det är en bättre väg att gå. Vi har kommit långt i Europa och har också fått saker på plats. Vi ska uppmuntra privata initiativ likt det Malmö Aviation gör, det vill säga att flyga på biobränslen. Trots att det är dyrare väljer privata företag för att ha en bra miljöprofil att göra bra saker. Det ska vi inte slå sönder. Det ska vi uppmuntra. En flygskatt slår tyvärr sönder sådant.

Vi ska fortsätta utvecklingen av miljövänliga bränslen med forskningssatsningar eftersom mycket av det som ligger i framkant när det gäller utvecklingen av nya och bättre motorer finns i Sverige.

Var, finansministern, har flygskatt lyckats? Tycker finansministern att den fördelningspolitiska effekten är bra när norra Sverige ska betala för södra Sverige?

Med det vill jag tacka finansministern och mina riksdagskollegor för debatten.

Anf. 11 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Jag tycker att det är viktigt att inte gå händelserna i förväg. Vi kommer att tillsätta en utredning som ska titta på flygskatt och på hur man skulle kunna utforma en flygskatt. Då bör man naturligtvis ta med sig de erfarenheter som finns från andra länder i fråga om hur flygskatten är utformad för att se vad som har fungerat bättre och vad som har fungerat sämre.

Man ska ha med sig aspekter på hur det påverkar olika delar av Sverige, och man ska naturligtvis också titta på hur det kan stödjas och uppmuntras att det drivs på för en bättre klimatpåverkan när man flyger. Det är centrala aspekter som utredningen ska titta på och som det säkert finns möjligheter för oss att debattera när utredningen har lagt sitt förslag på bordet.

Vad gäller norra Sverige uppskattar jag verkligen Edward Riedls engagemang. Jag fick inte svar på frågan, men det kommer jag nog att kunna få i nästa debatt. Moderaterna har ju bytt ståndpunkt vad gäller infrastruktursatsningar på en rad områden. Tidigare tyckte man att vi hade överinvesterat i järnväg och att bygga snabbtåg var science fiction. Nu har Moderaterna sansat sig och tycker också de att det kan finnas poänger med att bygga ut järnvägsnätet. Men jag saknar fortfarande Moderaternas stöd för att bygga ut Norrbotniabanan. Det hoppas jag att vi kan tala om i framtiden.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 12 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Edward Riedl har ombett infrastrukturministern att redogöra för vilka utlovade åtgärder som uteblir på grund av det minskade reformutrymmet om kilometerskatten inte kommer att införas under denna mandatperiod. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

De offentliga finanserna har successivt försämrats sedan 2010. Försämringen beror dels på den relativt svaga ekonomiska återhämtningen och dels på att den tidigare regeringen genomfört ofinansierade åtgärder, framför allt skattesänkningar.

Underskottet i den offentliga sektorns finanser beräknas minska från och med 2015 som en följd av en ansvarsfullt förd ekonomisk politik och en ekonomisk återhämtning.

Alla utgifter måste naturligtvis prövas mot varandra. Till skillnad från den föregående regeringen ser den nuvarande regeringen till att det finns tillräckliga skatteintäkter innan reformer genomförs. Beslut om budget tas ett år i taget. Det innebär att eventuella intäkter från en vägslitageskatt inte är in-tecknade så som Edward Riedl antar.

Ett syfte med att införa en avståndsbaserad vägslitageskatt är att den tunga trafiken i högre grad ska bära de samhällsekonomiska kostnader den orsakar, såsom kostnader för vägslitage och vissa utsläpp till luft. Genom att även utländska lastbilar omfattas kommer även dessa att vara med och bära de kostnader de orsakar vid färd i Sverige.

En vägslitageskatt kan bidra till att regeringens mål om att minska miljöpåverkan från transportsektorn nås. En annan effekt av skatten kan vara att den bidrar till att vissa långväga godstransporter flyttas från lastbil till exempelvis tåg och sjöfart. Skatten bedöms även kunna innebära ökade möjligheter att styra mot mer miljöanpassade lastbilar. En avståndsbaserad skatt skulle också, beroende på utformningen av denna, kunna öka möjligheterna till kontroll av regelefterlevnaden i stort bland de aktörer som utför tunga vägtransporter.

Anf. 13 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Det här är ytterligare ett område där Socialdemokraterna och Miljöpartiet i regeringsställning vill beskatta avstånd. Norrland med stora avstånd att överbrygga ska betala mer än södra Sverige, och de pengar man tar in från norra Sverige ska man använda i södra Sverige. Det är den fördelningspolitiska profilen den här regeringen har: att ta från norr och skicka till söder.

Inför valet lovade socialdemokrater många och stora satsningar på infrastruktur i hela Sverige. Det fanns inget som man inte skulle ha råd att betala. Det var många som blev väldigt glada när socialdemokrater kom ut och gav alla de här löftena. Nu sitter Socialdemokraterna vid regeringsmakten.

Utöver de dryga 500 miljarder som Alliansen hade avsatt i den innevarande planperioden skulle Socialdemokraterna tillföra ytterligare 50 miljarder att satsa på infrastruktur, underhåll och så vidare. Merparten av de pengarna skulle tas in med en kilometerskatt. Jag tror att det var 48

miljarder. Finansministern kanske kan redogöra för det exakta beloppet, men det var i det härade. De här satsningarna skulle som sagt till största delen finansieras med kilometerskatten eller vägslitageavgiften eller hur man nu väljer att benämna den.

Mot den bakgrunden har jag frågat infrastrukturministern vilka löften som Socialdemokraterna inte kommer att kunna hålla när man inte klarar av att få detta på plats. Finansministern svarar mig att beslut om budget tas ett år i taget och att jag antar fel eftersom intäkterna från den här skatten ännu inte på något sätt är in-tecknade.

Fru talman! Anledningen till att jag ställer den här frågan är att finansministern före valet skulle använda de här pengarna till just detta. Hennes socialdemokratiska riksdagskollegor för land och rike runt och förklarade allt bra som skulle komma ur detta. Stefan Löfvens regering har alltså brutit så många vallöften att man nästan hoppar till när någon påminner om de här vallöfena och vad som faktiskt sas före valet. Det kan vara väl värt att påminna om.

Finansministern menar att jag har antagit fel. Innebär det att regeringen nu efter valet kommer att genomföra alla de satsningar man lovade före valet trots att den största finansieringen för att åstadkomma detta inte finns på plats? Då blir jag intresserad, för finansministern slog ihop mina fyra interpellationer i den förra debatten så att vi inte hann föra ett genomgripande samtal om detta.

Låt oss göra det nu. Ett av löfena är nämligen Norrbotniabanan, som finansministern talade om i den debatten. Låt oss prata om Norrbotniabanan! Kommer den att byggas i närtid? Före valet lovade Socialdemokraterna att man skulle börja bygga Norrbotniabanan dagen efter valet. Jag bor i Umeå, så jag ser att det ännu inte har lagts någon räls där man lovade att lägga rälsen. Kommer Norrbotniabanan att byggas i närtid trots att man inte har den här finansieringen på plats? Låt mig förtydliga vad jag menar med närtid: Närtid är åtminstone inom den här mandatperioden. Kommer man under den här mandatperioden att börja bygga Norrbotniabanan, det vill säga lägga räls på backen så att man kan börja köra tåg?

Anf. 14 RASMUS LING (MP):

Fru talman! Under alliansregeringens tid blev det alltmer lönsamt att frakta gods på väg jämfört med på järnväg. Banavgifterna på järnvägen ökade årligen trots att underhållet var eftersatt. För gods på väg skedde inte samma utveckling. Därför det blev mer lastbilstrafik på vägarna, vilket ökade utsläpp, trängsel och slitage.

Att den tunga trafiken ska betala för att använda vägarna när den ger upphov till olika kostnader – slitage och annat – borde inte vara någon konstig princip. Jag har svårt att förstå logiken i att det ska vara gratis att använda vägarna men kosta en massa pengar att använda järnvägen. Kostnaden på järnvägen valde alliansregeringen dessutom att höja årligen.

Var fanns protesterna från Moderaterna när det blev allt dyrare att frakta på järnväg? Det drabbade företag runt om i landet – i norra Sverige liksom i andra delar. Företag beroende av att få gods fraktat till sig och från sig fick högre kostnader. Var fanns de moderata protesterna från Umeå och andra landsändar när det här skedde?

Är det önskvärt för Moderaterna att få över frakt av gods från väg till järnväg? För den här regeringen är det en önskvärd utveckling. Därför måste man också vidta åtgärder för att få en styrning dithän.

Anf. 15 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Jag vill påminna interpellanten om att enligt hans moderata partivänners definition av vallöften har Socialdemokraterna inte brutit några vallöften. Jag vet inte om Edward Riedl överprövar sina partivänners definition av vad som är vallöftesbrott, men enligt den definition som vi varit överens om här i kammaren i tidigare interpellationsdebatter har Socialdemokraterna inte brutit några vallöften. Däremot har den tidigare borgerliga regeringen tydligt brutit vallöftet att man inte skulle låna till skattesänkningar – detta enligt Moderaternas definition av vallöften.

När det gäller vägslitageskatten vill jag säga att vi har stora problem i dag – dels med vägnätet, dels med konkurrensen i den tunga lastbilstrafiken. Det som är bra med vägslitageavgiften är att den kan skapa intäkter som gör att vi kan förbättra det svenska vägnätet. Det stärker också, precis som Rasmus Ling påpekar, möjligheten att föra över godstransporter från väg till järnväg. Det kan också, beroende på utformning, göra så att man får bättre kontroll över de lastbilstransporter som sker i Sverige och på så sätt stärka konkurrenskraften för den svenska åkerinäringen. Vi vet ju att det i dagsläget finns en del trafik som inte sker på riktigt sätt när det gäller omlastning och annat. Vi har från regeringens sida också på annat sätt försökt stötta åkerinäringen för att skydda den mot oseriös konkurrens.

Från regeringens sida bedömer vi att det är två saker som är viktiga: dels att vi får intäkter så att vi kan använda ytterligare resurser för att stärka transportnätet, dels att vi har tydliga styrmedel för att flytta över gods från transportslag som är sämre för miljön till transportslag som är bättre för miljön. Moderaterna tycker inte att detta är en bra idé, men det är naturligtvis intressant att höra vilka andra förslag Moderaterna har för att minska transporterens miljöpåverkan.

Anf. 16 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Låt mig vara tydlig, om jag inte var det i mitt första inlägg. Jag tycker att det är bra att den här regeringen har misslyckats med att införa en kilometerskatt, och jag återkommer till varför. Men i grunden handlar det om att det är en skatt på långa avstånd, en skatt som slår hårdare mot norra Sverige än mot södra Sverige. Och pengarna man tar från norra Sverige ska man sedan flytta över till den södra landsändan.

Statsminister Stefan Löfven menade före valet att det inte var direkt ”rocket science”, som han uttryckte det – det var lite snitsigt att säga det på engelska. Vad han försökte säga var att det var jätteenkelt att införa en kilometerskatt. Trots att det var så jätteenkelt att det inte var någon rocket science har den här regeringen inte lyckats och ser inte ut att kunna lyckas införa den under den innevarande mandatperioden. Som jag sa är detta i grunden väldigt bra.

Vad händer då med alla era löften före valet, om den här skatten inte kan tas in? Allt det ni lovade skulle ju just den här skatten finansiera. Nu tappar ni fyra år av de tio åren under planperioden. De 50 miljarder som skulle satsas på allt i hela Sverige ser inte ut att kunna komma. Då är

frågan: Vilka vallöften kommer att svikas? Kommer Norrbotten att byggas i närtid, det vill säga under den här mandatperioden?

Det som finansministern tar upp om osund konkurrens på våra vägar tycker jag är bra. Där är vi helt överens. Det är något vi måste komma till rätta med. Där hade vi mycket samsyn även när alliansregeringen satt och Socialdemokraterna i många frågor samarbetade.

Nu har vi fått mycket av detta på plats – det gäller klampning och så vidare, och det är i grunden bra, för det är bra sätt att motverka den oseriösa konkurrensen. Alliansen vill faktiskt gå ännu längre än regeringen. Vi tycker att det är dags att gå vidare från klampning i 24 timmar till att få möjlighet att klampa ännu längre tid. Men regeringen drar benen efter sig, och det tar lång tid att komma framåt i den frågan. Men i grunden är det bra att vi ser samma problem och också många lösningar.

Jag återkommer i mitt nästa inlägg.

Anf. 17 RASMUS LING (MP):

Fru talman! Av någon anledning är det väldigt viktigt för Moderaterna att det ska vara billigare att frakta gods på väg än på järnväg. Jag förstår inte varför, och jag skulle gärna vilja få ett bra svar på det. Vi vet att det får konsekvenser miljömässigt. Det sliter på vägarna. Det bidrar till sämre trafiksäkerhet. Varför, Edward Riedl, är det så viktigt för er att gynna gods som körs på väg, med lastbilar, i stället för på järnväg, med tåg? Jag skulle väldigt gärna vilja ha svar på den frågan.

Du hade tid över i ditt förra inlägg, Edward Riedl. Du kanske kan ägna detta några sekunder i ditt nästa inlägg.

Anf. 18 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Jag skulle gärna vilja ha svar på några saker. Vi hör ofta i debatten att detta skulle vara en åtgärd för att komma till rätta med den olagliga trafiken. När det gäller den olagliga trafiken måste vi sätta in åtgärder för att skärpa upp och hjälpa polisen i deras arbete, så att de verkligen kan utföra de kontroller som behöver göras.

Svensk åkerinäring betalar redan världens högsta dieselskatter. I det förslag till budget som regeringen har lagt fram föreslår man en ytterligare ökning på runt 50 öre. Man gör undantag för landsbygden eller lantbruksnäringen, men man gör inte undantag för svensk åkerinäring. Man tycker att svensk åkerinäring ska betala 50 öre mer i skatt på diesel, medan de utländska åkarna kommer in, ofta med sämre diesel än vi säljer i Sverige, kör i landet och sedan åker ut och tankar och betalar skatt i något annat land, där summan är betydligt lägre för diesel. Alternativt kör de in tankbilar i Sverige och tankar de lastbilar som finns i landet för att undgå att använda den svenska dieseln och undgå den höga skatten på diesel.

Här tappar vi pengar. Först beskattar vi åkerinäringen med extrapengar. Sedan säger man att en vägslitageavgift skulle hjälpa polisen. Faktum är att regeringen i sitt förslag menade att vi skulle fördubbla arbetsgivaravgiften för ungdomar.

Jag lät göra en RUT-utredning på detta för att stämma av hur mycket detta skulle ha slagit mot Polismyndigheten i Sverige. Första året motsvarar det en halvering med 30 miljoner kronor. Andra året, när det får fullt genomslag, är det 60 miljoner kronor till Polismyndigheten i Sverige, vilket motsvarar ungefär 150 000 färre poliser i landet om man värderar

en polistjänst till ungefär 400 000 kronor. Detta är ert förslag för att komma till rätta med de problem vi har på svenska vägar: Ni skär i ert budgetförslag ned polisens resurser, ni lägger på en ny dieselskatt, och ni struntar i att göra den översyn och annat som vi i trafikutskottet föreslog för att man skulle komma till rätta med en hel del av den olagliga verksamheten.

Försök inte skylla på att ni ska använda pengarna för att komma till rätta med den olagliga trafiken! Snarare gynnar ni den olagliga trafiken genom ert budgetalternativ.

Anf. 19 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Poängen med vägslitageavgiften är för det första att utländska åkare via vägslitageavgiften också får vara med och betala för det slitaget de gör på de svenska vägarna. Det är en viktig poäng. Den andra poängen är att det, beroende på hur systemet utformas, finns en möjlighet att ha en helt annan övervakning av trafiken än man har i dag. Den olagliga omlastning som det finns indikationer på finns i Sverige skulle man alltså eventuellt kunna komma åt med vägslitageskatten. Svensk åkerinäring tycker att det finns en poäng med vägslitageavgiften, i alla fall enligt de kontakter vi har haft med dem.

Exakt vilka förslag som regeringen kommer att lägga fram om infrastrukturåtgärder framgår av den infrastrukturproposition som Anna Johansson kommer att lägga på riksdagens bord under nästa år. Förberedelsearbetet pågår för fullt i Regeringskansliet.

Edward Riedl gjorde i förra debatten en stor poäng av att han tycker att man ska svara på frågorna i debatten, varefter han sedan inte svarade på frågan. Nu ställer jag en fråga som han åter får en chans att svara på: Moderaterna tycker att vägslitageavgiften är ett dåligt förslag, men vilka andra förslag har Moderaterna för att vi ska minska transportnäringens miljöpåverkan?

Anf. 20 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Låt mig börja med frågan från riksdagskollegan Rasmus Ling från Miljöpartiet om varför Moderaterna vill gynna gods på väg.

Det handlar i grunden om jobb i vårt land och möjligheten för den svenska basindustrin att på ett så billigt sätt som möjligt transportera sina varor för att kunna konkurrera med företag i andra länder.

Om Sverige inte har bra villkor så att vi kan frakta skogen, som står för en stor del av den svenska välfärden, på ett sätt som åtminstone inte är dyrare än i till exempel ett konkurrentland som Finland tappar Sverige och svenska företag konkurrenskraft.

Att tappa konkurrenskraft innebär att man får sälja mindre, och till slut väljer man att flytta olika verksamheter eller helt enkelt inte ta ut skog, för att ta det som ett exempel.

Då drabbas svenska jobb – folk förlorar sina arbeten. Det innebär att vi får mindre skatteintäkter, och då får vi mindre pengar till skola, sjukvård och annat som vi behöver skatteintäkterna till.

Därför är Moderaterna och Alliansen för att vi ska ha goda konkurrensvillkor för svenska företag. Det står inte i motsats till tåg. Det är bara i Miljöpartiets värld som man måste vara emot lastbilar om man är för tåg.

Jag menar att man faktiskt kan vara för både lastbilar och tåg. Det är vi i Alliansen och Moderaterna. Vi tycker att det är viktigt med både tåg och lastbilar. De behövs, de kompletterar varandra och de står inte på något sätt i motsats till varandra.

Det mesta som transporteras på lastbil kommer också att transporteras på tåg eller inom sjöfarten. Det är inte bara lastbilar som transporterar, utan tåg och sjöfart bidrar till att gemensamt stärka svensk konkurrenskraft. De står inte i motsats till varandra.

Jag tackar finansministern och riksdagskollegorna Rasmus Ling och Sten Bergheden för en bra debatt så här långt. Vi lär få fler tillfällen att mötas i denna kammare.

Anf. 21 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Jag kan fullfölja lite av det resonemang som vi i Alliansen har fört.

Om vi kan transportera mer gods på både tyngre och längre lastbilar är det bra för konkurrenskraften och för vår egen fordonsindustri i Sverige. Både Scania och Volvo jobbar med detta system för att kunna hjälpa ännu fler länder i världen att köra tyngre och längre lastbilar.

I nästa steg är det bra för miljön. Det ger 20 procent mindre utsläpp per ton när man kan ta med sig mer från skogen. När man åker till skogen och hämtar ett virkeslass går transporten ofta tillbaka tom. Om man får åka en, två eller tre gånger extra för att man inte fick med sig tillräckligt varje gång får man en väldig massa tomlast när lastbilen ska tillbaka till skogen.

Tyngre och längre lastbilar blir en vinst. Det har Finland insett för länge sedan. Man jobbar stenhårt med detta i Finland. Man har tittat på 74 ton, och nu tittar man faktiskt på 84 ton. Sverige får nog räkna med att vi ska hänga med. Sedan ska vi självklart ha bra lastbilar som ger mindre utsläpp.

Till ministern vill jag säga att vi faktiskt tar in lite pengar i dag av de utländska åkerierna med Eurovinjettavgiften. Men polisen måste kunna skärpa sina möjligheter att kontrollera detta så att vi verkligen får in pengarna.

Varför har vi inte lägre dieselskatt här i Sverige så att de som kommer in betalar och köper diesel i Sverige? Då skulle vi få in skattepengar i stället för att de kommer med sämre ryssdiesel och annat och sprider ut mycket sämre saker i miljön än vad de skulle göra om de tankade i Sverige.

Vi har redan nu Europas dyraste transporter inom åkerinäringen tack vare att vi har de högsta skatterna, och ni planerar att lägga ännu mer skatt på denna näring, Magdalena Andersson.

Vi är ett av de länder i världen som kanske behöver sin åkerinäring mest, med tanke på att vi har både Scania och Volvo här. Det är ingen tillfällighet att de finns här. Till ministern och övriga vill jag säga: Tänk om och tänk rätt!

Anf. 22 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! När man lyssnar på Sten Bergheden känner man igen de gamla Moderaterna från sin uppväxt.

Det låter som att sänkt skatt ska ge ökade skatteintäkter. Många moderater i kammaren ger uttryck för den önskan. Men efter åtta år med moderatledd regering och stora skattesänkningar som lämnade efter sig

väldiga hål i de offentliga finanserna har vi fått svart på vitt att det inte är något annat än gammelmoderata våta drömmar.

När det gäller vägslitageskatten tycker jag att det ska bli väldigt intressant att se vad utredningen kommer fram till. Här finns en möjlighet att öka de andra och mer miljövänliga transportnäringarnas möjligheter att få en konkurrensfördel så att vi kan flytta en del av det gods som i dag går på lastbilar över till järnväg och sjöfart. Detta skulle kunna förbättra miljön och klimatet och minska utsläppen från transportnäringen.

När man utformar skatten måste man självklart ta hänsyn till att det finns områden och sträckor i Sverige där det inte finns alternativ till att köra på väg. Det handlar inte minst om skogsnäringen, och det får utredaren ha med sig i sin utredning.

Edward Riedl inledde interpellationsdebatten med att slå sig för bröstet och sätta sig på lite höga hästar. Han sa att man ska besvara frågor under debatten, varefter han sedan inte besvarade någon av de frågor som jag ställde till honom.

Jag tackar för interpellationsdebatten.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2014/15:443 om sänkt ROT-avdrag

Anf. 23 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Maria Malmer Stenergard har frågat mig varför jag vill sänka subventionsgraden för ROT-avdraget.

ROT-avdraget infördes 2009, och kostnaderna för avdraget uppgick det året till 9,6 miljarder kronor. Sedan dess har användandet, och därmed kostnaderna, ökat kraftigt i omfattning. Skatteverket uppskattar att det för 2014 betalats ut nästan 17 miljarder kronor i ROT-avdrag.

Samtidigt ser vi stora underskott i statens finanser efter den förra regeringens mandatperioder. Vi vill begränsa nuvarande subvention av renovering, om- och tillbyggnation och använda pengarna som frigörs för att bland annat öka byggandet av nya bostäder. Behovet av nyproduktion av framför allt mindre lägenheter är stort. Den föreslagna subventionsgraden på 30 procent är i enlighet med vad som gällt för tidigare ROT-avdrag.

Skatteverket har undersökt hur ett slopande av ROT-avdraget skulle kunna påverka svartarbetet och funnit en begränsad effekt. Det gör att påverkan på svartarbete kan antas vara ännu mindre av ett begränsat ROT-avdrag.

Anf. 24 MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Jag tackar finansministern för svaret.

Jag ställde den här interpellationen redan i mars, direkt efter att jag hade fått höra att regeringen avsåg att sänka ROT-avdraget. Jag tror att det inte bara var jag som blev förvånad över detta besked. Det har inte gått så lång tid sedan Socialdemokraterna lovade mig och övriga röstberättigade att inte röra ROT-avdraget.

Fördelen med att det har gått en tid sedan jag ställde interpellationen är att remissvaren nu har hunnit komma in till regeringen. Många tunga remissinstanser är mycket kritiska till regeringens förslag. Till deras allvarligaste kritik hör att regeringen inte ser hela bilden av ett sänkt avdrag.

För vad händer med den del av arbetsmarknaden som tack vare ROT-avdraget har gått från att vara svart till att bli vit? Och vad kostar det samhället? Just dessa båda frågor belyser Ekonomistyrningsverket och Ekobrottsmyndigheten i sina remissvar.

Ekonomistyrningsverket avstyrker förslaget. De är mycket tydliga och säger: "Lönsamheten för svartarbete blir bättre och det finns en uppenbar risk att detta ökar." Verket ifrågasätter också regeringens påståenden och säger: "Enligt promemorian" – de menar regeringens promemoria – "är kostnaden för reduktionen hög och självfinansieringsgraden låg. Det finns inga beräkningar redovisade i promemorian som styrker påståendet."

Ekonomistyrningsverket menar i stället att ROT-avdraget på sikt har positiva effekter för statsfinanserna. Jag är kanske inte lika förvånad över detta som finansministern.

Finansministern sa i en interpellationsdebatt med Jan Ericson den 22 maj i år: "Tyvärr är inte ROT-avdraget någon gratislunch. Det kostar skattebetalarna pengar – mycket pengar."

Vad har finansministern för grund för det påståendet? Ekonomistyrningsverket skriver nämligen klart och tydligt att systemet finansierar sig självt och mer därtill. Jag citerar:

"Inkomståret 2014 uppgick skattereduktionen för ROT-arbeten till 16,9 miljarder kronor medan de direkta skatterna kopplade till produktionen kan beräknas ha uppgått till 14,6 miljarder kronor. Om man även beaktar den framtida skatten på den kapitalvinst som uppstår till följd av den värdehöjande produktionen, uppgår skatteintäkterna till 22,1 miljarder kronor."

Det innebär att man från Ekonomistyrningsverkets sida menar att staten går 5 miljarder plus på ROT-avdraget.

Som jag nämnde tidigare är även Ekobrottsmyndigheten mycket kritisk. Även de verkar ha ett mer långsiktigt perspektiv än regeringen. De skriver så här:

"Utifrån det brottsbekämpande perspektiv Ekobrottsmyndigheten har att beakta avstyrker myndigheten utredningens förslag om att ... sänka subventionsgraden vid köp av ROT-tjänster från ett företag. --- Om det nu aktuella förslaget genomförs innebär detta enligt myndighetens bedömning risk för att svartarbetet kommer att öka i väsentlig mån och därigenom den ekonomiska brottsligheten."

Menar finansministern att Ekonomistyrningsverket och Ekobrottsmyndigheten har fel, eller kommer regeringen att ta till sig av kritiken och tänka om?

Anf. 25 SARA KARLSSON (S):

Fru talman! Jag tycker att det är viktigt att vara varsam med gemensamma resurser. Om man tittar på ROT-avdraget och den kostnadsutveckling som man kan se där ser man att det under förra året betalades ut 17 miljarder i ROT-avdrag. Då tycker jag att man behöver ställa sig frågan

hur vi ska prioritera de resurser som vi har att tillgå i ett läge där det också finns mycket stora behov.

Man skulle ändå kunna säga att behovet av att bygga nya bostäder och renovera befintliga miljonprogram, alltså flerbostadshus, är större än behovet av ytterligare köksrenovering, fast det såklart finns behov av renoveringar också i villor och bostadsrätter. Men man måste ställa de två behoven mot varandra.

Man kan titta på hela den summa som betalas ut i ROT-avdrag. Man kan anta att det är ett smart sätt att använda pengarna att minska subventionsgraden i ROT-avdraget och använda de pengarna för att få fram nya bostäder och se till att det renoveras i de miljonprogramsområden där det finns stora behov av renoveringar.

Man pratar om uteblivna skatteintäkter genom en sänkning av ROT-avdraget. Men det är ganska märkligt att påstå att man inte skulle få någon typ av utväxling om man fick en ökad bostadsproduktion och ett ökat renoverande. Jag tycker att det blir ett konstigt sätt att resonera och en dålig varsamhet med gemensamma resurser, som man ofta får uppfattningen att Moderaterna värnar.

Vad gäller påverkan på svartarbete, att svartarbetare blir vita och hur det kan förändras handlar det om beräkningar som är förenade med rätt stor osäkerhet. Det är svårt att belägga orsak och verkan exakt. Om man tittar på de uträkningar som Skatteverket har gjort ser man att det är svårt att belägga men också att det inte handlar om extremt stora effekter. Just eftersom det inte heller handlar om att avskaffa ROT-avdraget utan att göra en rätt blygsam sänkning av subventionsgraden kan man tänka sig att det inte kommer att ha extremt stora effekter på utvecklingen av svartarbetet.

Det viktigaste är att ta utgångspunkt i vilka stora behov vi ser framför oss. Jo, vi har en enorm bostadsbrist som stoppar och hindrar utvecklingen i stora delar av landet, där utvecklingen verkligen behövs. Vi har också stora behov av renovering av befintligt bostadsbestånd, som i dag inte får ta del av de stöd som staten erbjuder. Då bör man också – det bör även Moderaterna – fundera över hur vi ska prioritera de resurser som vi har att tillgå.

Anf. 26 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! När det handlar om statens resurser handlar det om att vi måste använda dem på allra bästa och mest välavvägda sätt. I systemet med ROT-avdrag har kostnaderna skenat år för år. Bara under 2014 har kostnaderna ökat med hela 2 miljarder kronor. Det motsvarar till exempel 4 000 anställda i offentlig sektor. Det är en betydande kostnadsökning som vi har haft i det systemet.

Nu gör vi en förändring. Först och främst kommer ROT-avdraget att finnas kvar, och det kommer att finnas kvar med en hög subventionsgrad. 30 procent är ju en mycket hög subventionsgrad. Skatteverkets bedömning är att även om man skulle avskaffa ROT-avdraget helt skulle det inte ha stora effekter på svartarbetet, och det gör rimligen att en mindre förändring inte bör ha några stora effekter.

När man räknar på de samlade effekterna måste man också se vad vi ska använda pengarna till. En stor hämsko på utvecklingen i tillväxtregioner i Sverige är bristen på bostäder. Jag kommer precis från en lunch med

Stockholms handelskammare, som har räknat ut hur många miljarder vi förlorar varje år på att bostadsbristen i Stockholmsområdet är så stor. Det är därför som vi använder de här pengarna för att se till att det byggs nya bostäder i våra tillväxtregioner så att ungdomar får möjlighet att flytta hemifrån och kunna sätta nyckeln i dörren till sin första egna bostad men också så att människor ska kunna flytta till Stockholmsområdet, till våra tillväxtregioner, för att kunna ta de jobb som finns.

Det är klart att det kommer att betyda mycket för tillväxt och skatteintäkter. Det är något som ESV naturligtvis inte har räknat på eftersom de bara räknar på den här förändringen.

Anf. 27 MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Sara Karlsson gör bedömningen att det är stor osäkerhet om vilka effekter förslaget kommer att få på svartarbete men konstaterar att det i alla fall inte kommer att få extremt stora effekter. Jag noterar att varken Sara Karlsson eller finansministern verkar ha hunnit läsa samtliga remissvar som har kommit in, så jag får väl påminna om vad Ekobrottsmyndigheten – som väl ändå får betraktas som någon form av trovärdig källa i sammanhanget – poängterar i sitt remissvar. De säger: ”Om det nu aktuella förslaget genomförs innebär detta ... att svartarbetet kommer att öka i väsentlig mån och därigenom den ekonomiska brottsligheten.”

Finansministern menar att man också måste se på vad man ska använda pengarna till. Det är sant. Men vilka pengar är det? Ekonomistyrningsverket menar ju att man kommer att gå back genom den sänkning av ROT-avdraget som finansministern föreslår.

Regeringen talar ofta om vackra fördelningsprofiler, så även i detta fall. Därför skulle jag vilja fråga ministern på vilket sätt man gynnar fördelningsprofilen genom att bibehålla ROT för de stora, kostsamma byggprojekten och samtidigt skära ned på avdragen för dem som inte har råd att göra lika dyra renoveringar.

Regeringens aviserade förändring påverkar ju inte alls dem som har tänkt sig större renoveringar och har råd att finansiera dem. De får fortfarande 50 000 kronor i ROT-avdrag per år. Det är i stället vanligt folk, med behov av mindre renoveringar och hantverkartjänster, som kommer att märka av den här skillnaden. Det är de som inte når upp till 50 000 kronor på ett år men som ändå hade trott att de skulle kunna få avdrag med 50 procent för kostnaderna. De får nu i stället bara 30 procent i skattereduktion.

Fru talman! Varje vecka står det ledamöter i riksdagens talarstol och talar sig varma för företagande och regelförenklingar. Det finns mycket att göra på det området, och jag är den första att tillstå att även Alliansen har en läxa att göra där.

Men det handlar inte bara om att plocka bort befintligt krångel. Jag tycker att vi som lagstiftare har ett gemensamt ansvar för att se till att de regler som vi röstar fram här i kammaren inte krånglar till det ytterligare – varken för företagare eller för enskilda. De förändringar i ROT och RUT som regeringen går fram med nu driver skattesystemet i rakt motsatt riktning.

Man har tidigare haft 50 procents avdrag med en gemensam gräns på totalt 100 000 kronor per år. Nu föreslår man alltså ett system med 50

procents avdrag för RUT men bara 30 procent för ROT, med ett maxtak för 25 000 kronor för RUT och 50 000 kronor för ROT.

Låter detta som minskat regelkrångel i finansministerns öron?

Jag vill alltså fråga ministern hur denna superknepig modell bidrar till minskat regelkrångel. Och så har vi frågan som jag var inne på i början: Hur väl rimmar denna modell med Socialdemokraternas vurm för en bättre fördelningsprofil när stora byggen fortfarande får full reduktion medan smårenoveringarna drabbas?

Anf. 28 SARA KARLSSON (S):

Fru talman! Jag ska erkänna att jag kanske uttryckte mig klumpigt, men alla dessa beräkningar från olika håll på vad olika typer av subventioner och skatteförändringar har för påverkan på svartarbetet är förknippade med stor osäkerhet. Eller menar Maria Malmer Stenergard att hon kan belägga exakt vilka effekter som det här har fått och exakt vilka effekter som skulle kunna komma?

Man kan ändå stödja sig på de uttalanden som Skatteverket har gjort om att det är en marginell påverkan. Dessutom slopar vi som sagt inte ROT-avdraget, utan vi sänker subventionsgraden något.

Maria Malmer Stenergard pratar också om att man skulle gå back på att göra den här förändringen. Men då måste man också räkna bort de effekter som kan komma av det man gör med pengarna i stället. Det är inget ovanligt för Moderaterna att göra så; det är ofta så man förhåller sig i olika typer av debatter om skattepolitik. Jag tycker att det är viktigt att påpeka att då måste man ta bort en del av verkligheten för att kalkylen ska gå ihop.

Vi har som sagt stora behov av att bygga fler bostäder. Vi har en enorm bostadsbrist i stora delar av landet. En modest sänkning av subventionsgraden i ROT-avdraget för att möjliggöra ökad bostadsproduktion är ett smart sätt att använda gemensamma resurser.

Anf. 29 RASMUS LING (MP):

Fru talman! I debatten får man ibland uppfattningen att ROT-avdraget ska avskaffas för att man gör en begränsning av avdragsrätten från 50 procent till 30 procent. Men de flesta skulle nog tycka att en rabatt på 30 procent fortfarande är väldigt förmånlig. Den summa som man kan få göra maximalt avdrag för är också oförändrad.

Det fanns skäl till att ROT-avdraget infördes för en del år sedan. Man kunde förstås diskutera utformningen av det redan då, och det gjordes också. Vad vi därefter har sett är att kostnaderna för staten har ökat väldigt mycket och att vi har hamnat i ett besvärligt statsfinansiellt läge. Att inte förändra politiken i takt med att verkligheten förändras gör att vi inte kan bygga upp en beredskap inför nästa gång vi går in i en kris och kanske ser en väldigt hög arbetslöshet inom byggsektorn.

Även om det fanns skäl att införa subventionen och vi nu också har kvar den på en lägre nivå tycker jag att den principiella diskussionen kring detta är viktig och intressant. När staten går in och premierar ombyggnad av en egenägd bostad och man inte får samma förmån om man bor i en hyreslägenhet är det en störning av marknaden som många moderater nog på ett principiellt plan ändå i grunden inte tycker är rätt. Det blir en marknadsstörning, och det kan det såklart vara värt under perioder om det

finns andra saker att vinna. Men när saker och ting förändras över tid måste man också kunna fråga sig om det här är en lämplig och acceptabel nivå eller om vi ska göra förändringar i takt med att omvärlden också förändras.

Fru talman! Jag tycker att den nivå som man nu har landat i på 30 procent är en ganska väl avvägd nivå. Det är fortfarande en väldigt förmånlig subvention.

Anf. 30 ULF BERG (M):

Fru talman! Jag kunde inte hålla mig borta från debatten, eftersom jag satt i skatteutskottet under den förra mandatperioden och perioden innan dess och har följt utvecklingen av ROT och RUT.

Jag blir lite förskräckt när man från Socialdemokraternas sida hyser tveksamheter huruvida det här har varit ett effektivt vapen mot den svarta sektorn. Antingen vill man inte se fakta eller så lever man i en annan värld, för är det någonting som har varit otroligt effektivt så är det ROT och RUT. Det har i stort sett uttraderat den svarta marknaden, som var väldigt stor, med de nackdelar som naturligtvis fanns för dem som jobbade svart och inte fick sina förmåner, sin pension och så vidare och hade väldigt dåliga arbetsförhållanden men även för kunden som kanske fick reparationer som var genomförda lite si och så utan att man fick gällande garantier.

Jag träffade en företagare i elbranschen som inte kunde förstå varför svinnet på företaget nu var så litet. Det var tills han kom underfund med att nu stal inte längre personalen kabel och kontakter, för nu var man inte längre ute på helgerna och jobbade svart. Villaägare, bostadsrättsinnehavare och andra ville nu ha det på kvitto. Och när man får det på kvitto kommer det också in moms pengar och det blir en helt annan skatteintäkt när man går ifrån den svarta sektorn.

Dessa attityder har Skatteverket mätt, och man har sett en enorm förskjutning i människors attityd till svartjobb från att tycka att det varit ganska okej till att säga nej, det är inte okej med svartjobb. I och med det har synen på svartjobb bevisligen blivit en helt annan: något som vi alla till varje pris ska se till att motverka.

Programmet *Kalla fakta* lär i kväll handla om alkohol. Där finns det en enorm svart och privat marknad. Det beror säkert på höga alkoholskatter. Nu vill vi ju att människor ska dricka mindre alkohol, men detta visar att skatter kan ställa till det så att vi får en svart verksamhet som ingen av oss vill ha.

Jag tycker därför att Maria Malmer Stenergards fråga är väldigt berättigad, och jag tror att det här kommer att bli en ren förlustaffär för staten. Det kommer inte att finns några pengar över. Vi som bor ute på landsbygden och inte kan sova oss till att bli miljonärer, eftersom våra fastigheter inte ökar i värde med automatik, måste försöka hitta olika sätt att bevara fastigheten i ett gott skick. I Stockholm är det inga som helst problem att ringa vem som helst och få lägenheten eller villan reparerad, för efter några år har fastighetens värde ökat betydligt mer.

Det här förslaget är därför ett väldigt negativt förslag för landsbygden och gynnar i stället en överhettad marknad i Stockholm. Det borde också finansministern fundera lite över. Men om man säger att det här inte har varit effektivt mot den svarta marknaden, då bör man ta del av Skatteverkets utredningar och prata med berörda. Sedan kommer man att vara av en helt annan uppfattning.

Anf. 31 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Maria Malmer Stenergard tar upp minskat regelkrångel, och det blir faktiskt nästan komiskt.

Här har ju en moderatledd regering skapat ett system som är så krångligt att det är nästan omöjligt att förstå. Ni har infört ROT- och RUT-avdragen, som innebär att man får RUT-avdrag för att låta klippa häcken men inte för att låta beskära fruktträd eller rosor. Man får ROT-avdrag för att låta bygga en inomhuspool men inte en utomhuspool. Det finns en rad sådana krångliga bestämmelser i de här systemen. Den förändring vi gör nu är alltså minimal i förhållande till krånglet i systemet som helhet.

Ulf Berg månar om landsbygden. Jag vill påminna Ulf Berg om att ROT-avdraget i allra störst utsträckning används i våra storstäder. De stora ROT-avdragskonsumenterna – alltså de som får dessa ROT-avdrag, bidrag, subventioner eller vad man nu vill kalla dem – bor i Stockholmsregionen. Det är Lidingö, Nacka, Danderyd och Djursholm. Det är där de stora ROT-användarna finns, inte ute på landsbygden. Det är helt klart en tydlig subvention mot Stockholmsområdet och storstadsområdena.

Vad gäller svartarbete är ROT- och RUT-avdragen så stora och har varit så generösa att detta är en sektor som i praktiken är obeskattad. Det är klart att svartarbetet minskar i en obeskattad sektor. Då undrar jag naturligtvis om Moderaterna vill bekämpa svartarbete i huvudsak genom att ta bort skatter, eller finns det andra metoder? Det tycks vara avskaffade skatter man vill bekämpa svartarbete med, och frågan är naturligtvis vilket samhälle vi har kvar då.

Där är det viktigt att påminna om att Skatteverket gör bedömningen att svartarbetet inte lär öka i någon större omfattning om man avskaffar ROT-avdraget. Det bör framför allt innebära att det inte ökar i någon större omfattning när man har kvar en generös subventionsgrad på 30 procent.

Anf. 32 MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Sara Karlsson frågade om jag har gjort några exakta beräkningar på effekterna. Nej, det har jag inte.

Ekonomistyrningsverket har dock försökt göra beräkningar, och de är förvånade över att regeringen inte har gjort det. Deras beräkningar är att det aktuella förslaget – om det genomförs – innebär en risk för att svartarbetet, och därigenom den ekonomiska brottsligheten, kommer att öka i väsentlig mån. Om regeringen verkligen vill visa att den tar långsiktigt ansvar för Sverige hoppas jag innerligt att den tänker om när det gäller sänkningen av ROT-avdraget. Vi ska inte ratta för mycket med systemen; det blir bara krångligt.

Visst kan man kritisera det nuvarande systemet för att vara krångligt, men de förslag regeringen nu vill gå fram med gör det definitivt inte enklare. När man dessutom ser att staten förlorar pengar på förändringen och att kriminaliteten ökar är det inte bara krånglet som blir ett problem. När jag läser remissvaren växer det fram en rätt tydlig bild, nämligen att regeringen helt enkelt inte har räknat rätt. Regeringen tror att man ska kunna dra in pengar till statskassan genom att sänka avdragen, men i stället leder förändringarna till lägre intäkter och mer svartarbete – vilket också leder till mindre skatteintäkter.

Ekobrottsmyndigheten är tydlig: Svartarbetet kan öka i väsentlig mån. Ekonomistyrningsverket är tydligt: Lönsamheten för svartarbete blir bätt-

re, och det finns en uppenbar risk att detta ökar. Vågar regeringen verkligen bortse från de här expertmyndigheternas bedömningar? Jag hoppas inte det.

Jag måste också, som mina sista ord, bemöta det finansministern sa om att hennes uppfattning är att hantverksbranschen egentligen är en helt skattefri bransch i dag. Det är ju fullständigt hårresande. Jag skulle gärna se att finansministern fick en inblick i hantverkarnas vardag när de sitter där och momsredovisar och betalar in arbetsgivaravgifter, för jag är inte säker på att de skulle hålla med.

Anf. 33 RASMUS LING (MP):

Fru talman! Man kan konstatera att den moderata inställningen till fusk på skatteområdet, vilket är ett lagbrott, skiljer sig från den moderata synen på brott på andra områden. Det finns ett effektivt sätt att eliminera skattebrott och skattefusk, och det är att ta bort skatten eller göra ett avdrag på 100 procent. Det är såklart en helt orimlig tanke att man skulle subventionera någonting till 100 procent; det tror jag att även Moderaterna håller med om.

Ulf Berg tar upp alkoholskatten och de konsekvenser den får. Även om det inte är primärt detta debatten handlar om, fru talman, vill jag ändå påminna om att det var någonting allianspartierna var överens om i vårbudgetpropositionen. Man vill se höjningar av skatten på såväl alkohol som tobak. Vi kan förstås fråga oss varför man ser så olika på olika områden när det gäller fusk och lagöverträdelser.

Finansministern var inne på att bemöta att ROT-avdraget skulle vara ett uttänkt system för Norrlands inlandskommuner. Det är medborgarna i Danderyd som har fått ut mest av ROT-avdraget, och det är heller ingen kommun i Norrlands inland som har det särskilt illa ställt jämfört med genomsnittet av nästan alla kommuner i landet.

Anf. 34 ULF BERG (M):

Fru talman! Naturligtvis är det några fler i Lidingö och på andra ställen i Stockholms närhet om man räknar till antal. Det bor nämligen betydligt färre ute på landsbygden. De vittnesmål som finns från hantverkare och företagare visar dock att de tycker att det är ett enormt felaktigt och oklokt beslut.

Jag måste passa på att fråga finansministern en sak. Om det nu är ett problem att man får låta klippa häcken men inte äppelträd, vad blir bättre med förändringen från 50 till 30 procent? Problemet kvarstår ju. Det är väl i så fall bättre att gå in och göra justeringar om man tycker att det är saker och ting som är fel.

Problemet med vissa kriminella saker är att de är väldigt svåra att upptäcka. Rasmus Ling tar upp en fundering, och jag kan som polis bara meddela att när det gäller det antal rattfyllerister som i dag åker omkring i Sverige bedöms det ta ett år för svensk polis att hitta dem om man ska komma upp i samma numerär. Mörkertalet är enormt. Därför kan det ibland vara bättre att inrätta en lag om alkohol och liknande – eller se till att ta bort skatteklar som skapar den svarta marknaden, om vi håller oss till ROT och RUT.

Att hitta alla som gör de här felen är nämligen väldigt svårt, allra helst när det handlar om skattenivåer där människors attityd är att det inte är ett

brott. Därför har det visat sig att alliansregeringens förslag om ROT och RUT har varit väldigt framgångsrikt, och det är tråkigt att den rödgröna regeringen nu börjar köra det här förslaget i motsatt riktning.

Anf. 35 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Vad gäller skattefritt är det så här: När den tidigare regeringen utformade RUT- och ROT-avdragen gjorde man skattesubventionen så stor det bara gick utan att det blev ett system där människor så att säga kunde tjäna pengar genom att använda ROT-avdraget. Det innebär att arbetet i praktiken är skattebefriat. Man betalar in arbetsgivaravgifter och moms, men subventionen på 50 procent är så stor att arbetet i praktiken är obeskattat. Det var också det som var avsikten med den reform ditt parti ledde och genomförde, Maria Malmer Stenergard.

Till Ulf Berg vill jag säga att det inte bara handlar om att det är färre som bor i Norrlands inland. Jag tittar naturligtvis på andel; annars vore det ju en oärlig statistikjämförelse. Om vi tittar på vilka tio kommuner som har högst andel ROT-användare, alltså *andel* av befolkningen och inte i absoluta tal, ser vi att det är Danderyd, Täby, Lidingö, Vellinge, Lomma, Värmdö, Höganäs, Båstad, Öckerö och Lerum. Jag ser inga kommuner i Norrlands inland där.

Om vi sedan går vidare och tittar på de tio kommuner med högst ROT-avdrag per användare, alltså de invånare som använder mest ROT-avdrag, ser det ut så här: Danderyd, Lidingö, Nacka, Sollentuna, Stockholm, Täby, Vaxholm, Håby, Sundbyberg och Göteborg.

Det är väldigt svårt att hävda att ROT-avdraget på något sätt skulle gynna Norrlands inland, utan tvärtom får de naturligtvis vara med och betala för de renoveringar som görs i huvudsak i Stockholms- och i Göteborgsområdet.

Det den här regeringen vill göra är att lägga en del av de statliga subventioner och resurser som vi i dag lägger på att renovera befintliga hem på att bygga nya hem. Det är för att fler ungdomar ska få möjlighet att flytta till sin första egna bostad. Det råder en akut bostadsbrist som hämmar tillväxt i våra storstadsregioner och hämmar ungdomars möjligheter att flytta hemifrån. Det här vill regeringen göra något åt, men här står Moderaterna helt tomhänta.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellationerna 2014/15:445, 581, 594 och 601 om centralisering av Skatteverkets kontor

Anf. 36 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Anders Ahlgren har frågat mig om jag anser att det är rimligt att Skatteverket lägger ned och centraliserar ännu fler kontor. Han har även frågat mig vad jag ämnar göra för att garantera att små och växande företag i hela landet ska ha möjlighet att ha god kontakt med, och få bra service av, Skatteverket. Slutligen frågar han på vilket sätt jag menar att Skatteverkets centralisering stärker den regionala utvecklingen.

Ulf Berg har frågat mig om jag inte anser att det vore rimligt att även flytten av skattekontoren i Mora och Åmål pausas såsom Skatteverket nu aviserat att man gör med den planerade flytten av skattekontoren i Lycksele, Hudiksvall, Ludvika, Enköping, Mariestad, Vetlanda, Värnamo, Ängelholm och Simrishamn. Vidare har han frågat mig genom vilka initiativ jag avser att garantera en god service med hög tillgänglighet från Skatteverkets sida för alla medborgare i hela landet.

Per Åsling har frågat mig om jag delar interpellantens uppfattning att nedläggning av skattekontoren i Mora och Åmål ska bordläggas i avvaktan på att Statskontorets utredning föreligger. Vidare frågar han om jag tycker att det är rimligt att det pågår ett arbete med att lägga ned myndigheters lokalkontor samtidigt som utredningen arbetar.

Slutligen har Ulf Berg frågat civilministern när någon konkret åtgärd från statsrådet och regeringen för att säkerställa att de statliga myndigheterna inte går i spetsen för regional utarmning kan förväntas. Vidare har han frågat genom vilka initiativ statsrådet avser att garantera en god statlig service med hög tillgänglighet för alla medborgare i hela landet, till exempel från Skatteverkets sida.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationerna.

Jag har i tidigare interpellationsdebatt rörande Skatteverkets lokalisering kunnat konstatera att det finns en bred enighet om att det är myndigheterna själva som ska fatta beslut om lokalisering utifrån de principer, mål och uppgifter för verksamheten som fastställs av regering och riksdag. Det är myndigheternas respektive ledning som ansvarar för att verksamheten bedrivs effektivt och utifrån medborgarnas och företagets behov. Regeringen har emellertid ett övergripande ansvar över de samlade effekterna av enskilda myndigheters beslut. Regeringen har därför gett Statskontoret i uppdrag att ta fram ett samlat underlag avseende statliga myndigheters beslut om lokalisering.

Skatteverket har meddelat att myndigheten inväntar Statskontorets arbete och avvaktar med beslut om flytt av verksamhet från nio orter till närliggande orter. Skatteverket beslutade att flytta verksamheten i Mora och i Åmål till närliggande orter för över ett år sedan. Enligt vad jag har erfårit från Skatteverket har arbetet med de beslutade förändringarna kommit långt, och arbetet kommer att fullföljas enligt plan.

Myndigheternas uppdrag är att ge god service i hela landet på ett kostnadseffektivt sätt. God tillgång till service i hela landet inkluderar inte bara fysiska kontor, utan även de möjligheter till service som digitalisering innebär. Regeringen har i budgetpropositionen för 2015 bland annat uttalat att det är viktigt att de statliga myndigheternas lokalisering kan få en större spridning över landet. Det handlar om att pröva om myndigheter kan lokaliseras utanför storstäderna, i första hand till länscentrum eller vissa andra orter.

Anf. 37 ANDERS AHLGREN (C):

Fru talman! Jag ska börja med att tacka finansministern för svaret och ska återkomma till det så småningom.

Först vill jag tala lite grann om de beslut som är fattade av olika statliga myndigheter och som driver urbaniseringsprocessen i en allt snabbare takt.

Vi är det land som just nu klyvs snabbast i hela Europa. Jag tycker att staten har en skyldighet att väldigt tydligt markera att vi är beredda att ha vår verksamhet till alla invånare i hela landet. En likvärdig service är ju ett rimligt krav – detta också för att bryta urbaniseringen.

I den här diskussionen kan vi i de båda politiska blocken skylla utvecklingen på varandra, men faktum är att urbaniseringen och den här utarmningen har pågått sedan 50-talet.

Folk på landsorten erbjöds flyttbidrag om man flyttade till fabriken i den stora staden. Flyttbidraget finns fortfarande kvar 2015. Medvetet har landsbygden tömts på sina invånare. På det sättet har vi Europas snabbaste urbanisering.

Om vi ska klara att vända denna trend måste vi först och främst sluta skylla på varandra. Vi måste tillsammans kunna erbjuda invånarna likvärdig offentlig service i hela landet, och statens verksamhet måste visa vägen.

Min interpellation är från den 25 mars, och en hel del har hänt sedan dess. Bland annat tog Centerpartiet ett initiativ till en debatt här i kammaren den 14 april om statens närvaro i hela landet. Då presenterade regeringen ett initiativ att ge Statskontoret i uppdrag att se över effekten av den statliga centraliseringen och leverera ett underlag senast i april 2016 – ett initiativ som vi med spänning ska följa.

Åtskilliga gånger har riksdagen uttalat sig för att myndigheterna ska ha en decentraliserad organisation. Det finns faktiskt en särskild förordning som heter 2007:713 som ger statliga verksamheter i uppgift att arbeta i decentraliserad riktning. Man ska medverka i den regionala utvecklingen och samråda med regionalt ansvariga innan man förändrar myndigheternas verksamheter. Ändå ökar centraliseringen. Då kan man fundera på om de statliga verksamheterna nonchalerar uppdraget i förordningen.

Låt mig ge några exempel på de senaste åtta månadernas förändringar.

Arbetsförmedlingen aviserar att lägga ned hundra arbetsförmedlingskontor. Den statliga banken SBAB meddelar sina företagskunder att man inte längre vill låna ut till företag norr om Dalälven. Trafikverket minskar från åtta ledningscentraler till fyra. Yrkeshögskolemyndigheten beviljar utbildning med start hösten 2015 med 50 procent av alla utbildningar i Stockholm, Göteborg och Malmö. Skatteverket vill lägga ned nio kontor. Posten drar in paketutlämningsställen. ADSL-stationer läggs ned av Telias dotterbolag. Posten försvårar lördagsutdelning av dagstidningar. Statliga museer ska ge fritt inträde, och av de 20 statliga muséerna är det bara 3 som finns utanför Stockholm. Listan kan göras lång.

Alla är i behov av jobb, service och ökad trygghet.

Fru talman! Finansministern säger i sitt svar att ”det är myndigheterna själva som ska fatta beslut om lokalisering”. Då undrar jag: På vilket sätt ska nedläggningen av elva skattekontor uppfylla regeringens princip om statlig närvaro i hela landet? Och hur uppfyller Skatteverket arbetet när man lägger ned elva skattekontor, förordningen 2007:713?

Anf. 38 ULF BERG (M):

Fru talman! Låt mig först konstatera – det kan annars te sig lite underligt – att anledningen till att undertecknad har två interpellationer är

att jag inte fick ställa dem till en minister, för det var två olika ministrar som skulle besvara dem.

Jag vill börja med att säga att jag tycker att finansministern och regeringen sedan vi skrev de här interpellationerna har gjort vissa saker som är klart bra.

Det första uppdraget till den statliga utredningen är att den statliga närvaron ska kartläggas regionalt och lokalt. Jag tycker att det är väldigt bra och kan bara instämma i vad min kollega Anders Ahlgren har sagt i frågan. Jag står helt bakom hans beskrivning, eftersom vi båda verkar i ett län som under lång tid har känt av hur statlig verksamhet flyttas. Det är inte bara den här regeringen utan också den tidigare regeringen som har jobbat på det här sättet. Det gäller Polisen, Åklagarmyndigheten, Kronofogden, Posten, Banverket, Försäkringskassan – ja, listan kan göras lång.

Jag ser fram emot utredningens resultat. Det är viktigt att ha ett öppet sinne och se vad vi kan göra för att åtminstone urbaniseringstakten ska gå lite långsammare, för det är svårt att få den att gå i den andra riktningen.

Låt mig också poängtera att statliga jobb inte kommer att rädda landsbygden, men de är en viktig pusselbit i Mora och Ludvika, om jag håller mig i mitt hemlän.

Den kvinnliga ingenjören på ABB har en man som är akademiker och kan jobba på Skatteverkets kontor i Ludvika. Det gör att det är lättare att rekrytera kompetent personal, inte bara till Skatteverket utan till ABB. Ofta finns det ju en medföljande, och båda vill ha jobb. Därför är det viktigt att staten ser till att det finns akademiska jobb även på mindre orter.

Vad gör vi som verkar på mindre orter? Jo, vi tycker att det är jättebra att våra ungdomar åker till universitet och högskolor runt om i Sverige eller i andra länder och skaffar sig kunskap. Men vi ser ju gärna att en och annan kommer hem. Finns det inga akademiska jobb blir det svårare att flytta hem. Då stannar man kanske på universitetsorten eller på en annan ort där man kan få jobb.

Det är inte bara Skatteverket som har sådana här planer. Även andra drabbas av detta. Jag besökte en trävarufirma utanför Ånge i går. Man har fått erfara vad som händer när Green Cargo har färre anslutningspunkter. Man har svårt att få det virke som exporteras att gå med Green Cargo på statlig järnväg.

Dessa pusselbitar bildar kanske inte var för sig ett mönster, men när vi har lagt ihop tillräckligt många förstår vi lite grann varför urbaniseringstakten i Sverige är så hög.

Jag välkomnar som sagt den statliga utredningen.

Anf. 39 PER ÅSLING (C):

Fru talman! Jag tackar finansministern för svaret. Jag har i min interpellation lyft upp frågor som har bäring på Skatteverket eftersom jag är nyinvald i Skatteverkets insynsråd och värnar det extra. I min roll som skatteutskottets ordförande ingår också att följa Skatteverket mer än andra myndigheter. Frågan kan lika gärna ställas angående andra myndigheter, men jag har valt Skatteverket av de skäl som jag har framfört.

Myndigheterna är till för medborgarna, och medborgarna har rätt till en likvärdig service oavsett bostadsort i landet. För att underlätta företagande och jobb krävs tillgång till lokal närvaro av myndigheter.

Det är dessutom en fråga om omsorg om skattemedel. Den pågående centraliseringen av myndigheter till storstadsregioner och större städer leder till ökade kostnader för såväl lokaler som löner.

Det finns en betydande potential för effektivisering. Många delar av myndigheternas verksamhet kan och ska decentraliseras. Den nya tekniken gör att det aldrig har varit lättare än nu att just decentralisera verksamhet.

Anders Ahlgren nämnde i sitt anförande förordningen 713 från 2007 som tydligt lyfter upp frågan att statliga myndigheter har ett ansvar för att medverka i regionalt tillväxtarbete och pröva decentralisering av verksamhet.

Den 15 maj 2003, alltså för tolv år sedan, lade dåvarande regering med Göran Persson och Bosse Ringholm i spetsen fram en proposition om det nya skatteverket på riksdagens bord. Av propositionen framgår att ett av de tyngst vägande skälen för att bilda den nya myndigheten var den ökade flexibiliteten. Det skulle bli avsevärt lättare att flytta arbetsuppgifter, material och beslutanderätt över landet utan det formella hinder som myndighetsgränserna utgjorde.

Regeringens bedömning var att den föreslagna omorganisationen skulle medföra att Skatteverket kunde ta större hänsyn till regionala konsekvenser än vad skattemyndigheterna och Riksskatteverket kunde göra.

Det ställningstagandet och den utgångspunkten är lika relevant i dag. Därför är det värdefullt att finansministern i svaret konstaterar att regeringen har ett övergripande ansvar för de samlade effekterna av enskilda myndigheters beslut. Med det konstaterar jag att frågan är politisk och att regeringen har en möjlighet och ett ansvar att via regleringsbrev eller på annat sätt styra hur myndigheter agerar och organiseras.

Jag får återkomma till Statskontorets uppdrag, men är det inte rimligt att stoppa nedläggningen när en utredning är tillsatt, ministern?

Anf. 40 RASMUS LING (MP):

Fru talman! Det är roligt att se de borgerliga ledamöternas engagemang i fråga om lokaliseringen av Skatteverkets kontor, värdet av att det ska finnas statliga jobb runt om i landet och allt som hänger ihop med det, förutsättningar för utveckling och så vidare.

Jag frågar mig dock om samma engagemang fanns när ni var i regeringsställning. Nu kräver ni att de långt gångna planerna för Skatteverket i Mora och Åmål ska ändras. Var fanns de kraven för ett drygt halvår sedan och dessförinnan? Då hade centerpartisterna näringsministern och landsbygdsministern vägg i vägg. Det har ni inte nu, men ni hade den möjligheten under en lång period.

Enligt en utredning från riksdagens utredningstjänst, RUT, försvann fler än 10 000 statliga jobb från landsbygds kommunerna under de förra mandatperioderna. Det fanns nog många olika skäl till det, och jag ska inte kritisera vart och ett av de enskilda besluten. Men det skedde som sagt när ansvariga ministrar var från Centerpartiet.

Poängen är att dessa frågor inte är svartvita eller enkelspåriga. Jag medger att det gavs visst uttryck för det även av tidigare talare.

Fru talman! Jag hoppas att vi som deltar i debatten har samma utgångspunkt vad gäller urbanisering och landsbygdsutveckling, nämligen att människor ska få bo var de vill. Det ska finnas förutsättningar för folk

att bo i Årjäng, Strömsund eller Ljusdal. Att vi politiskt skulle ha en viljeinriktning för var folk ska bo någonstans är åtminstone för mig väldigt främmande. Jag hoppas att det är det även för övriga.

Fru talman! Det är bra att det har getts ett uppdrag till Statskontoret att göra en sådan här översyn. Det ska finnas en övergripande styrning. Vi får dock inte landa i att vi tar politiska beslut om var varje enskild lokal ska ligga.

Det finns för- och nackdelar med olika lokaliseringar för olika myndigheter och olika verksamheter. Det måste finnas en sådan flexibilitet att olika myndigheter får fatta beslut som rör den egna organisationen.

Anf. 41 SARA KARLSSON (S):

Fru talman! Även om den tekniska utvecklingen har kommit att ge andra förutsättningar för att bidra och erbjuda service över landet spelar den fysiska lokaliseringen av myndigheter fortfarande stor roll. Det handlar om att hålla balans mellan effektivitet och andra hänsyn i de fall de kan stå i konflikt. Det är viktigt. Det påverkar hela landet och än mer vissa delar av landet.

Det handlar om mer än bara de statliga tjänster som eventuellt kan försvinna när man centraliserar en myndighets kontor. Det påverkar också den känsla som kan finnas på orten som får se statliga jobb försvinna. Men det är viktigt att poängtera att vi har självständiga myndigheter i Sverige. Det är också någonting vi behöver värna.

Regeringen har såklart ett ansvar för utfallet och helheten. Där är regional och lokal närvaro viktigt. Därför har regeringen uppdragit till Statskontoret att se över detta och hitta ett sätt att styra också för att ta hänsyn till regional och lokal närvaro.

Civilminister Ardalan Shekarabi uttalade i en artikel i DN i samband med att beslutet fattades: ”Myndigheterna har koll på sin egen verksamhet, det är regeringens ansvar att ha helhetsbilden. Jag anser att staten inte kan abdikera från sitt ansvar att finnas i hela landet. Staten ska hålla ihop vårt land, inte bidra till att splittra det.”

Här skulle jag ha läst upp en lapp som jag tydligen inte har med mig i talarstolen. Det var den tidigare civilministern som uttalade sig i fackförbundets ST:s tidning Publikt i samband med att det gjordes en kartläggning av den rätt omfattande centralisering av statliga myndigheter som skett under de tidigare regeringsperioderna. Jag får nu lappen från min bänk.

Han sa: ”Det primära målet är att vi ska ha bra service till medborgarna, det andra att vi ska hushålla med skattebetalarnas pengar och det tredje att vi ska vara så närvarande som möjligt på så många orter som möjligt.” Han fortsatte: ”Jag ser ett jätteproblem med regionalpolitiken i den meningen att vi har olika utvecklingskraft i olika delar av landet. Men jag tror inte att vi löser det med att ha ett antal statstjänstemän stationerade som inte har någon specifik, bra uppgift. Sedan kan statliga tjänster vara ett viktigt komplement. En ort som ska växa måste ha bra statlig service.” Det var inte så att han på något sätt dödförklarade myndigheternas uppgift att finnas ute i landet. Men det är ändå ett måttligt engagemang som gavs uttryck för av den tidigare civilministern Stefan Attefall.

Fru talman! Mot bakgrund av det är det bra att Anders Ahlgren och övriga debattörer här i stället för att ta till brösttoner ser att det har skett en

positiv positionsförflyttning. De säger att de vill följa Statskontorets arbete och arbeta tillsammans i den här viktiga frågan. Jag hoppas att det är en uppfattning och ambition som deras partier står bakom. Jag ser fram emot ett konstruktivt samarbete i frågan för ökad regional hänsyn samtidigt som vi värnar myndigheternas självständighet.

Anf. 42 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Det är viktigt att vi har en del principiella utgångspunkter som vi delar. Den första som det tycks att vi är eniga om är att myndigheterna själva ska styra den exakta lokaliseringen för sin verksamhet. Det är en viktig princip, och jag uppfattar det som att riksdagspartierna står bakom den principen.

Det är naturligtvis också viktigt att vi från regeringens och riksdagens sida ger myndigheterna riktlinjer när de fattar besluten. Det vi gör är att ge riktlinjer för hur man fattar besluten, och sedan fattar myndigheterna själva de exakta besluten.

Det är mot den bakgrunden som vi har gett Statskontoret i uppgift att se över principerna för statlig lokalisering. En viktig del i det arbetet som jag tycker att vi har missat tidigare i förvaltningspolitiken är att ha mer av ett koncerntänk för de olika statliga myndigheterna så att den ena handen vet vad den andra gör. Så har det tyvärr inte riktigt varit tidigare.

Det är några saker jag vill kommentera i debatten. Det talas om service i hela landet. Det är viktigt att påpeka att Skatteverket har två separata strukturer, en struktur för när man ger service och en annan struktur för var skattehandläggningen sker.

Servicen ges via servicekontoren som man har tillsammans med Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten. Det är inte förslag på förändringar i den strukturen. Däremot är det förslag från Skatteverket på förändringar i skattekontorsstrukturen, som handlar om var någonstans man sköter handläggningen. I det förslag som Skatteverket har finns inget förslag att flytta verksamheter till våra storstäder. Det är inget förslag om flytt till Stockholm, Göteborg eller Malmö men däremot till regionala centrum. Det är det förslag som Skatteverket har.

Frågan om Skatteverkets sammanslagning till en myndighet har tagits upp. Det stod också att det var möjlighet att sprida verksamhet över landet. Det har också skett från Skatteverkets sida. Man har till exempel centraliserat lönehanteringen i Gävle. Man skickar alla stockholmares inkomstdeklarationer till Norrland där de kontrolleras. Riksdagsledamöternas skattedeklarationer går till Simrishamn. Skatteverkets anställdas deklarerationer går till Åmål. På så sätt har Skatteverket jobbat med att sprida verksamheter runt om i landet.

Vad gäller specifikt skattekontoren i Mora och Åmål fattades det beslutet den 13 maj 2014, alltså för över ett år sedan. Om man har synpunkter på det beslutet till en minister bör frågorna i huvudsak ställas till min företrädare Anders Borg. Krav på vad Skatteverket ska göra i det här läget bör ställas till Skatteverket.

Anf. 43 ANDERS AHLGREN (C):

Fru talman! Jag vill väldigt kort beröra det lite märkliga inlägget från Rasmus Ling från Miljöpartiet där han inte har någon känsla för likvärdig

service och likvärdiga möjligheter i landet. Jag vet om att Miljöpartiet inte är något landsbygdsparti, men det blev plötsligt väldigt tydligt i ditt inlägg.

Jag vill inte hemfalla till Sara Karlssons resonemang och skylla på föregående regering. Vi talar om 65 års urbanisering i Sverige. Alla regeringar har under den resan haft händerna i samma syltburk. Det ska vi ha respekt för.

I riksdagsdebatten den 14 april om statliga verksamheter i hela landet informerade statsrådet Shekarabi om att regeringen har bestämt sig för att prioritera styrning av statliga myndigheter. Han sa: Den statliga förvaltningen ska finnas i hela landet nära människorna.

Ur detta perspektiv är det förvånande att finansministern tvär sina händer genom att skylla på att det är myndigheterna själva som bestämmer hur och var man ska lokaliseras. När jag läser interpellationssvaret kan jag inte se någon samsyn i den här frågan. Ett klargörande från finansministern på den här punkten vore rimligt. Delar hon uppfattningen att de statliga förvaltningarna ska finnas i hela landet nära människorna?

Det finns också ett resonemang från Skatteverket där man säger att myndigheten ska finnas där företagen finns. Man anger också problem att rekrytera tillräckligt kompetent personal. Jag skulle vilja föra ett resonemang om de två skattekontor som läggs ned i min egen valkrets i Dalarna. Det gäller Mora och Ludvika. Finansministern säger i sitt svar att man ska flytta Moras verksamhet till närliggande ort. Jag vet inte vad ministern menar med närliggande ort, men det är 8 ½ mil mellan Mora och Falun. Med stockholmsmått är det ganska långt.

Det innebär också att vi flyttar kontoren som ligger i de sex nordligaste kommunerna i vårt län. Det innebär att det är 15 924 arbetsställen som inte längre får någon service.

Vi lämnar norra Europas största friluftsområde med hela fjällvärlden och Sälen och Idre. Till Idre har Falukontoret drygt 25 mil och till Sälen drygt 20 mil enkel resa om man vill granska ett företag.

Som en jämförelse är det intressant att veta att det är 25 mil mellan Falun och Stockholm. Man skulle alltså lika väl kunna hantera verksamheter i den här kommunen som i den norra delen av Dalarna. Hur påverkar detta vardagen för företagarna och för dem som jobbar på Skatteverket? Det är också intressant att fundera på om inte de 15 924 arbetstillfällena i norra Dalarna räknas.

Skattekontoret i Ludvika kom till på 80-talet som en kompensation för nedlagda gruvor. Genom att kontoret skapades kompenserade man för tre stora gruvor som inte längre var lönsamma. Det är inte något traditionellt skattekontor, utan det är ett punktskattekontor som skulle kunna ligga precis var som helst med den verksamhet de bedriver. Det innebär att om detta centraliseras till Falun har det ingen effekt på den verksamhet som bedrivs, utan det är fortfarande punktskatter de jobbar med. När man talar med dem och frågar om det är problem att rekrytera kompetent personal säger de att de inte har varit med om att det har varit det vid något tillfälle.

Det finns tydliga signaler från riksdagsbanken med socialdemokrater från Dalarna, där man upprörs över behandlingen av compensationen för Ludvika. Hans Unander sitter här, och han är med på det uttalande som alla dessa ledamöter har gjort. Vi centerpartister tycker att det vore rimligt att en konsekvens blir att också denna nedläggning stoppas i avvaktan på Statskontorets utredning.

Anf. 44 ULF BERG (M):

Herr talman! Jag tänkte börja med att kommentera lite av Rasmus Lings funderingar på om vi ska tvinga människor att bo någonstans. Man behöver inte tvinga människor att flytta till Mora om jobben finns där, och inte till Ludvika heller. Det lovar jag. Det är det som är en förutsättning. Vi var några stycken – jag vet att Anders Ahlgren också var med – som satt och ringde runt till dalfolk i förskingringen och frågade om de tänkte flytta hem. Alla jag talade med sa: Ge mig ett jobb så flyttar jag i morgon! På vår lista fanns natur, kultur och det ena med det andra. Men det var jobben, jobben, jobben de talade om. Jag tror att jag har hört det i helgen: jobben, jobben, jobben. Det är precis samma sak oavsett om det är statliga eller privata jobb i Mora eller i Ludvika.

Därför skulle jag önska en sak, utan att KU-anmäla eller så. Jag är ganska övertygad om att finansministern, som jag har förstått ingår i en samarbetsregering, skulle kunna se till att också Mora och Åmål kommer med i en paus i avvaktan på utredningen. Om man nu kommer fram till – vilket jag hoppas och tror att man gör – att det är hälsosamt för orter utanför storstaden att ha denna typ av jobb är det svårt att backa när man har gjort sig av med såväl lokaler som personal och liknande. Gör en paus så att även Mora och Åmål får en förnyad chans, och sedan får vi se vad som händer när utredningen är klar! Jag skulle verkligen uppskatta det.

Jag tänker kanske inte vara exakt lika kategorisk som finansministern, herr talman, när det gäller att myndigheten själv ska bestämma var jobben ska finnas någonstans. Jag tycker, och det står också i finansministerns svar, att det är riksdagens direktiv och regeringen som utifrån regleringsbrev avgör vilka möjligheter en statlig myndighet har.

Jag tycker att det är viktigt att se till att kontoren blir kvar. Det blir extra viktigt om utredningen kommer fram till att det är betydelsefullt för kommuner om de ska kunna behålla invånare och i förlängningen god service. Tidigare talare, även finansministern, har varit inne på att riksdagsledamöternas deklARATIONER hamnar i Simrishamn. Det går alldeles utmärkt. Men det var lite intressant att Skatteverkets deklARATIONER hamnar i Åmål, och det kontoret ska flytta. Det där får vi kanske fundera lite närmare på; jag skulle kunna tänka mig att det inte uppfattas så positivt i Åmål.

Jag hoppas som sagt att vi tillsammans kan se till att detta jobb blir bra. Det är viktigt att hela landsbygden kan blomstra i Sverige. Jag är övertygad om att politiska beslut har inverkan. Jag tror inte på kilometerskatt, höjd bensinskatt och liknande. Jag tror att sådant är viktigt och att det kommer att påverka landsbygden. Som talesperson för landsbygdsfrågor i Moderaterna ser i alla fall jag detta som en del i det viktiga pussel som ska läggas för landsbygden, som jag sa tidigare. Det här är bara en bit bland många andra, och om vi lägger fler och slutligen alla bitar kommer detta att bli klart.

Är finansministern beredd att se till att Mora och Åmål får samma möjlighet?

Anf. 45 PER ÅSLING (C):

Herr talman! Frågan gäller vilket Sverige vi vill ha och vilket Sverige vi vill bygga. Starka myndigheter skapas bland annat genom att verksamhet finns lokaliserad runt om i landet. Med detta sagt kan jag

återigen konstatera att denna debatt gäller många myndigheter, men jag fortsätter att hålla mig till Skatteverket.

År 2007 fanns det 120 kontor. Då lades över hälften av dem ned, och det blev 57 kvar. 2014 försvann ytterligare några kontor – Vänersborgs och Kungsbackas. 2015 kom förslag om att lägga ned ytterligare kontor, förutom de tidigare besluten om Mora och Åmål. Den fråga jag ställer mig, herr talman, är: Vad blir nästa steg? Hur många kontor blir det, och hur kommer Skatteverkets närvaro utanför Stockholm och de större städerna att se ut på några års sikt?

Det är därför det är så angeläget att vi agerar nu. Jag har under de senaste veckorna besökt flertalet av de kontor som har lagts ned eller är planerade att läggas ned. Jag har fått många medskick i de utomordentligt värdefulla och positiva samtal jag har haft med personal på dessa kontor. Det handlar inte enbart om den enskilda orten. Det handlar om kommunen, och det handlar om regionen. Detta är några medskick som jag tycker är relevanta.

Kompetensen är bra; det är hög kompetens på kontoren. De har också en låg personalomsättning, vilket bidrar till att kompetensen är hög. Det måste i rimlighetens namn vara värdefullt för ett verk och en myndighet att man har tillgång till personal som inte är flyktig eller byter jobb, vilket är fallet på de större orterna och de större kontoren. Jag skulle vilja säga att de mindre kontoren – och det gäller säkert också många andra myndigheter – är någon form av ryggrad för en myndighets verksamhet.

Herr talman! Jag vill återigen framföra ett tack till finansministern för det ställningstagande som gjordes i svaret, att ”regeringen har emellertid ett övergripande ansvar över de samlade effekterna av enskilda myndigheters beslut”. Just därför tycker jag att det är angeläget att Statskontorets uppdrag får genomföras och utredningen slutföras utan att den ska vara ett alibi för att inte göra något. Jag känner en stor oro om nedläggningsbeslut och förändringar med centralisering som inriktning från många myndigheter fortsätter som aviserat.

Jag tar gärna emot Sara Karlssons utsträckta hand – det är viktigt att vi nu jobbar tillsammans brett för att på så sätt skapa en bra struktur och därmed bygga både ett starkare land och ett starkare myndighetssammanhang.

Jag vill återigen fråga ministern: När regeringen ändå har både ansvar för och möjlighet att låta myndigheternas lokala verksamheter fortgå under ledningstiden ...

Anf. 46 RASMUS LING (MP):

Herr talman! Jag ska hålla koll på klockan och inte dra över tiden. Jag tror att det går ganska snabbt.

Det var tydligen kontroversiellt för ett par ledamöter att jag tycker att utgångspunkten är att människor ska få bo var de vill. Jag var ändå noga med att påpeka att det handlar om att det ska finnas förutsättningar för att bo på olika ställen. Om de finns ska vi politiker inte ha synpunkter på var folk vill bo. Om man vill bo i Malmö, vilket jag och många med mig tycker är trevligt, eller om man väljer att bo någon helt annanstans ska vara upp till var och en.

Ulf Berg säger att det är jobben som är avgörande för Mora och Ludvika. Jag tvivlar inte en sekund på det. Jag tror att det är fantastiskt att

bo i Mora, om man kan ha ett jobb som är värdefullt. Därför är anledningen än större för den nya regeringen, den nya finansministern, att ha ett annat angreppssätt än Ulf Bergs finansminister, Anders Borg, hade. Vi ger utredningen det här uppdraget. Med den förra regeringen försvann 10 000 jobb från landsbygden.

Oppositionen kan alltså vara glad över att det finns en inriktning på området.

Anf. 47 HANS UNANDER (S):

Herr talman! Det kan finnas risk för att Hans Unander kan upplevas som den från oppositionen som är tydligast. Det här är en fråga som har diskuterats på många olika sätt ute i landet. Jag är bekymrad för vad som händer ute i landet regionalpolitiskt. Den ena myndigheten efter den andra försvinner.

Anders Ahlgren med flera har tagit upp att många myndigheter försvinner ute i landet. Jag kan beskriva hur illa det kan se ut. I min lilla kommun har man sagt att Lantmäteriet ska försvinna. Det ska flyttas. Försäkringskassan har flyttat sedan länge. Arbetsförmedlingen centraliserar. Trafikverket vill riva upp järnvägsrälsen. Polisen vill flytta myndigheten lite längre bort. Allt detta leder till slut till att tålamodet tar slut bland folk ute i bygderna.

I fråga om Skatteverket, som frågan gäller, handlar det om två saker för min del. Ska Skatteverket ta regionalpolitiskt ansvar eller inte? Jag anser att Skatteverkets generaldirektör har fattat ett bra och klokt beslut när han har beslutat att, under rådande omständigheter, inte genomföra flytten av de nio kontor som finansministern nyss tog upp. Det är bra att bland annat Ludvikakontoret blir kvar.

Enligt min uppfattning bör Skatteverket finnas i hela landet. Skatteverkets beslut när det gäller flytten från Mora och Åmål är inte bra.

Det är tydligt att det kanske inte är den nuvarande finansministern som är det största problemet. Till viss del handlar det kanske mer om en önskan, från dem som har ställt interpellationen, att driva en fråga.

Jag tycker dock att finansministern bör fundera på om man inte kunde vara lite tuffare mot myndigheterna när det gäller regleringsbrev och sådana saker. Skatteverket och andra verk kan få i uppdrag att se över det här och vara lite tuffare. Det finns nämligen ett land som är ganska stort och långt.

När det gäller Mora och Åmål har man sagt att det skulle vara problem att få kunnig personal. Den bilden får inte jag när jag talar med många av företrädarna på de orterna. Det är nog inget större problem.

Min fundering och åsikt om de här frågorna är att om insynsråden och generaldirektörerna inte har någonting att säga till om borde vi kanske byta ut insynsråden och se till att tillsätta riktiga styrelser, som har något att säga till om. Då blir det kanske även lite ödmjukare toner från vissa generaldirektörer.

(Applåder)

Anf. 48 FREDRIK CHRISTENSSON (C):

Herr talman! Jag vill tacka Hans Unander för de orden. Vi delar åsikt i den här för många mindre orter viktiga frågan.

Jag kommer från västra Sverige och besökte för två veckor sedan kontoret i Åmål tillsammans med bland andra skatteutskottets ordförande Per Åsling och min riksdagskollega Annika Carlsson. Vi fick se en bra verksamhet med kunnig personal. De bar på en stor oro inför flytten och centraliseringen till Karlstad.

I det området, i Dalsland och Västsverige, har vi en lägre nivå när det gäller högre utbildning. Vi har en negativ befolkningsutveckling. Människor flyttar därifrån och så vidare. Och här står vi i riksdagens kammare i dag och talar om, diskuterar och debatterar de statliga jobben. Men jag vill kort lyfta in vikten av jobben i de små och växande företagen. Det är ändå de som har varit jobbmotorn i Sverige de senaste åren. De är helt avgörande för att de här orterna ska få tillväxt och fler jobb i framtiden.

Men den statliga närvaron är också viktig. Den är viktig för att människor ska vilja bosätta sig där, precis som vi har varit inne på tidigare.

I förra veckan besökte finansministerns kollega, Sven-Erik Bucht, Åmål och Dalsland. Han fick med sig tydligt besked från Hans Unanders och Magdalena Anderssons kollegor, som är kommunalråd i Bengtsfors, Åmål och Mellerud: Låt kontoren i Åmål och Mora ingå i samma utredning som de andra skattekontoren. Låt också dem få en paus i avvaktan på besked från den utredning som regeringen har tillsatt.

Det är en bra utredning. Den har helt rätt inriktning. Det är glädjande att vi kan vara överens om det. Men det är också viktigt att även de kontor, för vilka beslut redan finns, tas med. Det är inte för sent, vilket det gärna låter som. Möjligheten finns.

Jag vill också ta upp centraliseringen. Det låter ibland som att Åmål och Karlstad ligger bredvid varandra. Det är sju mil emellan, vilket kan jämföras med Stockholm och Uppsala. Skillnaden är att det inte finns någon motorväg emellan. Och det finns ingen kollektivtrafik med pendeltåg som går med täta turer. Det är långa avstånd. Vi har dessutom en regeringspolitik som höjer skatten på diesel och bensin, vilket kommer att drabba dem som i dag har de jobb som centraliseras till de större orterna. Det är viktigt att ha det med sig.

Jag vill tacka framför allt Hans Unander, för att han sällar sig till den här skaran i debatten. Jag vill dessutom göra ett medskick till Magdalena Andersson: Är det inte dags att regeringen tar ledningen i frågan och ser till att skattekontoren i Åmål och Mora får samma förutsättningar och samma paus som de andra skattekontoren?

Anf. 49 HELENA LINDAHL (C):

Herr talman! Jag var i Dorotea för inte särskilt länge sedan. Dorotea ligger i Västerbotten, på gränsen till Jämtland. I Dorotea har man inte nära till någonting egentligen. Det har man tyvärr bittert fått erfara, precis som på många andra ställen i landet på sista tiden.

Akutsjukvården finns helt enkelt inte efter klockan fem. Skidbacksanläggningen som man driver, Borgafjäll, och som vill locka folk att komma dit har det svårt. Ska de säga till en stockholmare: Om du bryter benet får du åka bil i tre timmar om du ska gipsa benet på akuten? Det är inte precis jättebra marknadsföring.

På samma sätt har polisen lagt ned. I dag finns det ett par poliser som har jour i hela inlandet. Skulle oturen vara framme och det blev inbrott i Dorotea kan det ta flera timmar innan polisen kommer dit. Då hinner man

råna både en och två butiker och dessutom ta sig en fika innan polisen har hunnit fram. Nåväl, jag är kanske lite raljerande, men det tragiska är att så här ser det ut på många håll i landet, inte minst i norra Sverige. Där är avstånden långa.

Om vi ska åka in till närmaste stad är det 14 mil tur och retur. Det är ingenting i jämförelse med avstånden i Västerbottens inland. I sitt svar till bland annat Anders Ahlgren säger Magdalena Andersson att man får lösa frågan om flytten av skattekontor, till exempel från landsbygden, med digitalisering. Men varför är det aldrig tvärtom? Varför pratar man aldrig om flytt från staden till landet?

När jag ändå är inne på Västerbotten kan jag säga att skattekontoret i Lycksele riskerar att flyttas till Umeå. Umeå är den största staden i norra Sverige. Där finns det väldigt många jobb. I Lycksele betyder arbetstillfällena mycket mer. Men det är aldrig tal om att statliga jobb ska flyttas från staden till landsbygden, tyvärr.

Det finns många fördelar med närhet till skattekontor. Om man vill att hela Sverige ska leva och att företagen ska ha möjligheter att utvecklas är det viktigt att skattekontoren får vara kvar, precis som arbetsförmedling och annat.

När en person har kommit till Sverige från ett annat land, precis som min mamma gjorde på 70-talet, och är företagare och gärna vill driva företag i Sverige är det inte så lätt med språket. Det vet jag av egen erfarenhet, när jag tittar tillbaka på den resa som min mamma gjorde. Bara språket är ju ett hinder. Sedan ska man jobba med dator och förstå myndighetsstrukturen. Det är inte så enkelt. Många gånger är det viktigt att ha närhet till en person som man kan prata med. En dator kan aldrig ersätta en mänsklig kontakt.

Om regeringen menar allvar med att hela Sverige ska leva kan man göra någonting åt saken redan nu. Jag är lite otålig. Som mina kamrater här på bänken tycker jag att en utredning på ett år skulle kunna föregripas. Redan i dag kan man justera regleringsbrevet. Vi behöver egentligen inte vänta i ett år på en statlig utredning, om ni verkligen vill göra något. Vill ni, Magdalena Andersson, att hela Sverige ska leva? Då kan ni redan i dag påverka var de statliga jobben ska lokaliseras genom att ge myndigheterna information om att de ska ligga på landsbygden.

Anf. 50 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Jag uppskattar verkligen det engagemang som finns bland riksdagens ledamöter för möjligheten att bedriva verksamhet, leva, bo och driva företag i hela landet. Jag delar den ambitionen. Jag tycker att detta är oerhört viktigt. Därför har den här regeringen redan gjort mer för att det ska finnas statlig verksamhet i hela landet än vad den tidigare regeringen gjorde under åtta år. Nu säger ni borgerliga riksdagsledamöter att det är angeläget att agera nu. Det säger Per Åsling. Men herregud, Skatteverket har ju planerat den här förändringen i flera år. Varför gjorde ni ingenting då? I fråga om Mora och Åmål fattades de besluten för ett år sedan. Vad gjorde Per Åsling då? Det gäller för övrigt också Ulf Berg. Vad gjorde ni då?

Den här regeringen har tillsatt en utredning där vi ser över principerna för lokalisering. Varken det eller något annat kring det gjordes av den borgerliga regeringen. I stället såg vi hur jobben flyttade från landsbygden

till centralorter. I Dalarna flyttades 500 jobb under åtta år med alliansregeringen. Detta skedde också under tidigare socialdemokratiska regeringar, precis som Ulf Berg tog upp.

Jag vill göra ett förtydligande. När jag sade att det har skett en flytt till närliggande orter menar jag till den närmaste orten. Man flyttar inte till Stockholm, Göteborg och Malmö. Jag är väl medveten om att det är många mil mellan Åmål och Karlstad samt mellan Mora och Falun. Det är uppemot tio mil. Med närliggande menade jag den närmaste orten och inte storstäderna.

I tidigare debatter som jag har haft i den här frågan har jag fått bilden av att både Moderaterna och Centerpartiet har stått upp för den ordning som har rätt hittills, nämligen att det är riksdag och regering som anger principer för lokalisering, men sedan är det myndigheterna själva som fattar lokaliseringsbesluten, var de ska förlägga sin verksamhet. Efter den här debatten undrar jag naturligtvis: Är det fortfarande så att Centerpartiet och Moderaterna står bakom den principen?

Det som vi från regeringen har försökt att göra är att ge ett uppdrag till Statskontoret att närmare se över hur riktlinjerna kan utformas på ett bättre sätt. Det är den här regeringens ambition att vi ska ha en statlig verksamhet i hela landet. Vi tycker att det är viktigt att det finns statliga jobb i hela landet. Vi har också ambitionen att se om det i dag finns verksamhet som bedrivs i Stockholm som i stället skulle kunna förläggas utanför Stockholm. Det finns säkert en del verksamheter vid statliga myndigheter som borde kunna flytta från Stockholm. Det behöver inte handla om att flytta hela myndigheter utan kanske delar av verksamheten kan flyttas ut från Stockholm. Det tycker jag själv är ett väldigt intressant arbete.

Anf. 51 ANDERS AHLGREN (C):

Herr talman! Någon gång när man vägs ände, tror jag. Efter 65 års centralisering och urbanisering känns det som att vi är där nu. Listan är väldigt lång, och jag gjorde en uppräknin g tidigare. Bara under de senaste sex åtta månaderna centraliserades verksamheter.

Vi införde förordningen 2007:713. I den står det väldigt tydligt att myndigheterna har ansvar för att jobba decentraliserat och att man ska stödja regional utveckling. Vi kan nu konstatera att det inte räcker. Centraliseringen fortsätter. Det är bakgrunden till min interpellation.

Herr talman! Jag skulle vilja ge finansministern möjlighet att svara på de frågor som jag har ställt under resans gång genom att upprepa dem. Jag förstår att det kan vara svårt att komma ihåg alla frågor när det är många interpellanter som deltar i debatten.

På vilket sätt skulle nedläggning av elva skattekontor uppfylla regeringens princip om statlig närvaro i hela landet? Hur uppfyller Skatteverket förordning 2007:713 om regional decentralisering och regional utveckling?

Statsrådet Shekarabi har sagt att regeringen har bestämt sig för att prioritera styrning av statliga myndigheter och att den statliga förvaltningen ska finnas i hela landet nära människorna. Är det då helt orimligt att frysa alla planer på geografiska förändringar av statliga verksamheter till dess att resultatet av Statskontorets utredning föreligger?

Jag vill tacka för den här debatten.

Anf. 52 ULF BERG (M):

Herr talman! Det har varit en intressant debatt. Det är inte alltid som vi är hyggligt överens med finansministern. Det kan väl vara upplyftande även för finansministerns arbetsmiljö. Om finansministern nu bara fixar till detta med Mora och Åmål blir det till och med en stjärna i kanten.

Jag tycker att det är viktigt att komma ihåg det som Sara Karlsson citerade. Det är väldigt viktigt att regeringen inte abdikerar. Jag kan erkänna att jag gjorde ungefär det som Hans Unander gjorde, men inte från talarstolen. Hans ska ha en eloge för sitt jobb. I det här fallet kommer Dalabanken, oavsett partitillhörighet, att jobba för Mora och Ludvika. Ett och annat uppror har ju startat i Dalarna, så jag tycker att finansministern borde fundera över vårt erbjudande.

Om detta inte hjälper kan jag konstatera att Leif Jakobsson, som var vice ordförande i skatteutskottet, var ganska tydlig under den förra mandatperioden om att den borgerliga regeringen inte bedrev någon regionalpolitik. I stället såg man till att de statliga myndigheterna gick i spetsen för regional utarmning. Det var tragiskt. Inte menar väl finansministern att man vill fortsätta på den banan?

Ett till citat i samma ärende löd: Det är orimligt att regeringen utan regionalpolitisk helhetssyn låter de statliga verken omgestalta samhällsservicen utifrån egna, snäva budgettänkanden. Det är regeringen, inte de enskilda statliga myndigheterna, som måste se till helheten och att hela Sverige måste leva. Detta skrevs av socialdemokraten Leif Jakobsson, vice ordförande i skatteutskottet.

Ett stort tack för en bra debatt, finansministern!

Anf. 53 PER ÅSLING (C):

Herr talman! Regeringar, oberoende av färg, har ett stort ansvar för den utveckling av Myndighetssverige som skett. Ett problem är dock att vi nu märker ett accentuerande av nedläggnings- och centraliseringsbeslut. Myndigheter fattar oberoende av varandra beslut som innebär att totalen blir starkt illavarslande, och det är det som mycket av den här debatten speglar. Därför är det väldigt viktigt att regeringen tar ett större ansvar. Min erfarenhet från Östersund är att den verksamhet som den dåvarande socialdemokratiska regeringen beslutade att flytta i samband med garnisonsnedläggningen varit väldigt bra såväl för Östersund som ort som för Jämtland som län.

Jag skulle igen vilja lyfta fram att jag tycker att det vore skäligen och rimligt att införa ett moratorium och stoppa nedläggning och centralisering av verksamhet till dess att regering och riksdag fattat nya beslut när det gäller myndigheters lokalisering. Det är ett första steg. Som ett andra steg tycker jag att det är angeläget att tillämpa förordning 713 från 2007, som innebär att myndigheter ska pröva sin verksamhet. Jag tolkade också finansministerns inlägg som att hon var öppen för det.

Med den utgångspunkten är det viktigt att Statskontorets utredning genomförs och att den tid som behövs för beredning avsätts. Fram till dess är det också angeläget att regeringen skickar besked till myndigheter och anställda inom myndigheter om att den verksamhet som nu finns kommer att fortgå.

Anf. 54 HANS UNANDER (S):

Herr talman! Jag får väl tacka de borgerliga ledamöterna, som ger mig applåder. Jag tolkar det som att de har större tilltro till mig och finansministern än vad de hade till sin egen regering.

Till Helena Lindahl kan jag säga att jag också var enormt otålig under åtta år. Jag hoppas att vi kanske kan vrida tillbaka lite.

Per Åsling! Med de positioner du innehar har du möjligheter att påverka det här. Du kan i varje fall ta upp det och driva det ännu hårdare i insynsrådet.

Anf. 55 FREDRIK CHRISTENSSON (C):

Herr talman! Jag vill tacka finansministern och Hans Unander. Jag har stor tilltro till att en stark socialdemokratisk opinion i frågan ska få den socialdemokratiska regeringen att fatta de beslut som behövs för att kontoren i Åmål och Mora ska få vara kvar. Hans Unander och andra socialdemokratiska företrädare, även kommunalråd och andra på den lokala nivån, driver frågan. Jag har stor tilltro till det.

Frågan handlar inte om vad som har gjorts i historien, utan om vad som görs nu av den sittande regeringen. Det är ni som sitter i regeringsställning som har ansvaret och möjligheten att förändra frågan och flytta fram positionerna. Även om det är de små och växande företagen som skapar jobb och förutsättningar för att de små orterna ska kunna växa och bli större i framtiden är det också viktigt att vi har en statlig närvaro. Det finns en oro för utvecklingen, med hot om nedläggning av skattekontor och 100 arbetsförmedlingskontor, problematiken med SBAB:s möjligheter till utlåning i den norra delen av Sverige och så vidare. Det är en oro som inte är positiv. Jag hoppas att regeringen tar tag i det här och att socialdemokratiska ledamöter och kommunalråd fortsätter att driva på och bilda opinion i frågan, som är väldigt viktig för de mindre orterna runt om i landet.

Anf. 56 HELENA LINDAHL (C):

Herr talman! Jag tycker att det är lite trist att Magdalena Andersson ägnar en så stor del av sin tid i talarstolen åt att prata om vad den förra regeringen gjorde eller inte gjorde. Jag skulle kunna göra detsamma om den nuvarande regeringen, men jag tror att de människor på landsbygden som tittar på det här och känner oro för kontoren i Åmål och Mora – och de övriga som eventuellt är hotade av flytt – vill ha mer respekt än så. De vill att vi ska försöka komma fram till någonting. De vill rädda sina kontor, och vi får ha respekt för det. Landsbygden tjänar inte en millimeter på att vi kastar skit på varandra, om man nu får använda det uttrycket i talarstolen, herr talman.

Men visst sjutton måste väl riksdag och regering följa upp det arbete som våra myndigheter gör! Är det någonting som inte fungerar måste vi till exempel ändra i regleringsbrevet. Nu senast har Jordbruksverket fattat dåliga beslut som innebär att Leader inte ska finnas i hela Landsbygds-sverige. Det är klart att man måste reagera! Arbetsförmedlingen flyttar sina kontor, och Skatteverket gör eventuellt detsamma. Det är väl för sjutton klart att man måste reagera då! Detta, mina vänner, är dåliga beslut. Om inte vi reagerar, vem ska göra det annars?

Anf. 57 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Helena Lindahl tycker att det är tråkigt att jag skyller på den förra regeringen. Det förstår jag absolut, eftersom det var Helena Lindahls partivän som var ansvarig för landsbygdsfrågorna och de regionalpolitiska frågorna i regeringen när besluten om Mora och Åmål fattades, och det var Moderaterna som var ansvariga för Skatteverket vid samma tid. Jag tror att det är en värdefull upplysning för alla som tittar på den här debatten. Ert engagemang i frågan kanske ska ställas mot den bakgrunden.

Den här regeringen har som sagt gjort mer än den förra regeringen gjorde på åtta år för att se över hur lokaliseringen av de statliga myndigheterna ska ske brett över landet. Det är därför vi har gett Statskontoret det här uppdraget. Vi ser att vi behöver skapa ett Sverige där det finns förutsättningar att leva i hela landet och där det finns goda möjligheter till statliga och andra jobb i hela landet.

Det är av allra största vikt, inte minst med den politiska utveckling som sker i Sverige, att det finns goda förutsättningar att leva och bo i hela landet. Som någon annan sagt i talarstolen är det viktigt att det finns goda möjligheter att flytta till storstäderna för dem som vill göra det, men det måste också finnas goda möjligheter för de människor som vill bo på landsbygden eller i glesbygden att leva och verka där. Den här regeringen har mot den bakgrunden tillsatt en parlamentarisk landsbygdsutredning för att titta på hur vi kan skapa mycket bättre förutsättningar än i dag att leva och verka i hela Sverige. Vi är ett stort land, och här ska det finnas goda möjligheter. Bara så kan vi skapa tillväxt i hela Sverige, vilket vi alla tjänar på.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellationerna 2014/15:412 och 488 om friskvårdsavdrag för ridning

Anf. 58 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Gunilla Nordgren har frågat mig om jag är beredd att se över skattelagstiftningen så att det tydligare framgår att även ridning kan vara en del av friskvårdsförmånen i framtiden och därmed ge landets ridskolor samma förutsättningar som många andra näringsverksamheter.

Vidare har Saila Quicklund frågat statsrådet Gabriel Wikström om han avser att inkludera ridsporten i friskvårdsförmånen. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara även på denna fråga.

Det grundläggande syftet med skattebefrielsen för friskvårdsförmåner är att ge arbetsgivare möjlighet att stimulera sina anställda att motionera, då det ligger i arbetsgivarens intresse att personalen har god hälsa. Intresset av god och jämlik hälsa delas av såväl samhället i stort som av den enskilde individen. Det är alltså fråga om personalvård och inte om ett stöd till olika närings- eller idrottsverksamheter.

Gränsen för vilken typ av motionsutövning som ska utgöra personalvårdsförmån och därmed vara skattefri för anställda innebär i dag att det ska vara fråga om enklare motionsidrott som kan utövas av i stort sett var och en.

Vad som är enklare motionsidrott är ytterst en fråga för rättstillämpningen att avgöra. Sporter som kräver dyrbarare anläggningar, redskap och kringutrustning har inte ansetts utgöra enklare slag av motion.

Frågan kommer att vara föremål för beredning under mandatperioden. Det finns många aspekter, till exempel kring jämställdhet och jämlikhet, som behöver analyseras.

Anf. 59 GUNILLA NORDGREN (M):

Herr talman! Jag vill tacka finansministern för svaret på min interpellation om varför motionsridning inte kan anses ingå i friskvårdsbidraget, så som nu är fallet enligt Skatteverket.

Jag är väl medveten om att det förts flera debatter i detta ämne förut, men jag vill delvis föra debatten genom att belysa några andra aspekter.

Jag har läst igenom vad Skatteverket skriver om friskvårdsbidrag på sin hemsida. Enligt 11 kap. inkomstskattelagen ska förmån av motion och annan friskvård som är av mindre värde och erbjuds samtliga anställda inte tas upp till beskattning.

Undantag för beskattning gäller inte sporter som kräver dyrbarare anläggningar, redskap och kringutrustning, till exempel – och nu kommer det – golf, segling, ridning och utförsåkning.

Jag menar att det inte behövs någon dyr utrustning för ridning på ridskola, det vill säga motionsridning. Det går alldeles utmärkt att rida i höga gummistövlar med mera, och ridhjälm finns oftast att låna gratis på ridskolan.

Det är således helt oförståeligt hur Skatteverket har kunnat göra denna tolkning. Det är väl okej att man inte godkänner fälttävlan och hästhoppning, men att en ridlektion på en ridskola inte skulle vara okej är fel.

Det är således en tolkning som Skatteverket gjort, och det borde vara ganska lätt för regeringen att göra några enkla justeringar eller förtydliganden.

Jag diskuterar nu inte ridsporten som en tjejsport eller ur jämställdhetssynpunkt. Jag tror att Saila Quicklund kommer att ta upp den frågan senare. Det hade jag annars kunnat göra, för jag har ett stort engagemang också i den frågan, men nu gäller min interpellation friskvård och avdrag.

Jag anser att det måste råda okunskap på Skatteverket om vad ridning på ridskola innebär. Det är inte särskilt dyrt, och det kräver inte mer extrakläder eller utrustning. Vi pratar om friskvård, och ridning är dokumenterat bra för till exempel balansen. Dessutom ger den allsidig träning av de flesta muskler i kroppen.

För personer som har balanssvårigheter är det ypperlig motion, liksom för personer med funktionsnedsättning. Det finns forskning som visar att ridning även är mycket avstressande, vilket ju är bra i dessa tider då allt fler lider av just stress. Det stärker ryggmuskulerna och balansen.

Det är alltså oomstritt att ridning kan vara bra vid olika slags rehabilitering. Efter lektionen finns ofta möjlighet att pyssla lite med hästen om man så önskar, och det är allom känt att väldigt många människor mår bra av att umgås med djur.

Skatteverket skriver om dyra anläggningar i sina regler. Ridhusen är ofta kommunala anläggningar, precis som ishockeyhallen, och man kan

fråga sig vilken anläggning som är dyrast. Är det ishockeyhallen eller ridhuset? Ishockey är okej, men motionsridning är det inte. Det är helt ologiskt i mina ögon.

Det är väl okej att regeringen ska se över reglerna, men det dröjer ett bra tag. Det skulle underlätta om man gjorde förtydliganden.

Jag vill därför åter fråga: Är finansministern beredd att se över reglerna och göra några enkla förtydliganden och justeringar till Skatteverket under tiden en utredning förbereds?

Anf. 60 SAILA QUICKLUND (M):

Herr talman! Jag tackar finansministern för svaret. Det finns fortfarande frågetecken, men jag hoppas att vi rätar ut dem under debatten.

Ridsporten är stor i Sverige. Vi har 540 ridskolor som finns både i staden och på landsbygden, vilket är viktigt. Vi vet att över 8 miljoner aktivitetstimmar sker på hästryggen.

Hästnäringen är viktig inte minst ur aspekten arbetstillfällen men även folkhälsan. Den är också viktig för integrationen. Vi vet att träning och friskvård är viktigt för ett bra arbetsliv. Här tror jag att det finns en samsyn, och det tycker jag är väldigt bra.

Jag har tidigare arbetat som sjukgymnast, och jag har sett de positiva effekterna av behandlingsridning. Jag tänker på de fysiska resultaten, men jag har också sett det fantastiska samspelet mellan människan och hästen och hur detta påverkar människor positivt, inte minst när det gäller det psykologiska.

Det är därför viktigt med bra förutsättningar för fysisk aktivitet. Jag tänker på kvinnor och män som jobbar i offentlig sektor där de utför många tunga lyft. Här finns ett stort behov av att träna bålen – mage, rygg och axlar. Ridsporten kan bidra till att förbättra människors fysiska förmåga.

Vi ser problem med ökade sjukskrivningar, i synnerhet korta sjukskrivningar. Den psykiska ohälsan ökar allra mest. Vi ser alltmer stillasittande, och vi ser att fetman ökar dramatiskt. Jag tror att det behövs alternativ till fysiska aktiviteter som attraherar människor och att friskvårdsavdrag kan användas till olika aktiviteter.

Många har ridit i yngre ålder och kan tänka sig att återuppta det. Det är något man känner igen sig i och är trygg med. Enligt min mening behöver det inte motiveras särskilt mycket för att konstatera att fysisk aktivitet leder till en bättre hälsa.

Jag vill nämna ett projekt i Stockholm där man minskade sjukfrånvaron med 21 procent för att man införde träning på arbetstid. Det är vinster både för den enskilde och för samhället i stort.

Ridsporten har varit styvmoderligt behandlad under väldigt lång tid. Det syns i aspekter som rör fördelning av resurser mellan tjej- och killidrotter. Göteborgs stad gjorde en undersökning 2013 som visade att 63 procent av bidragen gick till pojkarna. Över 30 procent mer av investeringsbidragen gick till killarna; de fick 8 miljoner kronor mer.

Mina frågor till finansministern är: Hur lång tid tror finansministern att det tar innan ridsporten inkluderas i friskvårdsavdraget? Hur tror ministern att det påverkar ur ett jämställdhetsperspektiv att ridsporten inte tillåts vara en del av friskvårdsavdraget?

Anf. 61 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Ridsporten är en fantastisk sport. Många människor rider varje vecka i Sverige och mår bra av att vi har ridsport.

Det ger också jobb, inte minst utanför våra storstäder. Det gör att många, inte minst unga tjejer som kanske har det lite tufft i skolan och i vardagen, har en fristad i ridhuset hos hästen. Precis som interpellanten beskriver får samspelet mellan människa och häst många människor att må bra.

Anledningen till att vi har ett friskvårdsavdrag är inte att stödja enskilda sporter. Det finns mycket man kan diskutera när det gäller hur enskilda kommunledningar väljer att stötta tjejsporter och killsporier i sina beslut om vilka anläggningar som ska prioriteras i den kommunala budgeten.

Friskvårdsavdraget är ett avdrag för att arbetsgivare ska kunna stödja friskvård hos sina anställda. Precis som interpellanterna konstaterade ingår ridning inte i Skatteverkets lista. För en lekman framstår det inte som helt självklart när man tittar på vad som ingår och inte. Exempelvis kanot och kajak ingår inte bland de sporter man får göra avdrag för.

Mot denna bakgrund vill vi se över och bereda frågan under mandatperioden. Min bedömning är att detta inte går att göra via någon enkel liten justering, utan det handlar om hur riktlinjer ges. Sedan blir det en rättstillämpning utifrån Skatteverkets tolkning.

Min bedömning är att vi behöver göra en ordentlig beredning för att se om det går att göra en förändring på lämpligt sätt.

Anf. 62 GUNILLA NORDGREN (M):

Herr talman! Vi är helt överens om att det är för de anställdas bästa. Det var det jag menade med att jag ville ta upp frågan ur en annan aspekt än vad det har varit. Jag kan prata hela dagarna om jämställdhet, hur kommuner gör och så vidare, men det var inte ämnet för dagen.

Jag skulle vilja påstå att det handlar om okunskap från Skatteverket när man skriver att hästhoppning inte är godkänt och inte heller ridning. Det är fråga om ordet ”motionsridning”. Det är en utmärkt sport. Jag väljer i dag att diskutera den ur friskvårds- och rehabiliteringssynpunkt, där den är oerhört viktig. Det förvånar mig att man inte kan göra ett förtydligande till Skatteverket och säga ”Se över detta”, så att man kan få en snabbare ändring. Ska man se över hela friskvårdsavdraget ur jämställdhetssynpunkt tar det tid, och då går det ett antal år innan det händer något.

Man kan konstatera att det inte har hänt något under förra mandatperioden. Men jag ställer mina interpellationer till nuvarande finansministern om framtiden och inte bakåt till före detta finansministrar, så har vi rätt ut det redan från början.

Jag hade hoppats på att man skulle kunna göra en justering, ett litet förtydligande till Skatteverket och lägga till ”ridning på ridskola” eller något dylikt – det är inte dyrare.

Skatteverket hade den 26 mars i år ånyo tagit ställning i ett antal fall. 6 000 kronor på ett gym var helt okej att betala ut 2 000 kronor för. Terminsavgift på 6 000 kronor för ridlektioner var inte okej. Sedan upprepar man att ridning inte anses vara aktiviteter av enklare slag. Man blir trött när det inte finns någon provning på myndigheten och tycker att de kanske kunde få en liten puff i rätt riktning.

Beträffande utredning undrar jag när direktiven är färdiga. Gabriel Wikström lovade riksdagen i en tidigare debatt att återkomma med en tidsplan. Finansministern kanske vet mer, om direktiven är färdiga och om utredningen över huvud taget har kommit igång.

Anf. 63 SAILA QUICKLUND (M):

Herr talman! Med ett jämställdhetsperspektiv är det märkligt att mansdominerade sporter ingår i friskvårdsavdraget men inte kvinnodominerade aktiviteter. Regeringen har själv utnämnt sig till en feministisk regering. Med det i bakgrunden borde det vara viktigt att komma till rätta med det ojämsställda friskvårdsavdraget.

Det handlar inte om att ge stöd till enskilda idrottsformer, som ministern uttryckte det tidigare, utan gäller bara att ridsporten ska behandlas på ett likvärdigt sätt med de flesta övriga tränings- och motionsformer.

Dyrare anläggningar, redskap och kringutrustning anses inte vara en enklare form av motion. Då är det intressant att ishockey finns med. Jag är glad att ishockey finns med, så jag har ingen kritik mot det. Men jag tar upp det som jämförelse. Det tog också min kollega Gunilla Nordgren upp i sitt anförande.

Under valrörelsen lovade partisekreterare Carin Jämtin att om Socialdemokraterna vann valet skulle man omedelbart införa friskvårdsavdraget – alltså omedelbart. Idrottsminister Gabriel Wikström har också uttryckt sig positivt i sina uttalanden.

Vi kan nu se att de löftena bara har varit tomma löften så här långt. Under valet nämndes ingenting om att det behövdes en utredning. Det nämndes inte heller att den var svår och komplicerad med stora frågor om gränsdragningar, som finansministern har framhållit tidigare.

Löften om ett snabbt införande av något okomplicerat har nu plötsligt blivit en komplicerad fråga med mycket svåra gränsdragningar, och nu plötsligt krävs det också en utredning, en utredning som vi inte får några svar på om när den ska komma.

Under valet lovade Socialdemokraterna för övrigt också mer resurser till idrotten, närmare bestämt 272 miljoner. Det enda som har hänt är att idrotten får 32 miljoner som är öronmärkta för integrationssatsningar. Det är bra satsningar, men det är verkligen långt ifrån de 272 miljoner som idrottsministern med flera lovade så starkt under valrörelsen och även efter valrörelsen.

Det är också värt att notera den skattehöjning som nu drabbar idrottsrörelsen. Enligt riksdagens utredningstjänst kommer kostnaderna för idrottsföreningarna att öka med 325 miljoner genom de höjda arbetsgivaravgifterna för unga, för de slår mot idrottsföreningarna. 32 miljoner till idrotten i år och 64 miljoner per år till 2018 blev i stället 325 miljoner i ökade kostnader för idrotten. Lägg därtill de aviserade bensinskattehöjningarna, som också slår mot idrottande utövare, inte minst de föräldrar som ska skjutsa sina barn till idrottsaktiviteter. I mitt län, Jämtland, är det inte ovanligt att man skjutsar både 5 och 10 mil till idrottsaktiviteter.

Jag frågar igen, avslutningsvis: När kommer ett faktiskt förslag att ligga på riksdagens bord? Jag har bara hört att frågan ska utredas. När kan vi också se faktiska resultat av det som Socialdemokraterna så heligt lovade skulle gynna idrotten?

Anf. 64 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Det är bra att interpellanten tycker att det är en bra satsning som vi gör på idrotten. Men jag tror att interpellanten kommer att trycka på nej-knappen för det förslaget snarare än på ja-knappen. Det hade varit trevligt att få stöd från Moderaterna när vi gör viktiga satsningar på idrotten, men så är det tyvärr inte.

De satsningar som vi pratade om i valrörelsen kommer naturligtvis att genomföras. Det man pratar om i valrörelsen är saker som man vill genomföra under mandatperioden, och allt genomförs naturligtvis inte under det första året och med den första budget som man lägger.

Jag vill bara förtydliga några saker. Jag bedömer inte att man behöver tillsätta en extern utredning, med utredningsdirektiv och utredare, för att kunna genomföra en sådan här förändring, utan det handlar om en beredning som man bör kunna göra i Regeringskansliet. Eventuellt skriver man en departementsskrivelse som sedan går ut på remiss.

Men det är heller inte så att regeringen bestämmer exakt vilka sporter det ska gälla. Regeringen kan inte bara säga: Nu lyfter vi in den här sporten också. Det är riktlinjer som regeringen ger, och sedan är det Skatteverket som sköter rättstillämpningen. Jag kan inte gå in och bestämma hur Skatteverket sköter rättstillämpningen, för då kommer ni eller någon av era partivänner att KU-anmäla mig omedelbart.

Däremot kommer vi att bereda den här frågan i Regeringskansliet, antingen som en ren intern beredning eller via en departementsskrivelse, och det kommer vi att göra under mandatperioden.

Anf. 65 GUNILLA NORDGREN (M):

Herr talman! Jag tycker att debatten har kommit lite framåt. Frågan om en tidsplan får vi inte riktigt svar på. Departementsskrivelse låter väl bra. Det var i och för sig Gabriel Wikström som pratade om direktiv och annat i en annan debatt.

Att listan är underlig var finansministern inne på. Ja, det kan man hålla med om. Balansträning är godkänt – men inte ridning, som är balansträning. I amerikansk fotboll är det lätt att dra på sig skador. Bastubad!

Det är riktigt att ministern inte får lägga sig i. Men när regeringen nu skriver, på vilket sätt man nu gör det, var då så tydlig att Skatteverket inte kan missförstå beträffande ordet ”motionsridning”. De kan ju inte skilja på fälttävlan och motionsridning. Fälttävlan är ganska farligt – det är som amerikansk fotboll. Men motionsridning är inte särskilt farligt.

Vi kan inte få någon tidsplan. Men jag hoppas verkligen att regeringen kan komma till skott så snabbt som möjligt och vill tacka för en bra debatt.

Anf. 66 SAILA QUICKLUND (M):

Herr talman! Jag ser en samsyn i den här frågan i många delar, och det är verkligen bra. Löftet att ridning ska ingå i friskvårdsavdraget har givits av partiets centrala företrädare. Jag nämnde förut att det var partisekreterare Carin Jämtin, och Gabriel Wikström har också uttalat sig positivt.

Jag tolkar det ändå så att finansministern glider undan ett beslut genom att framhålla att det inte är regeringens uppgift att ta beslut om inkludering av olika sporter eller göra en bedömning av vad som ska ingå eller inte.

Jag hoppas ändå – trots brutna vallöften och en otydlighet i den här frågan – att regeringen återkommer med en lösning som innebär att ridsporten ska inkluderas i friskvårdsavdraget.

Jag och många med mig kommer att följa den här frågan väldigt noggrant, och jag vill med de orden tacka finansministern för debatten och också önska ministern en mycket trevlig sommar.

Anf. 67 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Jag vill tacka interpellanterna för en bra debatt men också för det engagemang som ni har för ridsporten. Det är en jätteviktig sport och en väldigt viktig verksamhet i Sverige. Som jag sa skapar det arbetstillfällen och också en fantastisk fritid för många människor i det här landet. Det är en underbar verksamhet, inte minst i Jämtland där Wångens travgymnasium finns – väldigt vackra platser dessutom.

Vi ska nu bereda den här frågan, och vi får säkert återkomma i fler interpellationsdebatter.

Överläggningen var härmed avslutad.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 16.00 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 18.00.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 18.00.

§ 12 Svar på interpellation 2014/15:591 om finansiering av transportinfrastruktur

Anf. 68 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Anders Åkesson har frågat mig vilken ambitionsnivå, rent ekonomiskt, 2016 års infrastrukturproposition omfattar och hur den avses att finansieras. Anders Åkesson har vidare frågat mig vilka infrastrukturprojekt utöver Norrbotniabanan och höghastighetstågen som kan komma att påverkas av möjligheter till intäkter för kommande infrastruktursatsningar.

För regeringen är en väl genomtänkt infrastrukturpolitik en del i arbetet för att Sverige ska uppnå EU:s lägsta arbetslöshet år 2020 samtidigt som transportsektorns klimat- och miljöpåverkan ska minska. Regeringen avser att gå till riksdagen 2016 med förslag till ekonomiska ramar för transportinfrastrukturen för planperioden 2018–2029. Bortsett från det arbete som bedrivs inom den så kallade Sverigeförhandlingen har arbetet med att ta fram underlag för nästa planperiod precis startats. Det är således alldeles för tidigt att uttala sig om ekonomiska ramar och innehållet i en ny nationell plan.

Inriktningsunderlag för nästa planeringsperiod kommer att redovisas av Trafikverket. De ekonomiska resurserna är dock inte den enda frågan vi har att ta ställning till. Varje krona ska ge så stor nytta för samhället som möjligt. Då kan transportpolitiken som bäst bidra till att sysselsättningen långsiktigt ökar och att transportpolitikens mål, som begränsad klimatpåverkan, kan uppnås. Därför har vi bett om ett brett underlag från Trafikverket för denna inriktningsplanering.

Det är som sagt i detta skede för tidigt att uttala sig konkret om enskilda projekt. Regeringen har tidigare framfört att avsikten är att inom ramen för nästkommande infrastrukturplan genomföra byggstart av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå. Centralt i Sverigeförhandlingen är att byggandet av nya stambanor för höghastighetståg påbörjas.

Den borgerliga regeringen valde i slutet av sin regeringstid att ta ställning för nya stambanor. Den borgerliga regeringen hade däremot inga besked om hur banorna skulle finansieras utan gav Sverigeförhandlingen i uppdrag att utreda finansieringsmöjligheter och kommersiella villkor för banorna. Sverigeförhandlingens arbete har fortsatt med den nya regeringen.

När det gäller vägslitageskatten vill jag först tydliggöra att skatteintäkter inte öronmärks för vissa utgifter. Det regeringen har anfört är att medel motsvarande intäkterna från skatten kan användas för investeringar i viktig infrastruktur och ett ökat underhåll. Vilka skatteintäkter som kan förväntas av vägslitageskatten beror på hur den utformas. Regeringen har nyligen tillsatt en kommitté som ska utreda olika aspekter av införandet av vägslitageskatten. Uppdraget ska redovisas senast den 9 december 2016.

Jag och regeringen avser att återkomma med besked om såväl finansiering som infrastrukturinvesteringar under den planeringsprocess vi har framför oss. Första steget är det uppdrag vi nu har gett till Trafikverket.

Anf. 69 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Jag tackar statsrådet Anna Johansson för svaret. Jag vill från min sida kanske ge en liten bakgrund.

Alliansregeringarna 2006–2014 ökade satsningarna på transportinfrastruktur i vårt land mycket kraftigt. Man dubblerade till exempel satsningen på järnvägens drift och underhåll, och man ökade infrastrukturanslaget med mer än 20 procent jämfört med planeringsperioden innan. Det var en planeringsperiod den dåvarande regeringen Persson hade haft ansvar för, och den var underfinansierad med 60 miljarder kronor.

Det vi hade att göra, fru talman, var alltså att finansiera det socialdemokratiska luftslott vi tog över 2006 och dessutom öka anslagen utan att lämna nya springnotor efter oss. Det är vad det innebär att lägga fram en infrastrukturproposition, det vill säga att anvisa en ambition och visa hur man avser att finansiera den.

Den ekonomiska ambitionen för innevarande planeringsperiod, 2014–2025, uppgår till 522 miljarder. Med därtill anvisade intäkter från trängselskatt, avgifter, bidrag och Sverigebygget – sedermera Sverigeförhandlingen – rör sig ambitionsnivån egentligen om drygt 740 miljarder, fru talman. Det är alltså en nivå nuvarande regering och

statsrådet Johansson har att förhålla sig till då man ska presentera sin infrastrukturproposition 2016.

Det var mina frågor, och det var mot bakgrund av det jag interPELLERADE. Frågan jag ställer är hur man avser att finansiera de kommande väg- och järnvägssatsningarna. Statsrådet Johansson har i olika sammanhang uttryckt att tillkommande transportinfrastruktur bland annat ska finansieras genom införandet av en kilometerskatt, det vill säga en skatt på avstånd i vårt land. Det är en skatt som förväntas inbringa runt 5 miljarder kronor per år.

Nu visade sig detta vara svårare än vad både statsminister Löfven och statsrådet Johansson förutsett – i april i år meddelade Anna Johansson i TV4 att man inte hinner få kilometerskatten på plats under denna mandatperiod. Det är till stor glädje för landet och landets basnäringar, men det är klart att det skapar ett gigantiskt hål i samarbetsregeringens budget. Sett över en hel planperiod för infrastruktur handlar det om 44–55 miljarder kronor.

Helt uppenbart påverkar detta faktum samarbetsregeringens möjlighet att öka ambitionsnivån i kommande infrastrukturproposition. Ingångsvärdet är 740 miljarder kronor. Detta har uppenbarligen slagit även statsrådet Johansson då hon den 7 april i år meddelade i Piteå-Tidningen att detta med att bygga ut Norrbotniabanan – det är en pjäs på runt 30 miljarder kronor – inte är någonting vi kan räkna med i dagsläget.

Därav kommer mina frågor till Anna Johansson, fru talman. Vilken ambitionsnivå, rent ekonomiskt, omfattar 2016 års infrastrukturproposition? Hur avser man att finansiera den? Jag tycker att det är viktigt att vi får ett besked om detta. Vilka infrastrukturprojekt utöver nämnda Norrbotniabanan, som det uppenbarligen inte blev någonting av, och möjligen höghastighetstågen kan komma att påverkas av den grova felbedömning av intäkter som samarbetsregeringen uppenbarligen gjort?

Som jag sa inledningsvis tackar jag för svaret. Vi fick dock inget besked om vare sig ambitionsnivå eller hur vi ska undvika en ny springnota.

Anf. 70 KARIN SVENSSON SMITH (MP):

Fru talman! Eftersom jag befann mig i riksdagen under den tid som avses, alltså Göran Persson-tiden, tänkte jag berätta vad vi rödgröna som gjorde budgetar tillsammans gjorde då.

Vi tog initiativ till att bygga Norge–Vänernlänken, godsbangården Mjölby–Hallsberg och Citybanan. Alla dessa tre investeringar hade framkommit i bred dialog med de stora företag i Sverige som ville transportera gods. Stockholmsberedningen hade tittat på hur man skulle öka framkomligheten i Stockholm, och man hade tittat på hur man skulle få bättre tillgänglighet i Västra Götalandsregionen.

Vi lånefinansierade dessa projekt av det enkla skälet att det normalt är rimligt att amortera efter hand om man gör en långsiktig investering som ger tillbaka till samhället under en längre tid. Det är precis som när man köper ett hus; man köper det sällan kontant, utan man betalar av det under en rimlig del av husets livslängd. Så var logiken.

Det som hände 2006, när Sverige hade otur nog att få en alliansregering, var att man förtidsamorterade de lån vi hade tagit. Bakom de stora satsningarna på järnvägsanslag blev det alltså mycket lite kvar.

Man gjorde till och med det intressanta draget att pausa hela Citybanan i över ett år – det kan ju vara intressant nu när alla förväntansfullt ser på vilken ökad tillgänglighet Stockholm kommer att få när Citybanan är färdig. Den valde alliansregeringen alltså att pausa i över ett år.

Jag delar givetvis statsrådet Johanssons uppfattning att det är för tidigt att tala om vilka investeringar som kommer att ingå i den nationella planen. Ser man till uppdraget till Trafikverket är det emellertid klart att Sverigeförhandlingen kommer att stå i fokus. Det beror på att vi rödgröna sätter barnens framtid först. Vi tar ansvar genom att investera i det som behövs, och det tycker vi är viktigare än de skattesänkningar Alliansen ägnade sig åt under sina åtta år vid makten.

För att Sverige ska klara sina mål om ett minskat fossilbränsleberoende och klara klimatmålen, och vi ändå ska kunna leva ett bra liv och kunna ta oss till och från arbetet utan de störningar som är i tågtrafiken i dag och för att godset ska kunna gå fritt på ordinarie järnväg, behövs nya stambanor för höghastighetståg.

Vi ser fram emot att ni i Alliansen är mer konstruktiva nu än vad ni var under den tid ni hade regeringsmakten. Min förhoppning är att vi ska kunna samverka kring det som är för hela Sveriges bästa.

Anf. 71 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Att göra budgetar och skriva fram infrastrukturpropositioner och andra propositioner är naturligtvis, som Anders Åkesson säkert vet, ett arbete med att bedöma en helhet. Det gäller att prioritera mellan olika angelägna utgiftsområden och skapa de intäkter som krävs för att kunna leva upp till de höga ambitioner man har, såvida man inte har som enda ambition att sänka skatter naturligtvis. Då blir det lite enklare att hantera detta med prioritering, för då handlar det ju bara om att prioritera ned kostnader.

Den här regeringen har ambitionen att bygga Sverige starkare för framtiden. Vi tycker att vi har ett ansvar att lämna över en bättre jord till våra barn och barnbarn än den vi själva har fått att ta ansvar för. Det innebär också ett ansvarstagande för Sveriges ekonomi.

Vi arbetar inte så att vi har en enskild skatt som vi öronmärker för en enskild utgift, utan vi ser över hela spektrumet av både intäktsmöjligheter och nödvändiga och önskvärda utgifter. Därför väljer vi till exempel att plocka bort en del ineffektiva skattesänkningar, som den tidigare regeringen genomförde, för att i stället kunna satsa på sådant som vi tror är nyttigt för Sveriges framtid, till exempel skolsatsningar men också mer investeringar i infrastruktur.

Vi kommer inte att lämna något besked nu i juni 2015 om vilken omfattning infrastrukturpropositionen kommer att ha vid ungefär den här tiden nästa år. Anders Åkesson och alla andra får helt enkelt ge sig till tåls tills vi haft en ordentlig beredning, tills Trafikverket har kunnat göra sitt arbete med det förberedande och tills utgifter och inkomster kan balanseras mot varandra.

Anf. 72 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Det var mycket intressanta besked vi just fick av trafikutskottets ordförande Karin Svensson Smith, som utgör en del av

samarbetsregeringen. Bevare oss för den sortens planeringsarbete som begicks i början av 2000-talet, Karin Svensson Smith.

Jag har egna och mycket smärtsamma minnen av hur det gick till när det var underfinansierat med 60 miljarder. Transport- eller kommunikationsministern rafsade ihop ett Trollhättepaket genom att plocka redan beslutade objekt lite här och var i landet för att kunna åka till Trollhättan och presentera något fluffigt. Vägverksfolk runt om i vårt land fick åka runt till regionala beslutsfattare och säga: Det här objektet är inte aktuellt längre, därför att pengarna är flyttade med ett pennstreck.

Dåvarande finansminister Bosse Ringholm och dåvarande infrastrukturministern bekräftade luftslottet och hålet av 60 miljarder kronor som inte fanns. Kalla det inte för att ta ansvar för kommande generationer! Det är luftslott, falsarier, fusk eller springnotor, om man så vill. Bevare oss för den sortens finansiering!

Statsrådet Johansson säger att det är alldeles för tidigt att uttala sig om ekonomiska ramar för kommande infrastrukturproposition. Det kan man tolka på flera vis. Ett är att skatten på ungas arbete tydligen ska vara en del av finansieringen. Det är en skattesänkning som Socialdemokraterna brukar beskriva som onyttig eller meningslös. Det tycker ju inte jag som centerpartist, och där har vi olika uppfattning. Men uppenbart är ungdomsskatten en finansieringskälla när kilometerskatten nu inte faller in.

Fru talman! Ett annat sätt att tolka det är givetvis att samarbetsregeringen avser att ligga kvar på samma eller till och med en lägre ekonomisk nivå än de 740 miljarder kronor som är utgångspunkten för arbetet. I så fall är det rimligt att statsrådet väldigt snabbt redovisar vilka objekt i nu gällande plan statsrådet avser att lyfta bort, för det måste det i så fall förhandlas och resoneras om med berörda.

Alternativet är att göra om reptricket med en kraftigt underfinansierad infrastrukturplan, alltså en ny springnota, men det är inget bra alternativ.

Jag är orolig, fru talman, över att landets regering alldeles uppenbart chansar och skjuter från höften när det gäller hur stora framtida samhällsinvesteringar ska finansieras. De förväntade men sannolikt uteblivna intäkterna från kilometerskatten motsvarar ett statsfinansiellt slukhål på 44–55 miljarder. Vi talar om nästan två Norrbotniabanor som försvinner.

Under 2016 – det är ett år dit – ska regeringen lägga fram en infrastrukturproposition som våren 2018 ska följas upp med ett beslut om en nationell transportplan för åren därefter. Samtidigt ska utredningen om skatt på avstånd, kilometerskatt, redovisas i december 2016. Den ska följas av en remiss och av förhandlingar i EU, och det ska skrivas en proposition.

Min fråga till statsrådet Johansson blir därför, om det inte går att uttrycka sig så precist som jag har begärt: Med hur stor sannolikhet bedömer statsrådet att kilometerskatt som intäktskälla ska kunna vara med och finansiera kommande infrastruktursatsningar? Jag vet att vi inte har öronmärkta skatter i vårt land, men statsrådet själv har ju så sent som i januari uttalat att det finns en koppling mellan kilometerskatt och stora infrastrukturåtaganden.

Om kilometerskatten inte fungerar och springnota inte är acceptabelt, vilka blir objekten som plockas bort när åtgärdsplanen ska fastställas 2018?

Anf. 73 KARIN SVENSSON SMITH (MP):

Fru talman! Frågan är vad det är som är fluffigt. Fluffiga var en del av de vägsatsningar som gjordes av de som nu är allianspartierna. Vi ser till att ta ansvar för Sverige och framtiden genom att bygga Norge–Vänernlänken som nu är invigd, vi tillgodosåg godstågens behov av nya och större bangårdar i Mjölby och Hallsberg och vi satte i gång Citybanebygget. Är det detta man ska bevara sig för? Då tror jag inte att folk i allmänhet delar synen på vad som är viktigt när det gäller att bereda sig för framtiden.

Det som hände under den tiden var att vi byggde två-plus-ett-vägar som all record efteråt har visat är ett mycket effektivt sätt att minska antalet dödsfall på vägarna. Under den rödgröna tiden, 1998–2006, fick vi ett mycket stort genomslag för nollvisionen. Vi fick ned antalet allvarliga olyckor och dödsfall på vägarna. Och vi är i Sverige internationellt kända för att kunna använda trafikpolitiken på ett sådant sätt att folk kommer fram men utan att i onödan skadas på vägen. Det har jag ingen anledning att skämmas för och inte heller några andra av oss rödgröna.

När det gäller finansiering har uppdraget till HG Wessberg, som tillsammans med några andra sköter Sverigeförhandlingen, inte ändrats. Där har man en fri möjlighet att utan hämningar ta reda på vad det finns för möjligheter till finansiering. Och jag trodde att Anders Åkesson skulle ha förtroende för den person som ni faktiskt tillsatte på er tid.

Resultatet i propositionen får ni avvakta tills propositionen är färdig och alla kort är på bordet.

Anf. 74 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Den nationella plan som ligger har ingen av oss för avsikt att röra. Och jag utgår från att den var fullt finansierad av den regering som lade fram den. Att koppla en utebliven vägslitageskatt till den nuvarande nationella planen blir möjligen något krystat.

Till skillnad från vad Anders Åkesson påstår i interpellationen är det inte så att vägslitageskatten inte kommer att bli av. Som jag sa i mitt svar till Anders Åkesson har vi nu tillsatt en kommitté som ska utreda på vilket sätt en vägslitageskatt kan genomföras. Kommittén kommer också att ta ställning till miljökonsekvenser, det vill säga av en miljöstyrande vägslitageskatt för att kunna få intäkter till staten att använda till exempelvis ökade anslag till infrastruktur, men också för att få en bättre kontroll på den tunga yrkestrafiken i Sverige. Detta arbete har påbörjats, och jag ser med stor tillförsikt fram emot att kommittén ska slutföra sitt arbete så att vi kan få en effektiv och bra intäktskälla för staten men också bättre kontroll på trafiken och bättre miljö. Jag tror att det kommer att bli en alldeles utmärkt lösning när den är på plats.

Att räkna fram den uteblivna intäkten i oändlighet blir alltså något krystat, precis som påståendet att Norrbotniabanan inte blir av. Beskedet från regeringen är nämligen att vi ska påbörja arbetet med den första etappen av Norrbotniabanan redan innevarande mandatperiod.

Det Anders Åkesson hänvisar till var i ett skede då vi inte hade fått klart besked från Trafikverket om det var möjligt att byggstarta under denna mandatperiod. Jag är nog med att inte lova sådant jag inte kan hålla, och därför svarade jag att vi inte kunde garantera byggstart denna mandatperiod – något jag senare ändrade när Trafikverket hade gett besked

om att det planeringsmässigt fanns förutsättningar att byggstarta redan under denna mandatperiod.

När vi väger ihop alla frågor och påståenden från Anders Åkesson blir det inte mycket mer än en tummetott kvar.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att komma med underlag inför framtagandet av en infrastrukturproposition. Vi har för avsikt att lägga fram budgetar som håller ihop både på intäktssidan och på utgiftssidan. Vi vill definitivt höja ambitionen när det gäller infrastruktur eftersom vi ser att det behövs mycket mer spår, mycket mer underhåll och mycket mer som binder samman Sverige och som skapar bättre förutsättningar för kommande generationer.

Anf. 75 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Jag tackar statsrådet Johansson för en bra debatt. Det är säkert inte den sista.

Jag tackar också för beskedet att nuvarande åtgärdsplan ligger fast. Det tror jag mottas med stor glädje runt om i bygderna.

Låt mig ta ett konkret fall. Det handlar om en knepig planeringssituation och finansiering av ett objekt i ett avtal mellan Trafikverket och de båda regionerna i min hembygd, Kalmar län och Östergötlands län i sydöstra Sverige. Där finns en ömsesidig investering som är så pass ömsesidig att smålänningarna har lagt betydande resurser i grannlandet Östergötland för att få ordning på en järnväg.

Men enligt samstämmiga uppgifter i småländska och östgötska medier har Trafikverket meddelat, inofficiellt men ändock, att man avser att föreslå åtgärder som av berörda i sydöstra Sverige uppfattas som att den aktuella järnvägen, Stångådalsbanan och Tjustbanan, hotas av nedläggning. Det är utomordentligt överraskande och förvånande.

Från den socialdemokratiska kongressen i helgen kunde vi läsa om rätt så bra investeringsambitioner och intressanta finansieringslösningar. Nu får vi signaler från sydöstra Sverige om nedläggning av viktig och ortssammanbindande järnväg för persontåg och godståg. Hur rimmar det med samarbetsregeringens och Socialdemokraternas ambitioner att bygga ut transportinfrastrukturen? Det hänger inte ihop.

Det var säkert bra projekt Ulrica Messing drog igång, Karin Svensson Smith, förutom en godsbangård i Hallsberg som inte var möjlig att skotta snö på. Det har vi dock löst. Men springnotor är inte acceptabla vare sig det handlar om ekonomi eller miljö.

Anf. 76 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Som Anders Åkesson säkert känner till har jag som statsråd inte möjlighet att uttala mig om enskilda beslut i en myndighet, som ju Trafikverket är.

Dock har Trafikverket gett förklaringen att man tittar på vilka åtgärder på den aktuella sträckan som är mest samhällsekonomiskt lönsamma, och man har ett antal jämförelseobjekt som man tittar på. Inga förslag är lagda, och inga beslut är tagna.

Även i detta fall föreslår jag att man har lite is i magen och ser utredningen an innan man bestämmer sig för att slå på stora trumman.

Jag ser fram emot att lägga fram en infrastrukturproposition med en höjd ambitionsnivå. Jag tror att de flesta i Sverige ser att det finns ett stort behov av nya spår, av bättre pendlingsmöjligheter, av möjligheter för bättre framkomlighet för gods och av bättre underhåll så att tågen kan både komma och gå i tid på de banor vi har.

Jag är övertygad om att Sverige behöver mer framtidstro, mer miljöanpassning och mer investeringar i framtiden. Precis det tänker denna regering leverera, bland annat i en infrastrukturproposition – dock inte i juni 2015 utan i juni 2016.

Jag ser mycket fram emot att ha en debatt i kammaren med Anders Åkesson och andra om ungefär ett år när vi har lagt fram vår infrastrukturproposition med de ambitioner vi har.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2014/15:286 om planering av banunderhåll

Anf. 77 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Margareta B Kjellin har frågat mig vilka åtgärder jag kommer att vidta för att planeringen av järnvägsunderhållet ska utföras på ett lämpligt sätt så att onödigt långvariga insatser kan undvikas och trafikstörningar för tågen minimeras.

Den svenska järnvägen fyller en viktig samhällsfunktion. Ett av samarbetsregeringens prioriterade mål är en fungerande tågtrafik och en väl underhållen järnvägsanläggning i hela landet. För att kunna uppnå det målet krävs långsiktiga satsningar och ett effektiviserat järnvägsunderhåll.

Regeringen presenterade ett tilläggsdirektiv till utredningen om järnvägens organisation den 19 december 2014 som syftar till att se över hur staten kan återta kontrollen över järnvägsunderhållet.

Margareta B Kjellins påstående om alliansregeringens helhetsgrepp och omfattande satsningar överensstämmer inte alls med min bild, och jag kan bara beklaga att resultatet av riksdagens beredning av budgeten för 2015 resulterade i att regeringens förslag till utökade resurser för underhåll inte kunde genomföras.

Tågtrafiken på järnvägen leder till slitage, vilket kräver dagligt underhåll. I takt med att tågtrafiken har ökat på järnvägen måste också underhållet anpassas utifrån nya förutsättningar. Där det tidigare fanns trafiktomma tider rullar nu ofta tåg, och behovet att göra plats för underhållet är stort.

Så kallade servicefönster innebär att tid för banarbeten finns fördefinierade i järnvägsnätsbeskrivningen och därmed är kända av alla verksamma aktörer i berört banområde.

Planering av servicefönster och andra underhållsåtgärder måste ske utifrån behoven av underhåll men också för att minimera störningar för tågtrafiken och dem som nyttjar den.

Ansvar för planering av underhållsåtgärder ligger hos Trafikverket. Det är en process att hitta de bästa förutsättningarna, där Trafikverket är den centrala parten som genomför samråd och dialog med berörda regioner, kommuner, järnvägsföretag och övriga intressenter. Denna dialog utgör en viktig del av planeringen.

Vad gäller planering av servicefönster på Norra stambanan har jag blivit informerad om att Trafikverket redan i maj 2014 hade kontakt med berörda järnvägsföretag om kapacitetsbegränsningen och även genomförde fortsatta samråd under februari och mars 2015 med en utökad

krets av berörda aktörer – detta med målsättningen att hitta de bästa tänkbara tiderna för ett servicefönster.

Även i kommande underhållsprojekt kommer Trafikverket att föra en bred dialog med alla berörda parter med målet att hitta ett genomförande som minimerar störningarna för såväl gods- som persontrafiken.

Jag har för avsikt att fortsätta följa frågan i min dialog med Trafikverket.

Då Margareta B Kjellin, som framställt interpellationen, anmält att hon var förhindrad att närvara vid sammanträdet medgav tredje vice talmannen att Tomas Tobé i stället fick delta i överläggningen.

Anf. 78 TOMAS TOBÉ (M):

Fru talman! Jag tackar interpellanten Margareta B Kjellin, som inte hade möjlighet att vara här. Jag tackar också statsrådet för svaret. Jag undrar dock om statsrådet verkligen tycker att svaret är tillräckligt.

Samtliga kommuner mellan Ånge och Ockelbo står inför ett tågstopp på flera timmar mitt på dagen varje dag fem dagar i veckan, och det väntas pågå i fem år. Statsrådets svar är att hon ska följa frågan. Det tror jag inte att arbetspendlare, studerande eller sjukresenärer är särskilt nöjda med, alltså de som reser på Norra stambanan varje dag.

Vi är alla medvetna om att det finns ett ökat behov av underhåll. Men ett ensidigt beslut om underhåll som kräver ett tågstopp dagtid på en i huvudsak enkelspårig järnväg är allvarligt. Kommuner, regioner och tågoperatörer har framfört förslag till Trafikverket som skulle minimera påverkan för såväl resenärer som godstransporter. Men förslagen har avvisats. Det är alldeles för tyst utifrån att detta en mycket allvarlig fråga.

Fru talman! Alliansregeringen tog ett helhetsgrepp om transportsystemet. Vi har valt att i vår nationella plan fatta beslut 2014 om 86 miljarder. Det kan jämföras med det tidigare beslutet från den gamla Göran Persson-regeringen om 32 miljarder. Det är nu väldigt välkommet att den nya regeringen och statsrådet verkar ha en insikt om att det inte går att fortsätta att underinvestera i järnvägen. Det är i grunden väldigt bra.

Men banunderhåll handlar också om att se till att planeringen för underhållsinsatser utformas på ett klokt sätt. Här brister det när det gäller Norra stambanan. Man behöver ställa sig frågan: Är det rimligt att ha ett tågstopp kl. 11.00–13.00 fem dagar i veckan till och med år 2022? Resultatet blir att vi tyvärr får stora effekter på både samhälle och näringsliv lokalt.

Man skulle snarare kunna resonera att man kan förlägga dessa insatser under längre avstängning nattetid för att arbetet ska kunna utföras under en kortare period. Sedan är jag väl medveten om att det finns begränsningar i vad statsrådet ska fatta för beslut gentemot myndigheten. Men det är påfallande att regeringen inte agerar mer handfast. Här handlar det väldigt mycket om att stå upp för det som regeringen själv skriver på sin egen hemsida. Människor ska kunna arbeta, bo och resa i hela landet. Då krävs det bättre svar från statsrådet, fru talman.

Anf. 79 KARIN SVENSSON SMITH (MP):

Fru talman! Det är en väldigt strategisk fråga som har ställts här från allianspartierna. Frågan är: Vad menar man med effektivt underhåll? Det

är alldeles korrekt att underhållsanslagen ökade under er tid vid makten. Men de facto är det färre människor som utför själva arbetet. Jag vet inte riktigt om det räknas som effektivt i något företag att betala mer och få mindre.

Vad är förklaringen till att det har blivit så ineffektivt? Svaret står delvis att söka i de tre rapporter som Riksrevisionen har gjort 2010, 2012 och 2013 när det gäller järnvägen, om man får valuta för pengarna och hur järnvägsunderhållet fungerar.

Rapporterna, som är ganska samtydiga, går igenom många brister som jag tror att ingen i dag förnekar, framför allt inte de resenärer som själva upplever hur järnvägen fungerar. Den största bristen som identifieras är regeringens styrning av Trafikverket. Det som hände under de åtta år som Alliansen styrde var att man rullade tillbaka regleringsbrev.

När ni tillträdde hade Trafikverket tydliga uppdrag och beställningar som man skulle leverera. Att vi gick med på och var överens om att slå ihop Vägverket och Banverket hade att göra med att planeringssystemet mer skulle utgå från fyrstegsprincipen, men inte att underhåll, trafikledning och alla andra saker skulle skötas i samma rum. Det är skillnad på väg och järnväg. Det är en viktig förklaring till de missförhållanden vi ser i dag.

Jag tror att man ska titta mycket noggrant på och ta vara på de förslag som utredningen ledd av Gunnar Alexandersson tar fram. Jag vill erinra om att det är denna regering som har lämnat ett tilläggsuppdrag om underhåll av järnvägen. Den har både beslutat om uppdraget och gett det, och vi har sett redovisningen.

Den är nu ute på remiss. Innan remissvaren har kommit in är det för tidigt att uttala exakt hur man ska få ordning på järnvägen. Men att vi har ambitionen att få ordning på det kaos som uppstod under de åtta år ni hade makten behöver ni inte tvivla på.

Anf. 80 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Att underhåll blir genomfört och att det blir genomfört på ett så effektivt sätt som möjligt är av väldigt stor vikt för att både resenärer och godsköpare ska kunna lita på järnvägen.

Sverige är det land i Europa som har den allra största trafikökningen på järnväg, 35 procent. Det är naturligtvis mycket glädjande därför att järnväg och tågtrafik är miljömässigt och på andra sätt ett mer hållbart transportsätt än många andra. Det ställer också nya ökade krav på underhåll men också nyinvesteringar i nya banor, mötesspår, dubbelspår där det i dag är enkelspårigt, fyrspår där det i dag är dubbelspårigt, och så vidare.

Det problem som beskrivs i interpellationen är ett problem som vi med stor sannolikhet kommer att få uppleva mer av de närmaste åren i takt med att regeringen ökar anslagen till järnvägsunderhåll. På flera banavsnitt i Sverige i dag är det så trångt och så kort tid mellan tågen att det är väldigt utmanande att hitta tider för underhållsfönstren.

Alternativet att inte utföra underhållet eller att göra det på ett ännu mer ineffektivt sätt tror jag egentligen inte att någon förespråkar. Däremot är det naturligtvis av stor vikt att Trafikverket har en god dialog med alla berörda. De olika berörda organisationerna kan sinsemellan ha ganska

olika förväntningar, krav och bilder av vilken som är den bästa tidpunkten för att utföra underhåll.

Det är till exempel så att väldigt mycket av godstrafiken tar sig fram nattetid på våra banor. Det gör att det inte minst för den näring som finns i dessa områden skulle innebära väldigt stora problem om man satte underhållsfönstren nattetid i stället. Jag vet att Trafikverket har haft dialog med kommuner, regioner, landsting och också företag i regionen för att försöka hitta de fönster som påverkar trafiken negativt i så liten utsträckning som möjligt.

Jag vill också påminna om att den första dialogen som genomfördes skedde i maj 2014. Låt mig gissa att de kommuner som Tobé nu känner så ömt för då var helt nöjda med Trafikverkets lösning. Jag tror att Tomas Tobé vet vilken regering som ansvarade för Trafikverkets verksamhet i maj 2014.

Anf. 81 TOMAS TOBÉ (M):

Fru talman! Tack igen för svaret, statsrådet! Det är väl bekant att jag gärna skulle drömma mig tillbaka till maj 2014 då Sverige hade en handlingskraftig regering som tog ansvar för Sverige.

Grundproblemet här är att vi nu oavsett regering har ett stort antal kommuner som kommer att drabbas på ett väldigt allvarligt sätt av detta tågstopp. Ibland skulle man nästan vilja att ett antal andra större kommuner kanske skulle få uppleva ett liknande tågstopp. Jag är rätt säker på att reaktionerna skulle bli så kraftfulla att statsrådet skulle agera omedelbart, i varje fall om den situationen skulle uppstå i Göteborg, Stockholm eller Malmö.

Detta är i grunden en fråga om hur man ser på att människor ska kunna leva i hela Sverige. Det handlar också om att nu mycket noga lyssna på vad kommunerna och även antal tågoperatörer har framfört. Om det vore på det sättet att vi i dialogen sett att det kommit orimliga förslag från kommunerna eller att det inte fanns någon som helst förståelse för att man behöver göra underhåll hade jag förstått statsrådets inställning. Men här har man hela vägen försökt att ha en dialog med Trafikverket för att försöka hitta alternativ.

Om man nu ska ha ett dagligt tågstopp fem dagar i veckan är det klart att det kommer att få en väldigt stor påverkan. Det är någonting som måste vägas in i den myndighetsdialog som statsrådet kommer att ha med Trafikverket. Apropå effektivt kan man fundera på detta. Den uppgift jag har fått är att Trafikverket endast kommer att använda ca 10 procent av den tid som stoppet omfattar för banunderhåll.

Det är klart att både jag och ett antal kommuner då ställer frågan: Är detta verkligen ett effektivt sätt att använda våra resurser? Nu kommer vi in i en period då uppenbarligen regeringen och, för den delen, även Nya Moderaterna och allianspartierna lägger fram omfattande politiska förslag för att finansiera mer av underhåll. Jag tycker att det då är viktigt och centralt att säkerställa att Trafikverket också tar in i sin syn vad detta har för påverkan för människor. Vad har det för påverkan för resenärer, som nu till exempel kommer att tvingas byta tåg mot buss eller bil eller kanske ännu värre – helt avstå från att resa?

Jag har själv i Gävleborgs län fått uppleva rätt tuffa år då de allra flesta just nu får pendla till sitt arbete. Då är tåget någonting som är helt centralt.

Det är ofta det som gör att man kanske kan välja att bo kvar även om den ena parten måste ta ett arbete i en annan stad. När man då får ett besked som också inverkar på detta – inte fullkomligt, det inser jag också – tycker jag att statsrådet måste ta detta på allvar. Jag hoppas att statsrådet i sin dialog med Trafikverket uppmärksammar dem på att den utveckling vi nu ser på Norra stambanan när det gäller banunderhållet inte är rimlig.

Anf. 82 KARIN SVENSSON SMITH (MP):

Fru talman! Miljöpartiet har tagit fram ett dokument om en ny tågordning. Det gjorde vi för flera år sedan. Förslagen håller ganska väl än, och de stämmer väl överens med vad fackförbundet Seko framför när det gäller hur man ska få ordning på tågtrafiken i Sverige. Men den exakta utformningen får som sagt anstå till dess att utredningen är färdig.

Det är välkommet att Tomas Tobé talar så varmt för tåget och att tåget har en central plats. Det står i bjärt kontrast till den moderate finansministern Anders Borg, som talade om höghastighetståg som robust olönsamt och som var ovillig att öka investeringarna på järnväg. Men jag välkomnar det; det är bra om vi kan vara en blocköverskridande majoritet som satsar på järnvägen.

Det var förstås inte riktigt det vi såg i den budget som gick igenom. Såvitt jag vet skar ni bort 620 miljoner till underhållet, vilket inte precis underlättar för invånarna i Ljusdal att få sina behov tillgodosedda. Jag känner varmt med såväl dem som de människor som bor i Ramstad och på alla andra ställen där pendlare i dag till sin förtvivlan får se att tåget inte stannar, att tåget går långsamt eller att tåget gör uppehåll på ställen där det inte ska göra uppehåll.

Jag kan försäkra Tomas Tobé att Miljöpartiet genom sin medverkan i regeringen tillsammans med Socialdemokraterna kommer att göra sitt yttersta för att järnvägen ska kunna fullfölja sin potential. Tillsammans med tågoperatörer, tågentreprenörer, kommuner och alla andra inblandade ska man samla det som behövs för att få ordning och reda på järnvägen och ordning och reda på användningen av skattebetalarnas pengar.

Anf. 83 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Regeringen har som vi har uttryckt det i allt ifrån Stefan Löfvens regeringsförklaring i oktober månad fram till nu, och även fortsättningsvis under hela mandatperioden, för avsikt att storsatsa på järnvägen. Det gäller både nya investeringar och ett betydligt ökat underhåll.

Skälet till det är att vi ser att järnvägen så som den har styrts under den föregående regeringen helt enkelt inte har fungerat. För att spä på det som Karin Svensson Smith anförde i sitt inlägg var det inte bara framtida investeringar som den tidigare finansministern ifrågasatte. Han uttalade också vid något tillfälle att Sverige hade överinvesterat i järnväg. Jag vågar nog påstå att de flesta tågpendlare ställer sig något frågande till det påståendet.

För att återvända till temat för interpellationsdebatten är det, som jag sa tidigare, en utmaning att hitta underhållsfönstren – helt enkelt av det skälet att det i dag går mycket trafik på de banor som vi ska underhålla.

Jag vill återvända till datumet maj 2014. Från maj 2014 fram till oktober 2014 borde väl rimligen den regering som Tomas Tobé stödde ha

kunnat lösa problemet med Norra stambanan om man hade önskat. Alltsedan dess har det pågått, och pågår fortfarande, en dialog mellan Trafikverket och berörda aktörer – såväl järnvägsoperatörer som kommuner och landsting och företag som köper gods på den aktuella sträckan. Dialogen pågår. Jag följer den noga. Jag har inte för avsikt att gå in och utöva ministerstyre i frågan. Däremot för jag självklart en dialog med Trafikverket och säkerställer att man har den dialog som krävs för att få minsta möjliga negativa påverkan på trafiken när man genomför detta absolut nödvändiga underhåll.

Som sagt finns det dock inte en massa tid över som man bara väljer att inte använda. Under de närmaste åren, i takt med att vi ökar underhållet, kommer problemet att uppstå på fler ställen. Det blir en konflikt mellan att driva trafiken utan störningar och samtidigt utföra ganska omfattande underhåll. Jag vet att Trafikverket har en tydlig ambition att genomföra dialogerna så tidigt som möjligt så att man får besked om vad som gäller och kan planera utifrån dessa förutsättningar. Man ska också göra en planering som stör trafiken så lite som det över huvud taget är möjligt.

Vi ska dock inte tro att man på våra övertrafikerade banor kan genomföra omfattande underhållsarbete utan störningar. Det är tyvärr omöjligt. Men det handlar också till viss del om att vi inte har överinvesterat i järnväg i Sverige de senaste decennierna, utan tvärtom underinvesterat. Annars hade vi kanske haft lite större möjligheter att genomföra underhållet med lite mindre störningar i dag.

Anf. 84 TOMAS TOBÉ (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Jag vill börja med att försäkra Karin Svensson Smith att Moderaterna har och fortsatt kommer att ha ett mycket starkt engagemang i järnvägen. Vi tycker att det är mycket viktigt för att se till att vi har ett Sverige som lever och där det finns en möjlighet att både arbeta och skapa tillväxt – en helt central del i detta.

Det var också bärande i att vi började ett arbete för att säkerställa att vi lade fram budgetar. Jag nämnde tidigare att vi fattade beslut om 86 miljarder 2014, vilket kan jämföras med 32 miljarder från Perssonregeringen. Nya Moderaterna valde nu att också lägga ytterligare 1,4 miljarder i vår vårmotion.

Det finns mycket vi kan tala om som är historia. Det intressanta är det som ska komma nu och framåt. Jag tycker nog ändå att frågorna hänger kvar i luften. Är det rimligt, och är det den absolut bästa lösningen att hitta ett underhållsfönster där man använder 10 procent av tiden? Ska detta gälla fem dagar i veckan i fem år? Ska det inte väcka reaktioner hos oss som har politiska förtroendeuppdrag?

Det är klart att myndigheterna har haft en dialog. Det är positivt att statsrådet nu vill säkerställa att myndigheten har en fortsatt dialog. Men det är också viktigt att dialogen leder till någonting. Jag tycker fortfarande att myndigheten, Trafikverket i det här fallet, är svaret skyldig. Är detta verkligen det bästa och det mest effektiva sättet att planera underhållet på Norra stambanan? Jag är tveksam.

Anf. 85 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag gläder mig naturligtvis oerhört åt att även Moderaterna i december förra året kom till insikt om det stora behovet av utökat järnvägsunderhåll i Sverige. Det var nämligen så att i december 2014, vilket inte är så vansinnigt länge sedan, tyckte Moderaterna att man utan vidare kunde ta bort 1,2 miljarder från utökat järnvägsunderhåll som den miljöpartistiska och socialdemokratiska regeringen hade lagt fram till riksdagen som förslag.

Faktum kvarstår fortfarande: Den dialog som Trafikverket har med berörda kommuner, företag och operatörer på järnvägen fortgår. Ambitionen är självklart att hitta ett sätt att hantera underhållsåtgärderna som så lite som möjligt stör trafiken. Vi vet att järnvägstrafiken har en helt central betydelse för människors möjlighet att pendla, för regioners möjlighet att växa och utvecklas och för företags möjligheter att locka till sig kompetent arbetskraft och att transportera ut sitt gods och transportera in komponenter.

Järnvägens funktion i hela Sverige är alltså av oerhört stor betydelse. Det har den här regeringen tagit fasta på genom att satsa mer på järnvägsunderhåll. Och jag gläder mig åt att Moderaterna nu följer efter och har insett samma sak som regeringen insåg redan i december.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellation 2014/15:616 om kryssningsfartygen

Anf. 86 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jimmy Ståhl har frågat mig om jag är beredd att avskaffa farledsavgiftsreduktionen för fartyg som tömmer avloppsvatten i Östersjön. Jimmy Ståhl har även frågat mig om jag, i väntan på att en internationell överenskommelse är på plats, på annat sätt kommer att se till att Sverige, eller Sverige i samråd med andra länder, verkar för att kryssningsfartygen ska använda reningsanläggningarna i hamnarna i stället för att dumpa avloppsvatten till havs.

Sverige prioriterar arbetet med att skydda Östersjöns miljö högt och arbetar på flera fronter med att minimera sjöfartens miljöpåverkan. Sverige arbetar därför hårt med att få igenom en reglering som förhindrar utsläpp av övergödande ämnen genom utsläppsförbud alternativt reningsanläggningar med strikta utsläppsgränsvärden för passagerarfartyg och kryssningsfartyg i Östersjön.

Vi har framgångsrikt varit drivande i frågan under många år och är på god väg att nå en slutbehandling av frågan. Vid FN:s sjöfartsorganisation, IMO:s, miljöskyddskommittés möte i början av maj togs det faktiska beslutet i denna fråga. Och nu återstår de legala aspekterna för att kunna verkställa beslutet.

Vad gäller farledsavgifterna gör Sjöfartsverket för närvarande en översyn av sitt avgiftssystem vilket även inkluderar möjliga miljöstyrmedel. Ett förslag till ny modell väntas bli klart i höst. Därefter kommer remittering och konsultation att äga rum. Jag vill inte på något sätt föregripa Sjöfartsverkets gedigna arbete med framtidens farledsavgifter.

Det är viktigt att frågan drivs på internationell nivå och i dialog med näringen för att vi ska komma fram till en effektiv lösning som inte bara flyttar problemet till annat ställe. Enligt ett inslag i en nyhetsändning nyligen var det endast i Sverige som avloppsvatten lämnades i land vilket, utan ett statistiskt signifikant underlag, kan tyda på att Stockholm är en av de enklare platserna att lämna avloppsvatten i land på. Därför krävs en dialog med grannländernas myndigheter och hamnar. Sverige har varit och kommer att vara drivande i denna fråga, bland annat via Helcom, där samtliga Östersjöstater är representerade.

Anf. 87 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka ministern för svaret. Min slutsats är att ministern inte har några planer på att, utöver det som redan görs, försöka påverka kryssningsindustrin att sluta förorena Östersjön med avloppsvatten.

Jag vill inleda med ett exempel, för att visa det absurda i situationen. Vi kan tänka oss en allmän pool. För att komma till rätta med vattenkvaliteten bestämmer man att badare inte längre får urinera i vattnet och belägger det med höga straff. Samtidigt låter man kafeterian bredvid tömma sin orenade latrin rakt ned i poolen.

Detta är inte helt olikt situationen i Östersjön. De 115 000 fritidsbåtsägarna som har båtar med toalett riskerar böter, eller till och med fängelse i upp till två år, om de tömmer sin latrin i havet. Samtidigt är det helt okej för de stora kryssningsfartygen att tömma sin latrin utan påföljd.

De internationella kryssningsfartygen hade förra året 7 miljoner persondagar till sjöss. De båtarna diskar, tvättar, har toaletter och duschar och producerar troligen mycket mer gråvatten och svartvatten per person än fritidsbåtarna, där faciliteterna är mycket enklare.

Vi kan göra ett enkelt räkneexempel för att se hur det skulle vara om fritidsbåtarna med toalett skulle ha lika många persondagar till sjöss. Låt oss anta att varje båt har i snitt två personer ombord. Då skulle dessa behöva vara ute till sjöss ca 32 dagar per år för att tillsammans komma upp i lika många persondagar. Om det i snitt är tre personer ombord blir siffran ca 21 dagar. Detta känns osannolikt. Slutsatsen blir att kryssningsfartygen släpper ut minst lika mycket, troligen mycket mer, avloppsvatten än fritidsbåtarna.

Världsnaturfonden rapporterar att samtliga länder, bortsett från Ryssland, i dag uppfyller IMO:s uppsatta krav på mottagningsanläggningar i hamn. Därför tycker jag att det finns få skäl för att Sverige inte skulle kunna gå i bräschen när det gäller att sanktionera fartyg som inte använder dessa.

I stället för att invänta långa utredningar skulle vi snabbt kunna införa att de båtar som inte väljer mottagningsanläggningar i hamn, där detta finns, ej får ta del av farledsavgiftsreduktionen.

Jag skulle vilja höra mer om ministrerns åsikt angående detta.

Anf. 88 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Som jag sa i mitt svar är detta en fråga som Sverige har drivit under lång tid. Och en utmaning i sammanhanget är att det inte är i första hand svenska hamnar som vi vill skydda utan det är Östersjön, som är ett oerhört känsligt innanhav.

Om Sverige ensamt skulle införa väldigt höga bötesbelopp eller på annat sätt gå före en internationell lagstiftning skulle resultatet möjligen inte bli att Östersjön blir mindre förorenat. I stället skulle samma kryssningsfartyg släppa ut samma mängd avloppsvatten rakt ut i Östersjön men inte anlöpa svenska hamnar. Jag vet inte riktigt vad vi skulle uppnå för något positivt med en sådan utveckling.

Därför är det internationella arbetet oerhört viktigt. Det handlar om att skydda Östersjön som innanhav och belägga just det området med speciella restriktioner. Det är därför som Sverige under lång tid har drivit arbetet med att få IMO att vidta de åtgärder som krävs.

Samtidigt pågår det som jag sa ett internt arbete inom Sjöfartsverket. Man ser över farledsavgifterna, och inför hösten tittar man också på möjligheten att till exempel sänka farledsavgifterna för fartyg som agerar på ett miljömässigt bättre sätt. Det är på Sjöfartsverket som det arbetet hör hemma och inte på regeringsnivå. Arbetet försiggår på Sjöfartsverket, och de kommer att komma med förslag. Därefter kommer man att ta ställning till hur farledsavgifterna eventuellt ska förändras.

Det viktiga arbetet med att skydda Östersjön kan dock inte föras på någon annan nivå än internationellt. Vi ska naturligtvis samtidigt ha kontakter inom Helcom, med de andra Östersjöstaterna, för att se till att de tar ansvar för att det finns fullgoda möjligheter att tömma i hamn, men också för att vi ska vara överens om vilken gemensam hållning vi ska ha till frågorna. Östersjön gränsar nämligen inte enbart till Sverige utan till ganska många fler länder.

Sverige har hittills varit både uthålligt och relativt framgångsrikt i det här arbetet. Och jag hoppas verkligen att mötet som kommer att äga rum i oktober kommer att leda till att vi får en internationell lösning. Det är det som Östersjön behöver.

Anf. 89 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Jag är mycket nöjd med den höga ambition som ministern talar om.

Vad gäller Östersjön är det mycket riktigt inte bara svenskt vatten. Problemet i dag är att man påför småbåtsägare dyra avgifter, alltifrån 1 500 till 7 000 kronor, för att de ska ändra sina septiktankar och kunna lossa sitt avfall i hamnarna.

Jag är glad över att småbåtsägarna gör sin del för att hålla Östersjön i schack. Jag är glad över att vi har fått ett svaveldirektiv för att göra Östersjön till ett renare hav. Men vi förstår samtidigt att småbåtsägarna inte ser med blida ögon på kryssningsfartygens utsläpp i havet.

Jag vill fråga ministern om det finns ett snabbare sätt att nå de övriga länderna runt Östersjön för att få till ett snabbare direktiv eller ett sätt att få fartygen att inte dumpa sitt avfall i havet.

Anf. 90 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag förstår fritidsbåtsägarnas frustration över att bli belagda med en restriktion och ett tvång att tömma sitt toalettavfall någon annanstans än i vattnet, även om jag egentligen kan tycka att det är naturligt att man inte tömmer sitt avloppsvatten i havet, men det är en annan historia. Samtidigt kan de stora kryssningsfartygen göra det utan att

bli vare sig ekonomiskt eller på annat sätt straffade för att de betar sig på det sättet.

Det som gör att det ser ut så här är att småbåtstrafiken inte är internationell. Därför omfattas den inte av internationella regelverk. Däremot är kryssningstrafiken internationell och regleras av internationella överenskommelser på samma sätt som till exempel flygtrafiken i stor utsträckning styrs av internationella konventioner.

I det här fallet har Sverige drivit på under lång tid för att regelverket ska gälla för all trafik i Östersjön. Nu äntligen verkar det som att vi börjar nå framgång. Vi har fått med oss flera andra länder kring Östersjön. Vi har nått framgång i och med att sakfrågan är beslutad, och det som återstår nu är att de legala frågorna ska få sin lösning.

Sverige är alltså pådrivande, och vi bedriver arbetet på många fronter, internt inom Sjöfartsverket, i kontakter med andra Östersjöländer inom Helcom och gentemot IMO. Den svenska regeringen gör alltså vad den kan. Där kan jag ge kredd till den tidigare regeringen, för det här arbetet pågick även under den perioden. Nu fullföljer regeringen det arbetet.

Vi ser att Östersjön inte tål så mycket mer. All kredd till småbåtsägarna som tar sitt ansvar! Nu ska vi bara se till att kryssningsfartygen också gör det.

Anf. 91 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Jag har egentligen inget mer att tillföra debatten. Jag känner mig mycket nöjd med ministerns svar. Östersjön är ett hav som vi har att förvalta. Jag hoppas att man från svenskt håll fortsätter att driva på och bygger upp kontakter för få till en snabbare lösning än den jag befarar i och med att detta ju brukar dras i långbänk.

Jag ser positivt på frågan. Ministern har sagt att vi ligger i framkant. Jag hade gärna önskat att vi hade kunnat ta ytterligare ett steg och påföra full avgift fram till dess att det hela är färdigt eller på annat sätt pressa på kryssningsfartygen så att de slutar med sina utsläpp. Om det är effektivt eller inte vet jag inte. Samtidigt tror jag att det kan ge en indikation till andra stater vid Östersjön om att man med hjälp av påtryckningsmedel kan visa att vi inte accepterar dessa utsläpp i svenska vatten.

Jag hoppas att de tar till sig detta och att man får fram ett snabbare beslut.

Anf. 92 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Som sagt är detta ett prioriterat arbete. Det pågår ett internt arbete inom Sjöfartsverket för att se över farledsavgifterna. Det pågår ett intensivt påtryckningsarbete internationellt, och det pågår ett intensivt samarbete mellan Östersjöländerna för att få en lösning på den här frågan.

Det är oerhört angeläget att dessa utsläpp upphör och att vi kan påbörja arbetet med att säkerställa att Östersjön kan utvecklas till ett friskt och rent hav som kan bidra till affärsmöjligheter och rekreativmöjligheter under lång tid framöver. I dag är Östersjön ett hav som i det närmaste är i kris. Det krävs ganska många åtgärder för att vända den utvecklingen. En åtgärd är att minska utsläppen av övergödande ämnen i havet. Där är den här frågan naturligtvis oerhört viktig.

Arbetet pågår, och vi kommer att fortsätta att driva på för att få en lösning till stånd så fort som det över huvud taget är möjligt.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2014/15:628 om kryssningsfartyg som förorenar Östersjön

Anf. 93 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Johan Hultberg har frågat mig om jag verkligen inte ser några möjligheter, vid sidan av skärpta internationella regler, för att förmå kryssningsfartyg och övriga fartyg att tömma sitt avloppsvatten i hamn för rening i stället för orenat rakt ut i till exempel Östersjön. Johan Hultberg har även frågat mig på vilket sätt jag avser att agera för att förbättra mottagningskapaciteten för avloppsvatten i hamnarna runt om i Östersjön.

Sverige prioriterar arbetet med att skydda Östersjöns miljö högt och arbetar på flera fronter med att minimera sjöfartens miljöpåverkan. Samtidigt är kryssningsverksamheten av stor betydelse för besöksnäringen då den inbringar ansevärda summor till besöksnäringen, till kommunerna samt till staten genom momsintäkter. Kryssningsbesökarna har även ett viktigt marknadsföringsvärde då de bidrar till att sprida en positiv bild av Sverige internationellt.

Sverige arbetar hårt med att få igenom en reglering som förhindrar utsläpp av övergödande ämnen genom utsläppsförbud alternativt reningsanläggningar med strikta utsläppsgränsvärden för passagerarfartyg och kryssningsfartyg i Östersjön. Vi har framgångsrikt varit drivande i frågan under många år och är på god väg att nå fram till en slutbehandling av frågan. Vid FN:s sjöfartsorganisation IMO:s miljöskyddskommittés möte i början av maj i år togs det faktiska beslutet i denna fråga, och nu återstår de legala aspekterna för att kunna verkställa beslutet.

Vad gäller mottagningskapaciteten för avloppsvatten i hamnar runt om i Östersjön arbetar Sverige sedan flera år tillbaka via Helcom för att säkerställa tillräcklig mottagningskapacitet i relevanta hamnar runt om i Östersjön. Sveriges hamnar ligger långt fram när det gäller möjligheterna att ta emot svart- och gråvatten, andra länder runt Östersjön har dock inte kommit lika långt. Vi kommer att fortsätta att arbeta för att mottagningskapaciteten ska förbättras i aktuella hamnar runt om i Östersjön.

Avslutningsvis vill jag understryka vikten av att ta ett helhetsgrepp kring utsläpp som bidrar till övergödning i Östersjön. Sjöfarten står för en del, men även andra sektorer såsom jordbruk och enskilda avlopp står för en stor andel. Det är viktigt att insatser görs på bred front för att minska de utsläpp som bidrar till övergödningen.

Anf. 94 JOHAN HULTBERG (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret! Tack också för att svaret kom i tid. För min del är det första gången som jag får svar från ett statsråd inom stipulerad tid, så jag vill ge ett särskilt beröm för det. Så jag får tacka för det snabba svaret, men jag hade hoppats att få tacka för ett bättre svar.

Jag frågade ministern bland annat om regeringen inte ser några andra möjligheter vid sidan av skärpta internationella regler för att förmå kryssningsfartyg och övriga fartyg att inte skita ned våra hav genom att tömma sitt avloppsvatten rakt ut i Östersjön. Tyvärr gav inte ministern något svar på den frågan, eller också är det så att regeringen inte ser eller inte är beredd att använda andra verktyg än internationella regler.

Jag tycker att det är viktigt att regeringen jobbar brett och använder en uppsjö av olika verktyg för att försöka minska sjöfartens miljöpåverkan när det gäller avloppsvatten, svavelutsläpp och annan påverkan som sjöfarten tyvärr har. Då handlar det om att till exempel höja farledsavgifterna, som var föremål för diskussion i den föregående interpellationsdebatten. Det handlar naturligtvis också om frivilliga åtgärder i form av dialog med berörda hamnar och rederier för att försöka förmå näringen och branschen att själva ta på sig ett större frivilligt miljöansvar.

Fru talman! Jag delar naturligtvis ministrarnas uppfattning att det kanske viktigaste trots allt är att få till en internationell reglering som säkerställer att kryssningsfartygen liksom övriga passagerarfartyg inte släpper ut sitt orenade avloppsvatten i Östersjön, som är ett oerhört känsligt innanhav. Det är jätteviktigt att reglerna kommer på plats. Jag blev verkligen glad över att höra att man är på väg framåt i frågan och är inne i slutförhandlingar. Då vill jag fråga ministern när regeringen bedömer att de legala förutsättningarna är på plats och när förbudet kan träda i kraft i praktiken.

Fru talman! Jag skulle också vilja ta vid där ministern avslutade sitt inlägg om betydelsen av att ta ett helhetsgrepp kring de utsläpp som bidrar till övergödning av Östersjön. Ministern tonade ned sjöfartens ansvar för övergödningen, vilket jag tycker är både beklagligt och allvarligt. Det är förvisso sant att sjöfartens bidrag till övergödningen är litet i relation till det totala näringsläckaget ut i Östersjön. Men samtidigt är det för det första så att utsläppen från passagerar- och kryssningsfartyg är oproportionerligt stora. För det andra kan utsläppen ha mycket stor lokal påverkan.

För det tredje, och det är väl egentligen det viktigaste, är sjöfartens och kryssningsfartygstrafikens bidrag till övergödningen av Östersjön enkel att minska. Det räcker att kryssningsfartygen använder de mottagningsanläggningar som finns i hamnarna runt Östersjön. Det är mycket svårare att ytterligare minska näringsläckaget från till exempel det svenska jordbruket, som redan i dag troligtvis har det absolut minsta näringsläckaget av alla Östersjöländers jordbruk. Men här har vi en övergödningssituation som beror på utsläpp som är relativt enkla att komma till rätta med.

Därför förvånas jag lite över att ministern i sitt svar på den föregående interpellationen inte sa sig ha någon ambition att försöka påverka Sjöfartsverket beträffande i vilken riktning farledsavgifterna skulle utformas. Jag skulle gärna vilja fortsätta den diskussionen. Skulle inte det kunna vara ett verktyg för att Sverige ska kunna komma till rätta med detta stora problem?

Anf. 95 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Som jag sagt i både mitt tidigare interpellationssvar och mitt inledningsanförande i den här interpellationsdebatten har det pågått

ett intensivt arbete kring de här frågorna. Det pågår också ett arbete inom Sjöfartsverket med att se över farledsavgifterna. Eftersom det arbetet ligger väl i linje med det som regeringen önskar, det vill säga en ökad miljöhänsyn i utformningen av farledsavgifterna, ser jag ingen anledning att ytterligare trycka på Sjöfartsverket i den frågan. Sjöfartsverket har meddelat att man arbetar med frågan med just minskad miljöpåverkan som ett viktigt kriterium. Jag ser fram emot att få ta del av det arbete som Sjöfartsverket nu genomför.

Johan Hultberg frågar när man kan förvänta sig att nästa steg tas i den här processen. Nästa möte i den här konstellationen inom IMO sker den 18–22 april nästa år. Då är Sveriges förhoppning att vi ska ha kunnat trycka på i frågan ytterligare, så att det faktiskt också fattas beslut om regelförändringar som gör att vi kan ställa ordentliga krav på de fartyg som trafikerar Östersjön om att tömma sitt avloppsvatten i hamn och inte i havet.

Naturligtvis har det förts mycket dialog om frivilliga åtaganden med de rederier som berörs. Det handlar också om att påvisa att den här möjligheten finns och att det i dag finns goda möjligheter till och med att tömma sitt avlopp i land. I den delen har det självklart förts en dialog med de fartygen.

Jag vill också framhålla att svenska rederier i det här avseendet är ett föredöme. Man har helt frivilligt tagit på sig den här uppgiften. Men det finns andra rederier som väljer att inte utnyttja denna möjlighet att bidra till en renare Östersjö.

Det har förts en dialog. Många rederier har hörsammat uppmaningen att bidra, medan andra har valt att inte göra det. Beträffande dem som väljer att inte göra det, som inte väljer den frivilliga vägen, kommer det naturligtvis att vara helt avgörande att vi får legala påtryckningsmedel för att kunna säkerställa att man i framtiden hanterar sitt avloppsvatten på ett mer ansvarsfullt sätt.

Anf. 96 JOHAN HULTBERG (M):

Fru talman! Det är precis så – många fartygsägare och rederier tar i dag ett stort ansvar frivilligt. Då tycker jag att det är viktigt att vi som politiker tänker på hur vi kan utforma avgiftssystem och så vidare för att gynna dem som gör rätt och i någon mening missgynna dem som gör fel, i det här fallet dem som skitar ned vårt hav.

Möjligheten att använda farledsavgifterna är ett viktigt verktyg, tycker jag. Vi har mig veterligen haft miljödifferentialiserade farledsavgifter sedan 1998, men hittills har det handlat till exempel om krav på minskade utsläpp av svavel. Jag tycker att det är viktigt att det nya avgiftssystemet inkluderar den här parametern, att det i det index som Sjöfartsverket vad jag förstår nu jobbar med att utforma finns med kriterier för hantering av såväl svartvatten som gråvatten. Det är viktigt att regeringen säkerställer att så också blir fallet, så att de differentialiserade farledsavgifterna inte bara handlar om bränslefrågor, elanslutning vid kaj och så vidare.

Så som jag förstår ministern kommer det trots allt att dröja ett antal år ytterligare innan vi har ett förbud som träder i kraft på allvar. Det ska ske ett nytt möte nästa år, och sedan kommer det gissningsvis att ta ytterligare ett antal år innan reglerna kan träda i kraft. Då kanske vi skriver 2019 eller 2020 i almanackan.

Jag tycker att det är viktigt att regeringen agerar nu, för övergödningssproblematiken är akut. Ministern sa i sin förra debatt att Östersjön nästan är i kris. Östersjön är definitivt redan i kris. Vi har redan i dag enorma problem med algblooming och döda havsbottnar. Utbytet av vatten i Östersjön är väldigt litet. Det tar 25–30 år innan vattnet i Östersjön har bytts ut. Därför får varje utsläpp av näringsämnen väldigt stor långsiktig påverkan. Det är alltså viktigt att agera kraftfullt i dag, och regeringen måste titta på alla verktyg i verktygslådan för att komma till rätta med problemet.

Bakgrunden till den här interpellationen, fru talman, var att frågan uppmärksammades av SVT:s *Agenda*. Där tycker jag tyvärr att ministern gav uttryck för en defensiv och passiv hållning. Vi kan inte göra så mycket, lät hon meddela. Jag menar att Sverige och den svenska regeringen trots allt har möjlighet att göra ganska mycket. Självklart är det viktigaste organet IMO. Självklart är det viktigaste att vi får till gränsöverskridande lagstiftning som reglerar de här frågorna. Men vi har också möjligheter att agera pådrivande i Sverige.

Jag hoppas att ministern och den svenska regeringen har framgång i diskussionerna med andra länder om avgiftssystemet i hamn. Det är trots allt så att vissa hamnar runt Östersjön har mottagningskapacitet för svartvatten och gråvatten men tar betalt för det. I ett läge när det är fritt att släppa ut orenat vatten ute till havs men det kostar att lämna in det för rening i hamn väljer naturligtvis väldigt många att göra det förra. Det är viktigt att regeringen försöker få till exempel Ryssland och Lettland att säkerställa att deras hamnar genom avgiftssystem och på annat sätt premierar de aktörer som vill ta ansvar och göra rätt, till exempel de svenska rederier som ministern lyfte fram i sitt svar.

Anf. 97 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Det är roligt med interpellationsdebatter när interpellanten och statsrådet är helt eniga om både ambitionen och ungefär vilka åtgärder som behöver vidtas. Var man landar någonstans blir snarare en fråga om semantik. Regeringen driver på för att få internationell lagstiftning på plats. Regeringen har kontakt med Sjöfartsverket om att man ska säkerställa att man har dialog, och det pågår ett arbete inom Sjöfartsverket som jag verkligen välkomnar och som handlar om att se över farledsavgifterna och på vilket sätt man ytterligare kan förstärka den miljöstyrande effekten av dem. Sammantaget pågår det arbete på alla de områden som interpellanten frågar efter. Det tycker jag är väldigt positivt, och jag hoppas att vi snart kommer att nå framgång i de här frågorna.

Det här är naturligtvis en viktig fråga, men det går inte att bortse från att man behöver hantera även jordbruket, enskilda avlopp och liknande för att minska mängden övergödande ämnen i Östersjön. Det handlar inte om att på något sätt spela ned sjöfartens betydelse, utan det handlar om att det krävs åtgärder på flera fronter för att totalt sett nå framgång i arbetet med att säkerställa att Östersjön blir ett friskt och levande hav. Regeringen har för avsikt att gå vidare med åtgärder på flera av de här områdena, för Östersjön kräver snabba åtgärder om vi ska klara att återställa balansen i detta viktiga och känsliga innanhav.

Anf. 98 JOHAN HULTBERG (M):

Fru talman! Det sistnämnda, diskussionen om jordbruket och dess påverkan, tycker jag är väldigt intressant.

Vi har i dag stränga krav på det svenska jordbruket när det gäller hur man ska hantera sin gödsel, hur man får sprida näringsämnen på sin åker och hur det ska följas upp. Det svenska jordbruket tar ett väldigt stort ansvar och har tuffa krav på sig. Jag skulle vilja säga att de är betydligt tuffare än vad kollegorna i de andra Östersjöländerna har.

Det är lite märkligt att regeringen står här och argumenterar att vi inte kan gå före i Sverige och att vi inte kan ha några avgifter som är särskilt tuffa jämfört med andra länder när man gladeligen inför nya tuffare krav för jordbruket i Sverige och diskuterar att införa nya och helt världsunika skatter, till exempel en handelsgödselskatt. Man vill straffbeskatta det svenska jordbruket genom en kilometerskatt som gör det dyrare för mjölkbilen att komma och hämta mjölken hos den redan hårt drabbade svenska mjölkbonden. Jag tycker inte att resonemanget hänger ihop helt och fullt.

Precis som ministern är jag glad över att vi har en stor samsyn om ambitionen – att vi vill ha tuffare regler som säkerställer att vi har en sjöfart som är hållbar. Jag hoppas att regeringen fortsätter att nå framgång i förhandlingarna.

Det finns en punkt där vi uppenbarligen inte är överens. Det hade varit viktigt om regeringen säkerställt att Sjöfartsverkets nya farledsavgifter tar hänsyn till parametern. Ministern verkar ge uttryck för att hon hoppas och tror att man kommer att göra detta, men jag hade önskat att regeringen säkerställde att hanteringen av grå- och svartvatten blev en del av prissättningen för farledsavgifterna.

Jag tackar ministern för en god debatt.

Anf. 99 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Man kan möjligen reflektera över det som kanske inte hänger ihop, nämligen att å ena sidan ha en väldigt stark omsorg om och uttrycka en stark oro för Östersjöns utveckling och å andra sidan motsätta sig åtgärder som skulle bidra till minskad övergödning av detta hav. Men den diskussionen kan något annat statsråd ta vid ett annat tillfälle. Här handlar det om sjöfarten och sjöfartens betydelse och ansvar i de här frågorna.

Skälet till att jag inte har för avsikt att trycka på Sjöfartsverket är att jag har fått betryggande information om att dessa aspekter är tillgodosedda i det arbete som pågår där. Jag vill inte föregripa det arbetet eftersom det är ett internt arbete som pågår i en statlig myndighet. Men de signaler jag har fått gör att jag känner mig trygg i att det kommer kloka och bra besked från Sjöfartsverket så småningom. Självklart kommer regeringen att bevaka att så sker.

Det är viktigt att framhålla att till skillnad från en del andra näringar och företeelser är sjöfarten inte ett ensidigt nationellt ansvar eller ett område där vi helt och hållet har nationell rådighet. Sjöfarten omfattas av ganska omfattande internationella konventioner och lagstiftning. Därför är det viktigt att Sverige agerar kraftfullt och föredömligt och går i bräschen för bättre miljöanpassad sjöfart.

Jag tycker att det här fallet är ett gott exempel på det. Vi kommer att behöva göra mer på fler områden för att sjöfarten ska bli ett mer hållbart transportslag i framtiden än vad det är i dag.

Tack för en god debatt!

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 16 Svar på interpellation 2014/15:598 om kvoteringslagstiftning

Anf. 100 Justitie- och migrationsminister MORGAN

JOHANSSON (S):

Fru talman! Maria Malmer Stenergard har frågat mig på vilken grund jag anser att staten skulle ha rätt att meddela sanktioner mot privata bolag på grund av att staten anser att deras rekrytering till styrelserna är felaktig. Hon har också frågat vilket stöd jag har för att en lagstadgad kvotering till börsbolagens styrelser skulle leda till ökad jämställdhet i samhället i stort.

Ett viktigt mål för regeringens jämställdhetspolitik är att bryta mansdominansen på de ledande positionerna i svenskt näringsliv. Det är viktigt för att det handlar om att ge kvinnor tillgång till den ekonomiska makten, men det är också en viktig symbolfråga.

Att detta är ett synsätt som delas av många illustreras av att regler om könsfördelning i de stora bolagens styrelser numera inte bara finns i Norge utan även i bland annat Tyskland, Nederländerna och Frankrike. EU-kommissionen har också lagt fram ett förslag till direktiv. Jag är förvånad över att Maria Malmer Stenergard inte håller med om att den bristande jämställdheten i bolagsstyrelserna är ett problem.

Denna regering har liksom ett antal tidigare regeringar i första hand överlåtit till börsbolagen själva att hantera frågan. Först om bolagen misslyckas måste lagstiftning övervägas. Det som är nytt för den här regeringen är att vi har satt upp ett tydligt mål och en tidpunkt för när målet ska vara uppfyllt: våren 2016. Glädjande nog tar många bolag nu steg i rätt riktning. Jag hoppas att denna goda utveckling fortsätter.

Om det ändå skulle behövas lagstiftning måste den förstas utformas på ett ändamålsenligt sätt. Vi tar nu fram ett lagförslag som kommer att skickas på remiss när det är klart. En fråga är vilka sanktioner, om några, ett bolag som inte följer reglerna lämpligen bör råka ut för.

Till skillnad från vad Maria Malmer Stenergard påstår har jag inte sagt att det lutar åt att regeringen ska kunna upplösa börsbolag som inte följer reglerna. Att bolag som inte följer regler av olika slag riskerar sanktioner är inte något anmärkningsvärt. Min utgångspunkt är givetvis att sanktionerna ska vara proportionerliga.

Anf. 101 MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret. Jag måste säga att jag blev lite förvånad när jag läste det. Ministern säger sig vara bekymrad över att jag inte håller med om att den bristande jämställdheten i bolagsstyrelserna är ett problem. Jag undrar varifrån justitieministern har fått det påståendet.

Jag ser självklart problemen med sunkiga värderingar och ingrodda strukturer som drabbar såväl kvinnor som män i olika sammanhang. Men

jag har inte alls den tilltro till den politiska makten som justitieministern tycks ha. Jag är nämligen övertygad om att om man reducerar jämställdhetsproblemen till att handla om 250 börsbolags styrelser gör man det ruskigt enkelt för sig. Man förenklar ett komplext problem.

Vi måste acceptera att det finns samhällsproblem som kräver långsiktigt arbete och som inte kan lösas genom knapptryckningar i den här kammaren.

Ministern antyder i och för sig att han är medveten om detta genom att vidgå att det här är en symbolfråga. Då måste jag naturligtvis ställa frågan: Ska vi använda vår politiska makt till att stänga ned eller ekonomiskt bestraffa enskilda företag som inte rekryterar som vi politiker vill, när det enbart är fråga om ett symbolvärde?

Fru talman! Symboler kan vara nog så viktiga, men de ska inte erövrats med tvång. Morgan Johansson uppgav i en intervju i mitten av maj att regeringen nu arbetar med ett lagförslag gällande kvotering. På frågan vartåt det lutar när det gäller sanktioner svarade ministern att man kan hota med att upplösa de börsnoterade bolag som inte lever upp till kvoteringskraven.

Ministern backade i och för sig sedan, redan samma förmiddag, och menade att en upplösning av bolag kanske skulle innebära en oproportionerlig sanktion. Han vidhöll dock att beslut om höga vitesbelopp skulle kunna vara en lämplig sanktion. Att skära i företagets resultat skulle alltså inte vara oproportionerligt.

Fru talman! Man kan inte säga annat än att det svänger om regeringen – ena veckan si och andra veckan så, ena dagen löfte och andra dagen svek, på morgonen tvångslikvidation och på förmiddagen bara feta viten. Man vet aldrig riktigt var det landar.

Oavsett vilken väg regeringen till slut väljer i denna fråga, det vill säga vilken reprimand man än avser att ge de företag som inte rekryterar som regeringen vill, skulle jag vilja fråga ministern: På vilken rättslig grund anser man att man kan gå in och reglera enskilda företags rekrytering? Jag tycker nämligen inte att han har svarat på frågan. Hur man har gjort i andra länder tycker jag inte är svar nog på hur man avser att motivera det i svensk lagstiftning.

Vill vi verkligen skapa ett samhälle där politiker kan klampa in i privata företag och med hot om olika statliga repressalier bestämma vem som ska sitta i styrelserummet?

Anf. 102 Justitie- och migrationsminister MORGAN
JOHANSSON (S):

Fru talman! När det gäller den sista frågan kanske Maria Malmer Stenergard kan börja med att fråga sin partikamrat i Tyskland, Angela Merkel. Där har man precis drivit igenom en sådan lagstiftning. Det är möjligt att Maria Malmer Stenergard betraktar det som att tyska politiker klampar in i näringslivet.

Jag är skåning, men jag läser ändå Stockholmstidningar ibland. I Dagens Nyheter har man i dag gjort en uppdatering av hur det ser ut just nu när det gäller representationen i bolagsstyrelser. Det är en intressant artikel på många sätt. En intressant sak är att kurvan stigit från ungefär 6 procent i bolagsstyrelserna upp till ungefär 28 procent. Det är en mycket kraftig uppgång.

Man kan titta på under vilka perioder uppgången kom och andelen kvinnor i bolagsstyrelserna ökade. Den stora ökningen skedde mellan 2002 och 2006, det vill säga när den socialdemokratiska regeringen hade sagt: Om ni inte genomför detta är vi beredda att ta fram en lagstiftning. Därefter planar det ut. Det hände inte särskilt mycket under den borgerliga regeringen. Den ändring som sedan inträffar är 2014–2015, när vi återigen ser en kraftig ökning.

Det kanske är så, Maria Malmer Stenergard, att det ibland krävs någon form av tryck för att saker och ting ska hända. Om man lyfter av det trycket planar det ut och ingenting händer.

Eva Halvarsson, som är vd för Andra AP-fonden, uttrycker det så här i artikeln: ”Jag tror att den” – alltså kvoteringsdiskussionen – ”gör att ägare och valberedningar anstränger sig mer och kanske också breddar rekryteringsbasen. Det är ingen ny fråga men hotet om kvotering gör att frågan får ännu mer ljus på sig.” Jag tror att hon har rätt i den frågan. Vi går åt rätt håll, men bara om det finns någon form av tryck eller diskussion som pressar fram den situationen.

Frågan är: Varför är detta viktigt? Varför bryr vi oss om detta? Mitt enkla svar är: Därför att vi måste försöka se till att ta vara på alla kompetenser i Sverige. Det gäller i politiken, förstås, men det gäller också i näringslivet. Det är välkänt att det finns ett glastak dit kvinnor kan nå i karriären, och sedan kan de se vad som händer ovanför det, men de kommer inte mycket högre. Det har varit tydligt uttryckt just när det gäller bolagsstyrelser.

Det är inte rätt om ordningen är sådan att tillsättandet av bolagsstyrelser domineras av dolda strukturer i slutna rum. Det är precis den diskussionen som vi måste föra.

Det är i fler länder än Sverige där man har upptäckt detta. Norge diskuterade jag i intervjun, och det var Norge jag kommenterade i intervjun i *Ekot*. Där finns möjligheten att upplösa bolag – det var den kommentaren som jag hade kring Norge när det gällde diskussionen om sanktioner.

Men det är inte bara Norge som har sådan lagstiftning. Tyskland nämnde jag. Holland, Frankrike, Italien, Belgien och Spanien har olika former av sådan lagstiftning, och EU-kommissionen har också presenterat ett sådant förslag. För dem tror jag att det väldigt mycket handlar om Europas konkurrenskraft på sikt, det vill säga att ta vara på alla kompetenser.

Saker och ting händer sällan av sig själva, fru talman. Om Moderaterna hade fått bestämma hade vi inte haft någon föräldraförsäkring. Om Moderaterna hade fått bestämma hade vi inte haft full behovstäckning inom barnomsorgen. Historien är full av jämställdhetsreformer som Moderaterna har bekämpat men som de sedan försöker glömma bort historien kring. Detta kan vara en av dem.

Anf. 103 MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Jag skulle gärna vilja läsa upp ett citat.

”Att i stadgarna börja reglera hur representation ska se ut i olika forum vore olyckligt. Partistyrelsen menar att om motionsförslagen skulle vinna gehör riskerar vi att i nästa steg skriva in i stadgarna om åldersrepresentation, etnisk bakgrund osv. Det skulle leda till detaljstyrande stadgar vilket inte gagnar något organisationsled.”

Citatet kommer från ministerns egen partistyrelse, som menar att det skulle vara besvärande med stadgar som styr könsfördelningen i partiets olika organ.

Ja, fru talman, det verkar som om Socialdemokraterna för en gångs skull har lyssnat på näringslivet, för det är ju precis så man resonerar där: Rör inte min organisation! Det finns andra och bättre vägar för att uppnå

verklig jämställdhet än genom tvingande regler. Så resonerar näringslivet. Och så resonerar uppenbarligen den socialdemokratiska partistyrelsen när det gäller kvotering inom den egna partiorganisationen.

Men när Socialdemokraterna tar på sig regeringshaten, då är det helt okej att ratta i det privata näringslivets könssammansättning. Regeringen tycks alltså tro att om man bara uppnår 50 procent i börsbolagen kommer jämställdheten att sippra ned till det övriga samhället. Men det är inte så enkelt.

I Norge, som ministern hänvisar till, har man haft kvoteringslagstiftning sedan år 2006. Forskning visar att lagstiftningen där inte har haft avsedd effekt, eftersom jämställdheten har stannat i styrelserummen. Man kan inte se att förändringen i styrelserna har lett till positiva förändringar i chefsleden eller vad gäller inkomstskillnader mellan män och kvinnor.

Det är mot den bakgrunden jag har frågat ministern hur han menar att kvotering i bolagsstyrelser ska leda till större jämställdhet i stort. Jag har inte sett någon forskning som visar att det skulle bli så.

Fru talman! Ska man ta till så drastiska åtgärder som ministern hotar med bör man rimligen också vara övertygad om att medlen tjänar ett syfte. Men det kan vi inte alls vara här. Vi kan snarare vara säkra på att de inte gör det.

Innan regeringen ger sig på privata bolag tycker jag att man ska se över de egna leden. Annars blir det lätt så att man saknar trovärdighet. Hur ser det exempelvis ut i de offentligt ägda bolagen, dem som vi politiker har ett faktiskt ansvar för? I de statliga bolagen har alliansregeringen lyckats se till att vi numera har 50 procent kvinnor, men i de kommunala och landstingsägda bolagen är det betydligt sämre.

LO, som i helgen fick stående ovationer på den socialdemokratiska kongressen, är en ivrig förespråkare för kvotering när det gäller börsbolagens styrelser. Men med den egna jämställdheten är det betydligt sämre. Av de 18 styrelseledamöterna i LO är bara fyra kvinnor.

Har vi inte åtminstone en moralisk skyldighet att först sopa framför egen dörr?

Anf. 104 CARL-OSKAR BOHLIN (M):

Fru talman! Jag tänkte ta vid där Maria Malmer Stenergard slutade, nämligen: Vilket ansvar har vi själva? Det är väldigt lätt att som regering peka på någon annan samhällsfunktionär som ska lösa ett problem som vi alla ser och som vi alla måste hjälpas åt att bekämpa. Vi måste se till att försöka skapa ett mer jämställt samhälle.

Men frågan är om man inte bara skjuter bredvid mål och gör något slags papperstiger av något som skulle kunna bli vettigt. Det norska exemplet vittnar just om detta. Kvoteringslagstiftningen har inte inneburit någon samhällsnormerande förändring. Men det måste vara det som jämställdhetsarbetet i grunden syftar till.

Då frågar man sig: Varför har Morgan Johansson låst sig vid idén om att det är just i börsbolagens styrelser som man måste kvotera, att det är där vi hittar lösningen på jämställdhetsfrågan?

I en tidigare diskussion med justitieministern gav justitieministern uttryck för att det inte skulle vara möjligt att kvotera till exempel kommunalt ägda bolag, helt enkelt därför att det då blir svårt att tillsätta

styrelserna. Varför är detta ett problem som de kommunala bolagen har men som börsbolagen uppenbarligen saknar, eftersom det går bra där?

Om detta har till syfte att vara samhällsnormerande, att skicka signaler ut i samhället, varför väljer justitieministern att stanna vid att bara diskutera ca 200 bolag som är noterade på börsen? Varför gäller det inte andra viktiga samhällsfunktioner, som stora ideella organisationer, som nämndes tidigare, till exempel arbetstagarorganisationerna och LO, som slår sig för bröstet i jämställdhetsdebatten men inte har sopat framför egen dörr? Varför är det inte intressant i justitieministerns värld?

Kan det vara så att trycket i de egna leden är för stort, så att justitieministern väljer att ducka och i stället för att ta tag i det verkliga problemet lägger det i knät på någon annan, nämligen börsbolagen? Varför är det mer intressant att kvotera i ett börsbolags styrelse än i stora ideella organisationer? Varför är det inte intressant att först lyfta den här frågan i till exempel offentlig sektor, där politiker som du och jag har makten? Det är våra partikollegor som utser styrelserna för de kommunala bolagen runt om i Sverige. Men där vill justitieministern inte gå fram med något sådant förslag.

Varför börjar du i helt fel ände, justitieminister Morgan Johansson?

Anf. 105 Justitie- och migrationsminister MORGAN
JOHANSSON (S):

Fru talman! Vad både Maria Malmer Stenergard och Carl-Oskar Bohlin inte vill kännas vid eller låtsas om är att det faktiskt är mitt parti, Socialdemokraterna, som har brutit marken för en jämställd representation i politiken.

Det gjorde vi för 20 år sedan när vi kvoterade våra listor, varannan damernas. Det var en jättestor förändring som innebar att andelen kvinnor i den här kammaren ökade markant i valet 1994 och sedan i valet 1998 och framåt. Denna kammare hade inte sett ut på det här sättet om inte Socialdemokraterna hade brutit marken när det gäller representationen på våra listor. Det håller vi strikt på.

Och inte bara där. Vi sa redan 1994 att vi också skulle ha en jämställd regering. Det skulle vara fifty-fifty när det gällde statsråden. Också detta var en total förändring i förhållande till alla tidigare regeringar.

Dessutom har vi sedan ett antal år tillbaka haft en jämn könsrepresentation i vår partistyreelse, som väl närmast kan jämföras med de bolagsstyrelser som vi nu talar om. I det verkställande utskottet som jag själv sitter i är det samma sak. Socialdemokratin och arbetarrörelsen har alltså brutit marken för en jämställd könsrepresentation när det gäller politiken. Det har vårt parti gjort. Vad har Moderaterna gjort?

Maria Malmer Stenergard vill inte lyssna på mig när jag säger att det finns andra länder som går den här vägen. Hon tycker inte att det är ett argument att det finns andra som gör likadant. Hon vill inte lyssna på Norge. Hon vill inte lyssna på Tyskland. Det är för övrigt två av Europas mest framgångsrika ekonomier. Hon vill inte lyssna på Frankrike, inte på Holland, inte på Eva Halvarsson som är vd för Andra AP-fonden och inte heller vill hon lyssna på EU-kommissionen.

Frågan är vem hon lyssnar på. Hon kanske lyssnar på Anders Borg, före detta finansminister, som för ett år sedan sa så här i *Ekots* lördagsintervju: Inom två tre år behöver vi nog lagstifta om kvotering till

bolagsstyrelser för att kunna få in fler kvinnor. Helst inte, sa han, men vi backar inte om det behövs.

Tänk om det är så att Anders Borg har upptäckt någonting som varken Maria Malmer Stenergard eller Carl-Oskar Bohlin vill kännas vid, nämligen att för att det ska hända någonting behövs det en aktiv diskussion och ibland en press också från politiken.

Vi har sett det i utvecklingen sedan 2002, nämligen att när vi har fört en sådan diskussion här i kammaren men också generellt i samhället och när vi från regeringens sida har varit beredda att faktiskt lagstifta, då händer det saker och ting. Annars händer det inte.

Man kan säga att det här är en symbolfråga. Men jag tror att det på sikt är väldigt viktigt att vi har en dynamik när det gäller hur bolagsstyrelserna sammansätts. Jag tror att det är otroligt viktigt för svensk konkurrenskraft framöver att vi tar vara på alla de kompetenser som behövs.

Det gäller i politiken och inte minst i ekonomin, och därför har vi sagt att vi gör en avstämning 2016. Är det då så att man når upp till de mål vi har satt upp så är det ingenting att gräva mer i. Men om vi fortfarande står och stampar på samma fläck och inte kommer framåt kommer vi att lägga fram förslag till lagstiftning i den här riksdagen. Det tror jag är ett ganska rimligt sätt att arbeta vidare med den här frågan för att det verkligen ska hända någonting.

Anf. 106 MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Nu har vi fått höra från landets justitieminister att det är helt okej att från politiskt håll reglera vilka ägarna ska kunna välja mellan när de utses de representanter som ska förvalta deras tillgångar för att det har ett viktigt symbolvärde – trots att den socialdemokratiska partistyrelsen själv inte vill ha några begränsande regleringar, trots att politiskt tillsatta bolagsstyrelser i kommuner och landsting inte kan leva upp till sådana krav och trots att det enligt forskningen inte har någon effekt på den verkliga jämställdheten.

Jag tycker att jämställdheten förtjänar en bättre behandling än så, för frågan är så mycket större än 250 börsbolagsstyrelser. Kan vi inte i stället diskutera hur vi underlättar för två hårt arbetande småbarnsföräldrar att göra karriär? Hur gör vi det möjligt för fler att starta och driva företag och få fler kvinnor att starta och driva företag? Erfarenhet från eget företagande är nämligen en av de absolut viktigaste vägarna in till tyngre styrelseuppdrag.

Fru talman! Kompetens ska självklart alltid gå först, och om man ser att det finns sunkiga strukturer som gör att kompetens förbises är rätt svar inte att dela in befolkningen i kvoter. Ingen underrepresenterad grupp gynnas av att reduceras till en kvot. Lika illa som det är att män väljs bara för att de är män skulle det vara om kvinnor valdes bara för att de är kvinnor.

Det måste vara kompetensen som ska lyftas fram och inte könet. Därför är kvotering fel.

Anf. 107 CARL-OSKAR BOHLIN (M):

Fru talman! Ett tydligt moderat bidrag till de svenska historieböckerna ur ett jämställdhetsperspektiv kommer att vara det att vi levererar Sveriges

första kvinnliga statsminister 2018. Det är någonting som justitieministern kanske borde fundera lite över.

Det jag saknar ett svar på i den här diskussionen är varför justitieministern inte vill gå fram med en tvingande kvoteringslagstiftning till exempel i de kommunala bostadsbolagen och i de kommunala bolagen i stort.

Justitieministern gav tidigare uttryck för att det skulle vara problematiskt, eftersom det skulle uppstå komplikationer när styrelserna utsågs. Varför? Det är ju vi i den politiska sfären som har makten över de offentligt ägda bolagen. Om man nu har kommit fram till att kvotering är en bra väg att gå, vilket jag inte tror, borde det vara rimligt att börja i den sfär man som politiker själv har kontroll över och inte tvinga någon annan att gå före i arbetet.

Politiken måste alltid föregå med det bästa exemplet. Staten, det allmänna, det offentliga måste rimligen göra detsamma. Varför är justitieministern inte konsekvent i sin linje? Varför är det börsbolagen som i justitieministerns värld ska dra det här lasset? Varför är detta inte intressant att göra i de offentligt ägda bolagen?

Anf. 108 Justitie- och migrationsminister MORGAN
JOHANSSON (S):

Fru talman! I grunden tror jag att det handlar om vilken inställning man har till kvotering, om man tror att det är ett verksamt instrument för att göra några förändringar.

När jag började min politiska karriär i slutet av 80-talet och början av 90-talet var jag oerhört tveksam till kvotering, och jag använde precis de argument som Carl-Oskar Bohlin och Maria Malmer Stenergard använder sig av. Men man gick där år efter år och ingenting hände, varken i politiken eller i näringslivet. Till slut drar man en gräns där man säger att nej, nu måste vi nog faktiskt ställa lite krav, för annars kommer det inte att hända någonting.

År efter år gick, och så tog vi det där steget som jag berättade om i ett tidigare inlägg, när vi i Socialdemokraterna kvoterade våra listor. Det var inte särskilt lätt att genomföra en så stor förändring, men vi gjorde det. Moderaterna gjorde ingenting vid det tillfället. Ni bara stod kvar i era gamla strukturer. Vi gjorde någonting – därefter dessutom med regeringen och partistyrelsen. Jag skulle nog vilja säga att vi genom åren har varit oerhört konsekventa efter att vi bestämt oss för att detta kan vara ett sätt att lösa problemet.

Kompetens är ett väldigt flyende begrepp. Det används ofta av dem som vill hålla kvar vid sina egna maktpositioner och inte släppa in någon ny: Vi kan inte släppa in dig, därför att du inte har den rätta kompetensen. Det används ofta av de dolda maktstrukturerna som jag talar om för att säga att vi vill hålla på vår egen rätt. Ibland måste man vara beredd att bryta upp dessa maktstrukturer, och det är precis det vi är ute efter nu.

Jag ser ju att när man verkligen sätter tyngd bakom orden, då händer det saker. Men om man drar sig tillbaka och inte vågar ställa krav, då planar kurvan ut och då händer det ingenting.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 17 Svar på interpellation 2014/15:604 om åtgärder för att hindra att utsatta människor utnyttjas i organiserat tiggeri

Anf. 109 Justitie- och migrationsminister MORGAN
JOHANSSON (S):

Fru talman! Tomas Tobé har frågat barn-, äldre- och jämställdhetsminister Åsa Regnér om hon anser att dagens lagstiftning är tillräcklig för att hindra att utsatta människor utnyttjas i samband med organiserat tiggeri. Han har också frågat, för det fall statsrådet ej anser att dagens lagstiftning är tillräcklig, vilka åtgärder regeringen och statsrådet avser att vidta. Slutligen har han frågat vilka åtgärder regeringen och statsrådet avser att vidta för att ge landets kommuner bättre verktyg för att kunna agera mot illegala boplatser eller andra exempel på problematik förknippat med organiserat tiggeri. Interpellationen har överlämnats till mig.

Det är naturligtvis oacceptabelt att människor som är utsatta, inte minst på grund av fattigdom och diskriminering, blir utnyttjade eller utsatta för brott i Sverige när de försöker skaffa möjlighet till försörjning. Den som utnyttjar någons utsatta belägenhet och rekryterar eller transporterar en person i syfte att han eller hon ska exploateras för tiggeri gör sig skyldig till människohandel. Den som under andra omständigheter med våld eller hot förmår någon att tigga eller överlämna pengar kan göra sig skyldig till exempelvis olaga tvång eller utpressning.

Det bör dock understrykas att tiggeri inte är förbjudet i Sverige. Att förbjuda tiggeri löser inte heller de utsattas situation. Det är inte heller förbjudet att tillsammans med andra ordna en resa för att tigga eller försöka lösa sin försörjning.

Polisen arbetar med att ta fram en gemensam nationell lägesbild av brottslighet kopplad till utsatta EU-medborgare. Lägesbilden kommer bland annat att analysera indikationer på människohandel, förekomsten av brottslighet kopplad till de hitresta personerna samt deras utsatthet för brott. Den nationella lägesbilden förväntas vara klar under hösten 2015.

Vidare har 2014 års människohandelsutredning i uppdrag att utvärdera tillämpningen av bestämmelsen om människohandelsbrott och granska hur de brottsbekämpande myndigheterna utreder och i övrigt arbetar med ärenden om människohandel. Syftet är att säkerställa ett starkt straffrättsligt skydd mot människohandel, bland annat genom effektivare utredningar och ökad lagföring. Uppdraget ska redovisas senast den 9 mars 2016.

Regeringen är bekymrad över att personer som vistas tillfälligt i Sverige lever under ovärdiga förhållanden. Det är viktigt att det tillfälliga stödet till dessa personer utformas på ett ändamålsenligt sätt. Det är vistelsekommunen som har det generella ansvaret för det sociala biståndet efter en individuell prövning av behovet.

Regeringen utsåg i januari 2015 en nationell samordnare för arbetet med utsatta EES-medborgare som vistas tillfälligt i Sverige. Samordnaren har bland annat i uppdrag att stödja det arbete som utförs av myndigheter, kommuner, landsting och organisationer som möter utsatta EES-medborgare som vistas tillfälligt i Sverige och som inte har uppehållsrätt. Uppdraget syftar också till att främja erfarenhetsutbyte och samverkan mellan berörda aktörer, vilket kan vara särskilt viktigt då personer

avlägsnas från tillfälliga boplatser. Uppdraget ska redovisas senast den 1 februari 2016.

Om det är fråga om otillåtna bosättningar eller andra ordningsstörningar på offentlig plats blir ordningslagens bestämmelser tillämpliga. Kommunerna har också möjlighet att meddela föreskrifter som behövs för att upprätthålla den allmänna ordningen på offentlig plats. Vid agerande i strid mot ordningslagen eller en kommunal ordningsföreskrift kan polisen vidta åtgärder enligt ordningslagen. De kan förelägga en person att ta bort anordningar som placerats på en offentlig plats utan nödvändigt tillstånd. Om föreläggandet inte följs får polisen själv vidta åtgärder. Det är en polisär uppgift att övervaka den allmänna ordningen och säkerheten och ingripa när störningar har inträffat.

Vi måste ha klart för oss att detta gäller mycket utsatta människor, och det måste vi ta hänsyn till när åtgärder genomförs – även när det handlar om att verkställa åtgärder för att få någon att flytta. Det är också viktigt att åtgärder för att få personer att flytta genomförs efter en dialog med dem som är berörda.

När det gäller otillåtna bosättningar på en plats som inte är offentlig har jag i tidigare interpellationsdebatter sagt att jag kan se de problem som markägare drabbas av. Jag har gett mina tjänstemän i Justitiedepartementet i uppgift att titta på frågan.

Det finns alltså lagstiftning som kan användas när brott begås mot dessa utsatta personer, och det pågår ett viktigt arbete som syftar till att skapa förutsättningar för genomtänkta och väl avvägda åtgärder. Jag kommer att fortsätta att följa utvecklingen noga.

Anf. 110 TOMAS TOBÉ (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Jag måste dock säga att jag inte blir riktigt klok på vad regeringens samlade svar är när det gäller om man vill kriminalisera organiserande av tiggeri eller ej.

När jag och Beatrice Ask från Moderaterna presenterade en rad förslag för att möta dessa frågor lyckades statsrådet Åsa Regnér med konststycket att inta två olika positioner på en och samma dag – på morgonen var förslagen intressanta, och på eftermiddagen var det förslag som fiskade i grumliga vatten. Miljöpartiets talesperson i migrationsfrågor dömde snabbt ut förslagen. Sedan var det dags för statsminister Stefan Löfven, som förklarade att den lagstiftning som finns i dag räcker för att möta alla dessa utmaningar.

Sedan gick det lite tid, och drygt en månad senare öppnar Morgan Johansson plötsligt själv för flera av de förslag Moderaterna har presenterat. Det var mycket välkommet. Om detta hör vi dock ingenting i dag. Ska vi tolka det som att regeringen har bytt åsikt ännu en gång? Det är alltså väldigt svårt att hänga med i vad som är regeringens samlade åsikt. Det kanske är så att det finns en del beredningsarbete kvar att göra i Socialdemokraterna internt samt mellan Socialdemokraterna och Miljöpartiet.

Låt oss dock komma tillbaka till det som är problemet, fru talman. Vi vet att vi har utsatta människor i Sverige och att det finns människor som är beredda att sko sig på dessa utsatta människor. Det handlar om organiserande av resor, placering av människor på olika platser i våra svenska kommuner och tagande av avgifter för att tigga på dessa platser.

Vi ser tyvärr en utveckling där tecknen snarare pekar på en fördubbling av antalet människor som tigger på svenska gator och torg och utanför våra matbutiker på ett år. Vi ser dessutom en utveckling med illegala bosättningar.

Kommunerna ber nu om hjälp för att hantera situationen. Då svarar statsrådet att dagens lagstiftning verkar räcka för att möta detta, åtminstone om vi ska följa vad statsrådet säger i sitt svar på interpellationen. Det är någonting annat än det statsrådet har sagt i medierna. Jag tror alltså att det vore klokt om vi kunde få ytterligare besked från statsrådet. Är regeringen beredd att kriminalisera organiserande av tiggeri – ja eller nej? Är regeringen beredd att tillföra fler verktyg för att kommuner ska kunna sätta stopp för illegala bosättningar – ja eller nej?

Det är dags för regeringen att agera i frågan här och nu. Det finns absolut svåra gränsdragningar som måste göras, men man kan inte luta sig tillbaka och säga att det kommer ett antal utredningar nästa år och att man då ska försöka ta tag i frågan. Det är dags för regeringen att samordna sig, agera och ta tag i detta.

Anf. 111 Justitie- och migrationsminister MORGAN

JOHANSSON (S):

Fru talman! Tomas Tobé håller ett högt tonläge. Han säger till mig att vi ska agera här och nu, så fort som möjligt, och att det är jätteviktigt. Helst borde vi ha gjort det i går.

Vi kom in i Regeringskansliet i oktober förra året. Tiggerifrågan var vid regeringsskiftet inte ny på något sätt; tvärtom hade den legat där länge, under många år. Frågan är vad den tidigare regeringen hade gjort i tiggerifrågan, alltså den regering Tomas Tobé backade upp. Vad hade den gjort under tre år? Inte ett jota. Ingenting! När vi kom in i Regeringskansliet i Rosenbad fanns det icke ett papper skrivet om just de frågor som Tomas Tobé nu tar upp. Den tidigare regeringen hade slutat regera.

Om Tomas Tobé vill ställa frågan varför ingenting har gjorts tidigare ska han ställa frågan till Fredrik Reinfeldt. Han ska ställa frågan till Carl Bildt, vilket ju vore intressant eftersom kontakterna med länder som Rumänien och Bulgarien kan vara ganska viktiga. Han ska ställa frågan till Beatrice Ask, som bland annat hade hand om avhysningslagstiftningen. Varför har man inte gjort någonting?

Vi fick börja från början med den här frågan, som med så många andra frågor när vi kom in i Regeringskansliet. Vi började med att utse en samordnare som faktiskt kunde gå in och titta på frågeställningarna och se vad det här handlar om. Vad är det för typ av lagstiftning vi eventuellt bör ändra på? Vad är det för typ av information vi behöver för att kunna utforma genomtänkta nya förslag?

Vi började med att intensifiera kontakterna med länderna det handlar om, Bulgarien och Rumänien. Den här veckan åker statsrådet Åsa Regnér till Rumänien för att underteckna ett avtal – jag tror att hon ska underteckna det på fredag – med den rumänska regeringen. Det syftar just till att förbättra samarbetet mellan våra länder och till att försöka förbättra förhållandena för de människor som det här rör sig om. Det är i Rumänien och Bulgarien som själva grundproblematiken finns. Det är därför de sitter här.

De har erbarmliga förhållanden i sina hemländer. De tycker att det är bättre att sitta i en snödriva uppe i norr och värma sin mat över öppen låga än att vara hemma i sina hemländer. Det säger en del om hur eländigt det faktiskt är där. Det är där den grundläggande lösningen behövs.

Den nationella samordnaren, som för övrigt arbetade i Justitiedepartementet under den förra regeringsperioden, har börjat identifiera vilka lagstiftningsändringar som kan komma att behövas. Det handlar bland annat om den frågeställning som Tomas Tobé tar upp, nämligen om det kan finnas en lucka i människohandelslagstiftningen som man i så fall bör täppa till. Det handlar till exempel om huruvida det ska vara tillåtet att tjäna pengar på andras tiggeri – en parallell till kopplerlagstiftningen. Människohandelslagstiftningen är svår att tillämpa; den har väldigt höga beviskrav. Om det finns en lucka i lagstiftningen är jag naturligtvis beredd att täppa till den, men vi måste ha ett beredningsunderlag framme innan vi kan göra det.

Detsamma gäller avhysningsfrågan. När det gäller framför allt privat mark är det ytterligt krångligt att få någonting gjort. Som jag sagt, också i mitt interpellationssvar, har jag bett mina tjänstemän att titta på den frågan speciellt för att se vad vi kan göra.

Tomas Tobé klagar på att problemet inte är löst. Nej, det är inte löst än. Men den här regeringen har inte ens suttit i åtta månader, och vi har redan, fru talman, gjort mer än vad den förra regeringen gjorde på åtta år.

Anf. 112 TOMAS TOBÉ (M):

Fru talman! Jag är inte helt säker på att hela svenska befolkningen skulle dela bilden av att vi har en aktiv regering. Antalet propositioner från den här regeringen är rekordlångt, och det tas väldigt få politiska initiativ.

Låt mig gärna tillstå att, ja, även den tidigare regeringen hade kunnat göra mer, men det finns en väldigt tydlig skillnad. Nu ser vi att det här problemet har vuxit väldigt snabbt bara det senaste året. Det förbereddes dock ett arbete på Justitiedepartementet och ett arbete pågick. Det handlade också om bilden av hur organiserat tiggeriet är i Sverige. Det är den bilden som nu tyvärr växer sig väldigt stark. Det är därför det är viktigt att nu vara beredd att ta initiativ.

Fru talman! Jag lyssnade mycket noggrant på vad justitieministern sa när han skulle svara på frågan om han och regeringen är beredda att kriminalisera organiserande av tiggeri, och jag noterade att han helt plötsligt sa: Jag är beredd att täppa till detta.

Jag tycker att det är viktigt att vi nu får ett samlat besked. Jag förstår att det är jobbigt för Socialdemokraterna att behöva regera med alla de olika åsikter som verkar finnas inom Socialdemokraterna i den här frågan men även med Miljöpartiet. Nu är det dock viktigt att förstå att regeringen alltså talar med en röst i den här frågan.

Sedan vill jag dock mycket tydligt välkomna att det verkar finnas en förståelse för avhysning på privat mark och agerandet av Kronofogdemyndigheten. Men statsrådet nämner ingenting om det som kommunerna lyfter upp, det vill säga att de behöver få ytterligare verktyg. Den väg som de behöver gå nu blir orimlig om de vill undvika att få permanenta illegala bosättningar. Moderaterna har till exempel lagt fram förslag om att titta på om man kan använda sig av ordningsvakter som

skulle kunna få ytterligare befogenheter när det gäller avhysning. Det vore intressant att höra hur statsrådet ser på den frågan.

Sedan är det såklart helt rätt att i grunden handlar detta om utsatta och fattiga människor. Vi behöver agera på EU-nivå. Det är utmärkt att statsrådet Regnér nu säkerställer att vi får ett avtal. Men även där är det väldigt viktigt att återkomma. Jag tror att i förlängningen, tyvärr med erfarenhet från både Rumänien och Bulgarien, kommer man också att behöva titta på sanktioner ifall medlen inte används på det sätt som behövs.

Jag kommer tillbaka till frågan: Är regeringen nu beredd att ta fram lagstiftning för att så snart som möjligt säkerställa att vi kriminaliserar organiserande av tiggeri? Det är huvudfrågan. Jag vet inte om statsrådet hade möjlighet att se detta, men vi har kunnat se hur en människa med funktionsnedsättning hämtas i sitt hemland, körs till Sverige, tvingas sitta utanför en matbutik och tigga för att sedan tas ifrån pengarna.

Dagens lagstiftning räcker uppenbart inte till. Därför bör regeringen kunna ge ett tydligt besked nu om att man ska kriminalisera organiserande av tiggeri, och det arbetet är förberett.

Anf. 113 Justitie- och migrationsminister MORGAN
JOHANSSON (S):

Fru talman! Tomas Tobé har suttit i riksdagen i nästan tio år. Han vet mycket väl att man inte kan lagstifta om man inte har ett beredningsunderlag. Han vet att sådan är gången.

Tänk om det hade varit så, när vi kom in i Regeringskansliet förra hösten, att det hade funnits ett lagförslag! Tänk om det hade varit så, som Tomas Tobé påstår, att det förbereddes ett arbete av den tidigare regeringen! När Tomas Tobé säger att den tidigare regeringen hade kunnat göra mer är det en omskrivning av att de inte gjorde någonting i den här frågan under sina åtta år. Det är klart att då behöver man inte göra särskilt mycket för att göra mer.

Nu fick vi börja från början. Det vi gjorde var för det första att intensifiera kontakterna med Rumänien och Bulgarien för att försöka gå till roten med själva problemet. Vad det handlar om är att förbättra de förhållanden som dessa människor tvingas leva under, ofta fruktansvärda förhållanden. Det är därför som vi har haft de här kontakterna som nu i vart fall har krönts med en delframgång i och med det avtal som Åsa Regnér för Sveriges räkning ska underteckna med Rumänien i slutet av denna vecka.

Säkert är det så att vi behöver återkomma ett antal gånger i den här frågan. Det är länge sedan som Rumänien och Bulgarien gick med i EU – jag tror att det var 2007 – och under alla år har de hela tiden pratat om att försöka förbättra situationen för sina medborgare som har problem av den här karaktären, men det har inte hänt någonting.

Nu får vi se vad som händer med detta. Jag är helt säker på att om vi ska nå en lösning på sikt handlar det om att söka problembilden där den finns, och den finns i Rumänien och Bulgarien.

För det andra gäller det straffrätten. Vill jag kriminalisera organisering av tiggeri? Vi kan problematisera det. Om jag packar in min familj i en bil och åker iväg till Sverige är det en form av organisering. Den tycker jag inte att man kan kriminalisera, däremot exploatering och utnyttjande av dem som tigger. Om jag till exempel tar betalt av någon och säger: Du får

lov att sitta och tigga här om du ger mig 15 procent av dina inkomster. Ett annat exempel är om jag bedriver något slags verksamhet i Rumänien och bussar folk upp till Sverige gratis och sedan sätter dem i skuld här, och det första de får göra när de sitter på gatorna här är att tjäna ihop till skulden. De har helt enkelt satt sig i skuld till en entreprenör. Då är det inga självkostnadspriser jag kommer att ta ut, utan då är det en vinst. Det är en sådan lucka som måste täppas till.

Det är osäkert om dagens människohandelslagstiftning täcker de fall som jag tog upp. Därför säger jag: Låt oss fokusera på dem som exploaterar och utnyttjar de människor som nu tvingas till detta. Den luckan är jag beredd att täppa till.

När det för det tredje gäller avhysningsfrågan kan jag konstatera att mellan 2013 och 2014 nästan fördubblades antalet ansökningar, från 111 till 235, till Kronofogdemyndigheten om särskild handräckning för att få folk att flytta. Den gamla regeringen gjorde ingenting åt den frågan. Vi tar upp den nu.

Den lagstiftning som finns nu är krånglig. Man måste hämta namn, personnummer och adress, och de som ska avhysas måste delges och yttra sig och dessutom betala en avgift på 600 kronor. Ja, det borde finnas en möjlighet att förenkla lagstiftningen, och det är precis det som jag har bett mina tjänstemän att titta på.

Anf. 114 TOMAS TOBÉ (M):

Fru talman! Tyvärr har dessa utmaningar vuxit snabbt den senaste tiden, precis som statsrådet beskriver. Bland annat gäller det utvecklingen med avhysningar. Jag noterar att jag inte fick något svar på om kommunerna ska få utökade möjligheter. Det är en viktig del i detta.

Det är utmärkt om vi kan hitta samsyn om ett enklare hanterande med Kronofogdemyndigheten, bland annat.

Vill statsrådet ha mer inspiration kan han ta del inte bara av de förslag som jag och Beatrice Ask presenterade. Faktum är att Moderaterna lyfte upp detta för många år sedan. Det stämmer alltså inte att Moderaterna har varit passiva i denna fråga.

Jag blir inte riktigt klok på vad som är regeringens linje. Det jag hör justitieministern säga, om jag tolkar det rätt, är att vad gäller dem som utnyttjar detta är justitieministern och regeringen beredda att gå fram med lagstiftning. Eftersom vi här har en samsyn ger jag justitieministern rådet att omgående ta fram en sådan lagstiftning, för han kommer att ha stor möjlighet att få det genomröstat i Sveriges riksdag.

Det vore dock en helt annan linje än vad Åsa Regnér har givit uttryck för. Hon menar att sådana förslag är att fiska i grumliga vatten. Miljöpartiet har sagt att sådana förslag inte är aktuella över huvud taget.

Men det är välkommet om Morgan Johansson har vunnit den här diskussionen i samarbetsregeringen.

Anf. 115 Justitie- och migrationsminister MORGAN
JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag tror inte att det tjänar något till att ställa olika formuleringar mot varandra. Låt oss i stället försöka lösa uppgiften.

Uppgiften består av många delar, men det vi har identifierat i ett första skede är att vi ska försöka samverka med Rumänien och Bulgarien på ett

sådant sätt att förhållandena för dessa människor förbättras. Det anser Åsa Regnér och många andra.

Jag tog själv emot Bulgariens vice premiärminister för några veckor sedan. Då diskuterade vi just denna fråga.

En sådan dialog måste föras. Men det kan inte vara en kravlös dialog från resten av EU mot Bulgarien och Rumänien, utan vi måste vara beredda att ställa krav. Det kan inte vara rimligt att så många människor drivs ut i Västeuropa för att tjäna ihop till sin försörjning på gatorna i våra storstäder. Det är helt oacceptabelt.

När det gäller straffrätten ska vi fokusera på exploateringen och utnyttjandet av människor, alltså att någon tjänar pengar på en annan människa. Här har samordnare Martin Valfridsson det grundläggande uppdraget. Han har varit statssekreterare på Justitiedepartementet och vet mycket väl vilken typ av juridik det handlar om. Jag vill fortsätta dialogen med honom.

Min och regeringens inriktning är att om det finns en lucka när det gäller exploatering och utnyttjande av människor ska vi täppa till den.

Så till avhysningen. Vi ska inte kriminalisera tiggeri i Sverige, men vi kan inte tillåta att det växer upp en massa illegala bosättningar i landet. Här måste lagstiftningen fungera. Den måste vara modern och avpassad för de förhållanden som finns i dag, inte dem som fanns för 25 år sedan när lagstiftningen kom till. Där bör vi göra förändringar.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 18 Svar på interpellation 2014/15:615

Tredje vice talmannen meddelade att statsrådet Åsa Regnér av familjeskäl var förhindrad att vid dagens sammanträde besvara interpellation 2014/15:615 av Jeff Ahl om tak för hemtjänstavgifter.

§ 19 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 29 maj

2014/15:660 Infrastrukturpropositionen 2016

av *Jessica Rosencrantz* (M)

till statsrådet *Anna Johansson* (S)

2014/15:661 Regeringens metoder för att nå arbetslöshetsmålet

av *Aron Modig* (KD)

till arbetsmarknadsminister *Ylva Johansson* (S)

2014/15:662 Infrastrukturministerns syn på riksintresset Bromma flygplats

av *Jessica Rosencrantz* (M)

till statsrådet *Anna Johansson* (S)

2014/15:663 Behovet av lagstiftning då antalet drönare ökar i det svenska luftrummet

av *Erik Ottoson* (M)
till statsrådet *Anna Johansson* (S)
2014/15:664 Insatser för att främja besöksnäringen
av *Penilla Gunther* (KD)
till närings- och innovationsminister *Mikael Damberg* (S)
2014/15:665 Skyddad skog
av *Anders Forsberg* (SD)
till klimat- och miljöminister *Åsa Romson* (MP)
2014/15:666 Kapaciteten att kunna åtala återvändande terrorister
av *Robert Hannah* (FP)
till statsrådet *Anders Ygeman* (S)
2014/15:667 Vårdssektorn och kvinnors företagande
av *Isabella Hökmark* (M)
till statsrådet *Ardalan Shekarabi* (S)
2014/15:668 Handläggningstider hos Lantmäteriet
av *Robert Hannah* (FP)
till statsrådet *Mehmet Kaplan* (MP)
2014/15:669 Nationella planen för sällsynta diagnoser
av *Penilla Gunther* (KD)
till statsrådet *Gabriel Wikström* (S)
2014/15:670 Nordiskt samarbete om sällsynta diagnoser
av *Penilla Gunther* (KD)
till statsrådet *Gabriel Wikström* (S)

den 1 juni

2014/15:671 Överskottsmålet
av *Fredrik Schulte* (M)
till finansminister *Magdalena Andersson* (S)
2014/15:672 Statliga bolag
av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)
till närings- och innovationsminister *Mikael Damberg* (S)

§ 20 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 29 maj

2014/15:588 Den kommande postutredningen
av *Erik Ottoson* (M)
till statsrådet *Mehmet Kaplan* (MP)
2014/15:589 Tyngre lastbilar på våra vägar
av *Erik Ottoson* (M)
till statsrådet *Anna Johansson* (S)
2014/15:590 En bättre vildsvinsförvaltning
av *Johan Hultberg* (M)
till statsrådet *Sven-Erik Bucht* (S)
2014/15:591 Regeringens samarbete med Rättviseförmedlingen
av *Aron Modig* (KD)

till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)
2014/15:592 Fördröjda svar på interpellationer från riksdagsledamöter
av *Robert Hannah* (FP)
till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)
2014/15:593 Biståndspengar till opinionsbildning
av *Sofia Arkelsten* (M)
till statsrådet Isabella Lövin (MP)
2014/15:594 Fängslande av fackliga ledare och aktivister i Iran
av *Amineh Kakabaveh* (V)
till utrikesminister Margot Wallström (S)
2014/15:595 Stöd till rohingyafolket
av *Kent Härstedt* (S)
till statsrådet Isabella Lövin (MP)

den 1 juni

2014/15:596 Styrning av biståndspolitik
av *Sofia Arkelsten* (M)
till statsrådet Isabella Lövin (MP)
2014/15:597 Tidsplan för ännu en biståndspolitisk plattform
av *Sofia Arkelsten* (M)
till statsrådet Isabella Lövin (MP)
2014/15:598 Skattehöjningar på biodrivmedel
av *Rickard Nordin* (C)
till finansminister Magdalena Andersson (S)
2014/15:599 Sveriges implementering av energieffektiviseringsdirektivet
av *Rickard Nordin* (C)
till statsrådet Ibrahim Baylan (S)
2014/15:600 Supermiljöbilspremien
av *Rickard Nordin* (C)
till klimat- och miljöminister Åsa Romson (MP)
2014/15:601 Regeringens arbetslöshetsmål
av *Jonas Jacobsson Gjörtler* (M)
till finansminister Magdalena Andersson (S)
2014/15:602 Straffrihet i Mellanöstern
av *Hans Linde* (V)
till utrikesminister Margot Wallström (S)
2014/15:603 Social förtur till bostäder för återvändande terrorister
av *Robert Hannah* (FP)
till statsrådet Mehmet Kaplan (MP)

§ 21 Anmälan om skriftligt svar på fråga

Skriftligt svar på följande fråga hade kommit in:

den 3 juni

2014/15:553 Investeringsstöd i det nya landsbygdsprogrammet

av *Lotta Olsson* (M)
till statsrådet *Sven-Erik Bucht* (S)

Prot. 2014/15:107
2 juni

*Svar på
interpellationer*

§ 22 Kammaren åtskildes kl. 20.14.

Förhandlingarna leddes
av tredje vice talmannen från sammanträdets början till och med § 10
anf. 43 (delvis),
av talmannen därefter till ajourneringen kl. 16.00 och
av tredje vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

ANN LARSSON

/Eva-Lena Ekman

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll	1
§ 2 Anmälan om subsidiaritetsprövning	1
§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	1
§ 4 Anmälan om granskningsrapport	2
§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott	2
§ 6 Ärenden för bordläggning	2
§ 7 Svar på interpellationerna 2014/15:401, 402, 403 och 516 om flygskatten	3
Anf. 1 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	3
Anf. 2 EDWARD RIEDL (M)	4
Anf. 3 SARA KARLSSON (S)	5
Anf. 4 RASMUS LING (MP)	5
Anf. 5 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	6
Anf. 6 EDWARD RIEDL (M)	7
Anf. 7 SARA KARLSSON (S)	8
Anf. 8 RASMUS LING (MP)	8
Anf. 9 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	9
Anf. 10 EDWARD RIEDL (M)	9
Anf. 11 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	10
§ 8 Svar på interpellation 2014/15:515 om uteblivna skatteintäkter från kilometerskatten	11
Anf. 12 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	11
Anf. 13 EDWARD RIEDL (M)	11
Anf. 14 RASMUS LING (MP)	12
Anf. 15 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	13
Anf. 16 EDWARD RIEDL (M)	13
Anf. 17 RASMUS LING (MP)	14
Anf. 18 STEN BERGHEDEN (M)	14
Anf. 19 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	15
Anf. 20 EDWARD RIEDL (M)	15
Anf. 21 STEN BERGHEDEN (M)	16
Anf. 22 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	16
§ 9 Svar på interpellation 2014/15:443 om sänkt ROT-avdrag	17

Anf. 23 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	17
Anf. 24 MARIA MALMER STENERGARD (M)	17
Anf. 25 SARA KARLSSON (S)	18
Anf. 26 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	19
Anf. 27 MARIA MALMER STENERGARD (M)	20
Anf. 28 SARA KARLSSON (S)	21
Anf. 29 RASMUS LING (MP)	21
Anf. 30 ULF BERG (M)	22
Anf. 31 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	23
Anf. 32 MARIA MALMER STENERGARD (M)	23
Anf. 33 RASMUS LING (MP)	24
Anf. 34 ULF BERG (M)	24
Anf. 35 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	25
§ 10 Svar på interpellationerna 2014/15:445, 581, 594 och 601	
om centralisering av Skatteverkets kontor	25
Anf. 36 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	25
Anf. 37 ANDERS AHLGREN (C)	26
Anf. 38 ULF BERG (M)	27
Anf. 39 PER ÅSLING (C).....	28
Anf. 40 RASMUS LING (MP)	29
Anf. 41 SARA KARLSSON (S).....	30
Anf. 42 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	31
Anf. 43 ANDERS AHLGREN (C)	31
Anf. 44 ULF BERG (M)	33
Anf. 45 PER ÅSLING (C).....	33
Anf. 46 RASMUS LING (MP)	34
Anf. 47 HANS UNANDER (S).....	35
Anf. 48 FREDRIK CHRISTENSSON (C).....	35
Anf. 49 HELENA LINDAHL (C).....	36
Anf. 50 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	37
Anf. 51 ANDERS AHLGREN (C)	38
Anf. 52 ULF BERG (M)	39
Anf. 53 PER ÅSLING (C).....	39
Anf. 54 HANS UNANDER (S).....	40
Anf. 55 FREDRIK CHRISTENSSON (C).....	40
Anf. 56 HELENA LINDAHL (C).....	40
Anf. 57 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	41
§ 11 Svar på interpellationerna 2014/15:412 och 488 om	
friskvårdsavdrag för ridning	41
Anf. 58 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	41
Anf. 59 GUNILLA NORDGREN (M).....	42

Anf. 60 SAILA QUICKLUND (M)	43
Anf. 61 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	44
Anf. 62 GUNILLA NORDGREN (M)	44
Anf. 63 SAILA QUICKLUND (M)	45
Anf. 64 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	46
Anf. 65 GUNILLA NORDGREN (M)	46
Anf. 66 SAILA QUICKLUND (M)	46
Anf. 67 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	47
Ajournering	47
Återupptagna förhandlingar	47
§ 12 Svar på interpellation 2014/15:591 om finansiering av transportinfrastruktur	47
Anf. 68 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	47
Anf. 69 ANDERS ÅKESSON (C)	48
Anf. 70 KARIN SVENSSON SMITH (MP)	49
Anf. 71 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	50
Anf. 72 ANDERS ÅKESSON (C)	50
Anf. 73 KARIN SVENSSON SMITH (MP)	51
Anf. 74 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	52
Anf. 75 ANDERS ÅKESSON (C)	53
Anf. 76 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	53
§ 13 Svar på interpellation 2014/15:286 om planering av banunderhåll	54
Anf. 77 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	54
Anf. 78 TOMAS TOBÉ (M)	55
Anf. 79 KARIN SVENSSON SMITH (MP)	56
Anf. 80 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	56
Anf. 81 TOMAS TOBÉ (M)	57
Anf. 82 KARIN SVENSSON SMITH (MP)	58
Anf. 83 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	58
Anf. 84 TOMAS TOBÉ (M)	59
Anf. 85 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	60
§ 14 Svar på interpellation 2014/15:616 om kryssningsfartygen	60
Anf. 86 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	60
Anf. 87 JIMMY STÅHL (SD)	61
Anf. 88 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	61
Anf. 89 JIMMY STÅHL (SD)	62
Anf. 90 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	62
Anf. 91 JIMMY STÅHL (SD)	63
Anf. 92 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	63
§ 15 Svar på interpellation 2014/15:628 om kryssningsfartyg som förorenar Östersjön	64
Anf. 93 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	64
Anf. 94 JOHAN HULTBERG (M)	64

Anf. 95 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	65
Anf. 96 JOHAN HULTBERG (M)	66
Anf. 97 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	67
Anf. 98 JOHAN HULTBERG (M)	67
Anf. 99 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	68
§ 16 Svar på interpellation 2014/15:598 om	
kvoteringslagstiftning	69
Anf. 100 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S)	69
Anf. 101 MARIA MALMER STENERGARD (M)	69
Anf. 102 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S)	70
Anf. 103 MARIA MALMER STENERGARD (M)	71
Anf. 104 CARL-OSKAR BOHLIN (M)	72
Anf. 105 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S)	73
Anf. 106 MARIA MALMER STENERGARD (M)	74
Anf. 107 CARL-OSKAR BOHLIN (M)	74
Anf. 108 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S)	75
§ 17 Svar på interpellation 2014/15:604 om åtgärder för att	
hindra att utsatta människor utnyttjas i organiserat	
tiggeri	76
Anf. 109 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S)	76
Anf. 110 TOMAS TOBÉ (M)	77
Anf. 111 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S)	78
Anf. 112 TOMAS TOBÉ (M)	79
Anf. 113 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S)	80
Anf. 114 TOMAS TOBÉ (M)	81
Anf. 115 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S)	81
§ 18 Svar på interpellation 2014/15:615	
.....	82
§ 19 Anmälan om interpellationer	
.....	82
§ 20 Anmälan om frågor för skriftliga svar	
.....	83
§ 21 Anmälan om skriftligt svar på fråga	
.....	84
§ 22 Kammaren åtskildes kl. 20.14.	
.....	85

Tryck: Elanders, Vällingby 2015