

Riksdagens snabbprotokoll 2018/19:83

Tisdagen den 30 april

Kl. 11.00–13.26

Det justerade protokollet beräknas utkomma om tre veckor.

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 9 april justerades.

§ 2 Anmälan om ny ledamot av riksdagen

Följande berättelse hade kommit in från Valprövningsnämnden:

Berättelse om granskning av bevis för ny riksdagsledamot

Till Valprövningsnämnden har inkommit bevis om att Jari Puustinen (M) utsetts till ny ledamot av riksdagen fr.o.m. den 26 april 2019.

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

Stockholm den 26 april 2019

Svante O. Johansson

ersättare för ordföranden

/Sofia Ekstrand
sekreterare

§ 3 Anmälan om ersättare för statsråd

Förste vice talmannen anmälde att *Elsemarie Bjellqvist* (S) skulle tjänstgöra som ersättare för Anders Ygeman (S) under tiden för Mattias Vepsäs (S) ledighet den 15 juli 2019–13 januari 2020.

§ 4 Meddelande om frågestund

Förste vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 2 maj kl. 14.00*.

§ 5 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

Interpellation 2018/19:194

Till riksdagen

Interpellation 2018/19:194 Utökade möjligheter till tillfällig föräldrapenning av Lina Nordquist (L)

Interpellationen kommer att besvaras den 10 maj 2019.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 16 april 2019

Socialdepartementet

Annika Strandhäll (S)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditionschef

§ 6 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Motioner

2018/19:3076, 3083, 3084 och 3087 till civilutskottet

2018/19:3086 till civilutskottet

2018/19:3082 till arbetsmarknadsutskottet

§ 7 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Justitieutskottets betänkanden

2018/19:JuU22 En modernare och mer ändamålsenlig prövning av hyres- och arrendeärenden

2018/19:JuU17 Högsta domstolens sammansättning i utlämningsärenden

Utrikesutskottets betänkande

2018/19:UU13 Fördjupat partnerskaps- och samarbetsavtal mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Armenien, å andra sidan

Finansutskottets betänkanden

2018/19:FiU23 Riksbankens förvaltning 2018

2018/19:FiU37 Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om transparens i transaktioner för värdepappersfinansiering och om återanvändning

Civilutskottets betänkanden
2018/19:CU12 Planering och byggande
2018/19:CU13 Fastighetsrätt

Socialutskottets betänkanden
2018/19:SoU10 Alkohol-, narkotika-, dopnings- och
tobaksfrågor
2018/19:SoU11 Folkhälsofrågor

Miljö- och jordbruksutskottets betänkanden
2018/19:MJU12 Livsmedelspolitik
2018/19:MJU13 Vattenvård

§ 8 Svar på interpellation 2018/19:174 om upp- handling av nattåg

Anf. 1 Infrastrukturminister TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman! Anders Hansson har frågat mig om jag och regeringen avser att upphandla nya spår via färjetrafiken i och med att nattågen ska börja rulla för att öka förbindelserna mellan Sverige och kontinenten.

Låt mig inleda med att slå fast att regeringen vill att det ska vara lätt att resa klimatsmart. Det ska vara möjligt att resa kollektivt med liten klimatpåverkan. Det är därför glädjande att intresset för ett klimatsmart resande ökar hos allmänheten. Allt fler vill ta tåget, både i vardagen och på semestern. Då måste vi politiker också bidra. Det är en del i regeringens politik i omställningen av hela transportsystemet för att klara klimatet, bygga ett starkt samhälle och nå målet att bli världens första fossilfria välfärdsland.

Regeringen har i 2019 års vårändringsbudget föreslagit att ett nytt ramanslag för internationell tågtrafik bör föras upp på statens budget och att 50 miljoner kronor avsätts för innevarande budgetår. Vårändringsbudgeten är en del av budgetsamarbetet mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna. Trafikverket kommer nu att få i uppdrag att utreda förutsättningarna och återkomma med förslag på vilka städer de nya nattågen bör trafikera. Trafikverkets arbete får utvisa om det eventuellt ställer krav på vilka förbindelser som behöver finnas mellan Sverige och kontinenten.

Anf. 2 ANDERS HANSSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret så här på valborgsmässoafton!

Anledningen till att jag ställde min fråga till statsrådet var att regeringen, som statsrådet också redovisade, i vårbudgeten avsatte 50 miljoner till internationell tågtrafik till övriga Europa. Målet är nattåg till flera europeiska städer, sa statsrådet Eneroth i ett uttalande. Väl så, tänkte jag. Det är en god ambition. Men samtidigt uppstod väldigt många frågor om hur man i regeringen hade tänkt sig att detta egentligen skulle kunna göras.

Lite enkelt sett finns det två vägar. Antingen åker man tåg genom Sverige över Öresundsbron till Danmark och sedan över Stora Bält-bron i Danmark och vidare ned till kontinenten, eller så får man ta tåg till ett färjeläge och där gå ombord på en färja som också kan ta tåg.

Låt mig börja med det sistnämnda. Det finns i dag *en* hamn, fru talman, som har färjor som kan ta tåg. Det är Trelleborgs hamn och rederiet Stena. Stena har tre fartyg som kan ta järnvägsbunden trafik. Klockan klämtar dock för dessa färjor, då det på dem är väldigt mycket gynnsammare att ta lastbilar i stället för tåg. Tidigare, för 15–20 år sedan, transporterades 200 000 enheter årligen järnvägsledes ut ur Trelleborgs eller Ystads hamn, som det då handlade om. Stockholm och Göteborg avslutade tidigt sina möjligheter till järnvägstransporter. Nu transporteras endast ca 20 000 enheter årligen på järnvägsfärjorna, vilket egentligen är en stor förlustaffär för rederierna.

Min fråga blir av denna anledning om statsrådet i sin ambition att kunna ha nattåg till kontinenten färjeledes avser att på något sätt göra det mer fördelaktigt för rederier att ha järnvägsfärjor?

Fru talman! Avseende landvägen över Danmark till kontinenten uppkommer också en massa frågor. Det behövs tåglägen. I dag är tåglägen en bristvara, vilket statsrådet är medveten om. Att få in nya sådana i plan är i praktiken för sent. Det är hemskt tråkigt att vara så negativ, men tyvärr är fakta i målet sådana. I Danmark och Tyskland är det ännu svårare.

Nästa fråga blir därför: Vem ska göra investeringen i nya tågsätt, då dessa helt saknas i Sverige? Visst finns det tågsätt med ligg- och sovvagnar, men dessa behövs i Sverige för vi har ju omfattande tågtrafik även här i vårt avlånga land. Dessutom är de enligt uppgift för breda för trafik på kontinenten.

För trafik över Öresundsbron och Stora Bält-bron behövs särskild nödbromsblockering. Hur ämnar statsrådet lösa detta?

Även lite mer politiska komplikationer tillkommer. Stora Bält-bron i Danmark har visst stöd av den danska staden, vilket kan bli en fråga att bita i för statsrådet i sina förhandlingar med de nordiska kollegorna.

Det finns rätt många frågetecken i detta. Därför vill jag ställa dessa frågor till statsrådet. Jag tycker egentligen inte att det är något fel på ambitionen, men tyvärr ser jag väldigt många hinder på vägen och tror att det kan finnas en risk att det här blir dyrt för Sverige. Och om jag får vara elak blir dessa 50 miljoner kanske lite av plakatpolitik.

Anf. 3 Infrastrukturminister TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Anders Hansson! Jag uppskattar verkligen engagemanget. Det är lite synd med begreppet plakatpolitik, för Anders Hansson vet precis som alla vi som länge jobbat politiskt att någon gång måste man börja. Någon gång måste man börja med att också våga avsätta resurser om man vill att verkligheten ska förändras.

Vi gör en tydlig signal med dessa 50 miljoner. Det kommer inte att räcka till väldigt mycket tåg ut till hela kontinenten. Det vet jag att alla förstår. Däremot är det en tydlig signal från regeringen om att ett arbete nu påbörjas för att utveckla nattågstrafiken.

Nog finns det utmaningar. Det är ingen tvekan om det. Det finns tekniska utmaningar med olika specifikationer mellan Sverige och Europa. Det finns utmaningar vad gäller tillgång till tåglägen. Det finns också utmaningar vad avser förutsättningarna för kommersiell nattågstrafik. Men här händer något intressant. På samma sätt som regeringen under förra mandatperioden valde att upphandla tågtrafiken upp till Åre och på så sätt säkerställa att det fanns nattågmöjligheter till Åre har vi sett hur intresset har exploderat. Väldigt många väljer att använda nattåget för att kunna ta sig upp till detta besöksnäringens Mecka som Åre är.

Jag tror på att politiken kan öppna nya vägar för det som sedan blir kommersiellt gångbart. Man kan inte minst göra det genom att använda upphandling som instrument. I förlängningen tror jag inte att någon vill ha som utgångspunkt att all nattågstrafik i hela Europa ska vara kraftigt statligt subventionerad. Utan man måste hitta en modell där det också finns ett starkt marknadsintresse och nya vägar.

Jag kan också uppskatta att Anders Hansson tar upp frågan om gods, lastbilar och järnväg i det här sammanhanget. Det är en av mina hjärtefrågor. Vi tog under den förra mandatperioden fram en godsstrategi, och nu arbetar vi väldigt hårt med att ställa om det svenska godssystemet så att det dels används mer effektivt än tidigare genom att man samordnar lastningen och använder de resurser vi har på ett effektivt sätt, dels ökar förutsättningarna att lägga mer gods på järnväg och inte minst på sjöfart.

Här har vi en glädjande utveckling. När jag tillträdde som infrastrukturminister tror jag att det var all-time-low när det gäller inflaggningen till den svenska handelsflottan. Sedan dess har det ökat. Nu har vi gjort den 100:e inflaggningen. Det är framtidstro och optimism i svensk sjöfart, inte minst tack vare den politik vi bedriver, men det handlar också om att alla, även transportköparna, ser vikten av att vi använder sjöfarten i större utsträckning för att få klimatsmarta transporter.

Då kommer naturligtvis alla frågor om de ekonomiska styrmedlen upp på bordet. Här ligger ett antal uppdrag, till exempel om omlastningspeng, som nu redovisas till Godstransportrådet. Hur hittar vi modeller som gör det mer lönsamt att också använda sjöfarten i större utsträckning? Transportköparna ger mig den tydliga signalen att de blir mer och mer intresserade. Så länge man säkerställer lågt klimatavtryck, säkerställer leveransen och har konkurrenskraftiga priser är transportslaget mindre intressant, vilket talar till sjöfartens fördel. Därför blev man inom sjöfarten också extra glada när vi kunde leverera en kraftig satsning på forskning kring sjöfart framöver.

Jag kommer att åka till Trelleborg nu på fredag och besöka hamnen där och tala med hamnförträdarna. De har ju en nyckelposition i utvecklingen framöver med

förbindelser ända ut i världen, inte minst när det gäller järnväg till sjöss.

Jag är alltså väl medveten om utmaningarna, och det är ett av skälen till att jag också åker till Trelleborg och talar med hamnförträdarna.

Anf. 4 ANDERS HANSSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, och välkommen ned till Skåne nu på fredag! Trelleborgs hamn ligger för övrigt i min valkrets, så statsrådet ska känna sig extra välkommen! Jag tycker att det är jättebra att vi pratar sjöfart. Vi kommer ju att ha en interpellationsdebatt om en liten stund då vi kommer att prata ännu mer sjöfart och kanske får vårt lystmäte stillat när det gäller detta.

Jag tänkte gå tillbaka lite till järnvägstrafiken. Statsrådet var inne på just nattågstrafiken upp till Åre. Då ska vi vara ärliga och säga att även den är subventionerad av svenska staten med drygt 100 miljoner. Den står alltså inte på egna ben. Vi subventionerar alltså den här nattågstrafiken och den svenska järnvägen som, trots att jag vet att många står och väntar på sina tåg i dagarna, ändå får sägas vara välfungerande.

I Tyskland till exempel är det betydligt dyrare att köra tåg än vad det är i Sverige. I Danmark är det också dyrt, och då blir naturligtvis frågan: Är vi beredda att subventionera där också? Om vi nu gör det, kan det egentligen bli någon lönsamhet i detta utan statliga subventioner?

När vi är inne på färjelägena tror jag att den frågan också är viktig ur ett annat perspektiv, vilket jag tror att statsrådet kommer att få se när han är nere i Trelleborgs hamn. Ur ett totalförsvarsperspektiv är det viktigt att vi har några hamnar som kan klara järnvägstrafik. I dag har vi bara två ingångar till Sverige: över Öresundsbron och över Trelleborgs hamn. Skulle någonting hända på Öresundsbron, till exempel likt det som hände på Stora Bält-bron förra sommaren, är det bara Trelleborgs hamn som kan ta emot järnvägstrafiken.

Jag hoppas att man beaktar detta i Förvarsberedningen, annars ber jag ödmjukt statsrådet Eneroth att föra det vidare till sina kollegor. Det är en viktig del. Just i dag kan rederierna egentligen inte på affärs-mässig grund ha kvar rälsen i hamnarna, för man gör en ekonomisk förlust. Vi får tacka Stena Line extra mycket för att de orkar hålla ut i detta, och här tycker jag att staten bör öka sitt engagemang sett ur ett totalförsvarsperspektiv – vi har den möjligheten – men också sett ur nattågsperspektivet som vi diskuterar nu.

Jag får ändå gå in lite på inflaggningen eftersom jag också är sjöfartspolitisk talesperson för Moderaterna. Även jag gläds åt den. Vi har gått från 85 fartyg till 100, och det är glädjande att det går åt rätt håll. Vi får dock inte missa att vi gick från 200 ned till 85. Nu är vi på väg upp, vilket gläder mig. Vi kommer som sagt att diskutera förutsättningarna för svensk sjöfart lite mer i en kommande interpellationsdebatt.

Slutligen vill jag ta upp just möjligheten till järnväg över huvud taget. Det intermodala, att få över gods till

järnväg, är viktigt. Det har inte med nattågen att göra i den utsträckningen, där vi ju avser att transportera folk. Jag gläder mig dock åt att statsrådet delar synpunkten att det är viktigt att få över godset till järnväg och sjöfart. Det är en god väg i framtiden.

Frågorna kvarstår dock kring hur vi ska klara nattågen rent utbyggnadsmässigt när det är så skilda regler och skilda kostnader.

Anf. 5 Infrastrukturminister TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Anders Hansson! Det är helt nödvändigt att vi förstärker kapaciteten i järnvägsnätet efter år av underinvesteringar. Det är också därför vi gör den största järnvägssatsningen i modern tid och investerar totalt 700 miljarder kronor i nationell plan.

Om vi inte bara ska hålla oss i Skåne och Anders Hanssons valkrets så kan vi gå till min kära valkrets och titta på Älmhult och Olofström ned mot Karlshamn. Det är en fantastisk viktig hamn där nu Sydostlänken finns med i nationell plan. Det kommer att avlasta Södra stambanan och öppna bättre förutsättningar för godstransporter ned till Karlshamns hamn.

På det sättet arbetar regeringen med att systematiskt öka kapaciteten i det svenska järnvägssystemet och att systematiskt också öka förutsättningarna för att lägga över mer gods på sjöfarten.

En viktig del i detta är naturligtvis hamnarnas nyckelposition. Det var ett av skälen till att jag, som första infrastrukturminister faktiskt, samlade ihop landets hamnar till ett stort hamnmöte. De är kommunalt ägda i huvuddelen och har inte alltid varit en naturlig del i det svenska transportsystemet, åtminstone inte i den nationella samordningen. För mig har det varit underligt. Hamnarna är ju en nyckelaktör i den utveckling vi står inför nu.

Jag kan uppskatta att Anders Hansson också lyfter redundansen utifrån ett totalförsvarsperspektiv. Efter år av underinvesteringar och efter en omvärldsspaning tror jag att alla inser att det finns skäl att stärka kapaciteten i våra hamnar också ur det perspektivet.

Det är naturligtvis så att det här är avhängigt vilka resurser vi har till vårt förfogande. Vi väljer att prioritera detta efter år av underinvesteringar, och vi kommer nu att ha tydliga uppdrag och tydliga investeringar i svenskt järnvägssystem för att stärka kapaciteten. Detta kommer naturligtvis också att öppna upp för förbättrade möjligheter till nattågstrafik.

50 miljoner är en viktig satsning och en signal. De- lar av det kan naturligtvis hanteras inom ramen för upphandling, ungefär som vi talade om Åre. Andra de- lar handlar om att öppna vägar för marknaden, för det finns nu ett starkt kund- och konsumenttryck, eller medborgartryck, för att öppna upp mer nattågstrafik.

Jag hoppas och tror att det också kommer att finnas en ökad lönsamhet hos de aktörer som finns, och då handlar det inte bara om svenska företag. Alla har säkert kunna följa i medierna att ÖBB, det österrikiska järnvägsbolaget, har öppnat för att bedriva trafik även till Sverige.

Jag tror att vägen vi behöver gå är en ökad samordning inom Europa. Det ligger i diskussionen om de järnvägspaket som vi har beslutat om och som vi diskuterar inom Europeiska unionen. Om Moderaterna och Anders Hansson är beredda att ge draghjälp åt detta och satsa på nattågstrafik, och för den delen göra ytterligare satsningar på järnväg, välkomnar jag verkligen det.

Jag tror att det är viktigt att vi i Sverige gemensamt över alla partigränser ser uppslutningen bakom att människor vill åka klimatsmart. Då kommer nattågstrafiken att vara ett alternativ som fler vill välja. Vi måste förbättra valmöjligheterna. Vi måste hitta nya vägar att kunna komma ut, inte minst när det gäller Berlin och Hamburg.

50 miljoner är en bra början för att påbörja en sådan process, och det kommer Trafikverket nu att arbeta vidare med.

Anf. 6 ANDERS HANSSON (M):

Fru talman! Det är viktigt att man börjar någonsans. En resa börjar alltid med ett litet steg. Det är kanske så vi får se det. Det är en liten uppförslinje i början. Men visst är det så att Moderaterna definitivt står bakom att man ska kunna åka tåg. Det vi kanske mer oroar oss för är större projekt som tar alldeles för mycket pengar av det vi skulle vilja lägga på den befintliga järnvägen. Vi går inte in i höghastighetsdiskussionen. Men det är på något sätt viktigt att den järnvägsinfrastruktur vi har fungerar.

I min värld, och jag talar då för riksdagsledamoten Anders Hansson, är det väldigt viktigt att man kan lita på den infrastruktur vi har. Gör jag att aktivt val att vilja resa med tåg till och från mitt arbete kan det inte vara så att jag varannan eller var tredje gång måste stå och vänta på ett inställt tåg. Då tröttnar både jag och min arbetsgivare. Till slut blir det klimatet som får stryka på foten, för jag sätter mig i min bil i stället.

Det är viktigt att vi prioriterar rätt. Här kommer vi säkerligen i framtiden ha stora diskussioner om vad som är rätt. Vi kommer kanske att tycka olika i vissa saker, men vi kommer också att vara överens i en del. Jag tror att vi alla är medvetna om att vi vill göra vad som är bra för miljön och för invånarna att kunna ta sig till och från sina arbeten och ut i övriga Europa.

Huruvida nattågen stannar vid en bra dröm får vi väl se. Det är många hinder. Jag är i varje fall försiktigt positiv trots alla dessa hinder jag kan se på vägen. Det beror kanske på att jag är skåning och positiv av naturen.

Anf. 7 Infrastrukturminister TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Anders Hansson! Det är en bra dröm. Jag hoppas och tror att många kommer att sova gott på nattågen. Jag tror också att det finns ett starkt engagemang och intresse hos många att få åka mer tåg. Men det ska vara en tillförlitlighet, och det ska finnas en kapacitet på spåren. Då är vi inne på frågan om nya stambanor, som Anders Hansson nuddade vid.

Ska nattågen komma fram, eller än viktigare, ska pendeltågen komma fram och godstågen komma fram, måste vi öka kapaciteten i det svenska järnvägssystemet. Då måste vi hitta en modell där vi separerar tåg som går i hög hastighet från dem som går i lägre hastighet.

Ett av skälen till att vi har problem med järnvägssystemet i dag – och inte minst i Skåne har vi haft sådana utmaningar – hänger samman med att där ska Skånetrafiken, Öresundstågen eller Pågatågen föröka samsas med X2000:s fjärrtåg eller för den delen gods-transportörerna.

Med ett av Europas med avreglerade järnvägssystem med 49 operatörer som ska slåss i ett nedslitet järnvägssystem får vi bekymmer. Ska pendeltågen komma fram i tid, ska godstågen kunna komma fram, behöver vi ny kapacitet. Det är skälet till att vi behöver bygga nya stambanor.

Det är skälet till att vi måste ha modet att fatta de beslut som man gjorde för kanske hundra eller hundra-femtio år sedan i Sverige att bygga ordentligt med ny kapacitet. Vi ser nu att man gör det för Lund–Åkarp och så småningom Lund–Hässleholm. Jag tror att väldigt många är beredda att leva med att det är lite bökit under byggtiden och att det kommer att vara en ombyggnad som pågår.

Men när vi sedan får fyrspar och vet att kapaciteten ökar kraftigt kommer vi ha den utveckling som vi redan har sett tydligt i Skåne under lång tid. Det är en kraftig ökning av tågåkandet som gett en arbetsmarknadsförstoring som har varit jätteviktig för hela Skånes tillväxt och utvecklingskraft samtidigt som det skett på ett klimatsmart sätt.

Jag är optimist jag också. Det är skönt att både smålänningar och skåningar kan vara det.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2018/19:175 om ekonomisk kompensation till flyget

Anf. 8 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Åsa Coenraads har ställt en fråga till mig om den ekonomiska kompensationen till icke-statliga flygplatser i Norrland till följd av den införda flygskatten.

En skatt på flygresor infördes den 1 april 2018 för att bidra till att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Enligt regeringens budgetproposition för 2018 avsattes 84,8 miljoner kronor 2018 för att säkerställa att flygskatten inte innebär ökade driftsunderskott vid icke-statliga flygplatser i Norrland. I övergångsregeringens budgetproposition föreslogs 84,8 miljoner kronor för 2019 för samma ändamål. Men riksdagens beslut om statens budget för 2019 enligt en reservation från Moderaterna och Kristdemokraterna

innebär att medlen för att kompensera för ökade driftsunderskott vid flygplatser i Norrland halverades för 2019. Inga medel har ännu betalats ut till flygplatserna.

I vårandringsbudgeten för 2019 föreslår regeringen att ytterligare 57 miljoner kronor ska avsättas för ersättning till icke-statliga flygplatser i Norrland. Stödet uppgår då till totalt 99 miljoner kronor för 2019.

Om underlag visar att de 61 kronorna extra per biljett gör att en flygplats får ett ökat driftsunderskott ska den få kompensation. Det pågår ett arbete om hur stödet ska hanteras.

Anf. 9 ÅSA COENRAADS (M):

Fru talman! Låt mig börja med att tacka ministern så mycket för svaret på min fråga om när den ekonomiska kompensationen kommer till icke-statliga flygplatser i Norrland till följd av den av Socialdemokraterna införda flygskatten.

Dock noterar jag att ministern undviker att svara på frågan om när det utlovade stödet kommer och i stället hänvisar till att ett arbete pågår om hur utbetalningen ska hanteras. Jag noterar också att det svar jag får är mer eller mindre ordagrant detsamma som när mina partikolleger tidigare har ställt frågor om detta. Menar ministern på fullaste allvar att regeringen inte vet hur ett statligt stöd ska betalas ut trots att han och regeringen inte bara gått till val på detta utan även beslutat om detta i regeringsställning?

Det är oroväckande, fru talman. Man skulle nästan kunna tro att regeringen insett att det är en dålig idé att först införa en skatt med ena handen för att sedan betala tillbaka pengar med den andra. Det är en hantering som inte bara är dålig. Den kostar dessutom skattebetalarna en massa extra pengar.

Fru talman! Ministern antyder i sitt svar att de icke utbetalda pengarna skulle vara moderaternas fel efter höstbudgeten. Låt mig då bara korrigera det påståendet en smula. Det stämmer att vi inte hade med pengarna som kompensation för flygskatten, men det var ju för att vi tog bort skatten helt och hållet. Vad regeringen gör nu är att lova pengar som aldrig kommer men ändå höja kostnaderna. Detta får konsekvenser för både passagerare och flygplatser.

Flygskattens syfte skulle vara att minska klimatutsläppen. Den tanken är god. Vi bryr oss alla om klimatet. Men i praktiken spelar detta väldigt liten roll då utsläppen i stället flyttar på sig till andra färdsätt eller till andra länder. Problemet är i grund och botten inte flygandet i sig utan bränslet i flygplanen. Flygskatten slår nu mot både gamla och nya flygplan oavsett bränsletyp, och den gröna skatteväxlingen uteblir.

Följden av detta är att flygplatser i norra Sverige går på knäna ekonomiskt, och risken för nedläggning är stor. Utifrån att hela Sverige ska leva vore det fördömande för svensk tillväxt och konkurrenskraft. Regeringen lägger nu fokus på södra Sverige och Stockholm för att sakta döda Norrland. Det är en landsbygdsfientlig politik och ingenting annat.

I januariöverenskommelsen nämns en flygbränsleskatt som regeringen och stödpartierna Centern och Liberalerna kommit överens om. Man kan nu undra om denna skatt kommer att läggas ovanpå flygskatten och hur konsekvenserna då kommer att bli för framför allt norra Sverige.

Min fråga till ministern återstår. När tror ministern att arbetet om hur kompensationen för flygskatten kommer vara klart? Kommer en eventuell flygbränsleskatt att läggas ovanpå flygskatten för Norrland?

Anf. 10 Infrastrukturminister TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman! Åsa Coenraads sa: Det stämmer att vi inte hade pengarna. Och så var det. Ni hade inte pengar i budgeten. Ni drog ned pengar till de regionala flygplatserna i Norrland. Men flygskatten fanns ju där; den var inte avskaffad.

Ni drog alltså ned stödet till de regionala flygplatserna. Och vi återför det, för vi tycker att om det visar sig att 61 kronor per inrikesbiljett har en effekt som gör att flygandet minskar ska flygplatserna kompenseras. Det har vi varit tydliga med.

Sedan ska man komma ihåg att det finns skäl till att några flygplatser i norra Sverige har en utmaning. Ett av skälen är Nextjets konkurs. Det var ett privat flygbolag som flög på ett statligt trafikavtal och som inte klarade av att upprätthålla kapaciteten. Bolaget gick i konkurs och förorsakade en situation där fem flygplatser stod helt utan flyg.

Två dagar efter Nextjets konkurs stod jag tillsammans med Trafikverkets generaldirektör och agerade för att vi återigen skulle ha flyg i luften. Vi kunde då påbörja en upphandling så att åtminstone tre av flygplatserna relativt skyndsamt kunde få flygförbindelse. Det är helt avgörande för dessa kommuner, inte minst i Västerbottens inland.

För två av flygplatserna tog det längre tid att hitta en kompensation eftersom EU:s regelverk och marknadsregler säger att det är viktigare att flygbolagen har rätt att buda i upphandlingen än att staten kan garantera medborgarna bra förbindelser för att hålla ihop landet. Det är en ordning som jag inte tycker är acceptabel, men vi tvingades då att förhålla oss till den.

Under tiden fick vi kompensera Gällivare och Arvidsjaur med andra typer av transporter för att inte företagare eller medborgare skulle drabbas alltför hårt av den konkurs som Nextjet gjorde. Sedan lyckades vi genomdriva upphandlingen, och vi har nu flygaktörer som finns också på dessa flygplatser.

Det här har naturligtvis kostat staten pengar, och det har också kostat flygplatserna pengar. Så är det när bolag går i konkurs. Men återigen: Om det skulle visa sig att flygskattens införande har haft effekter kommer vi att kompensera för det.

Jag noterar att Moderaterna inte är beredda att acceptera en flygskatt. Jag noterar också att Moderaterna i den budget som drog ned resurserna till de regionala flygplatserna även gjorde en brutal besparing på allt som handlar om klimatpolitik. Det var en besparing på

än det ena, än det andra för att minska Sveriges ambitioner när det gäller att klara att ställa om klimatet.

Detta bekymrar mig. Sverige har ju annars internationellt uppfattats som ett land som står upp för Parisavtalet, som har höga ambitioner när det gäller att ställa om till förnybar energi och som har höga ambitioner när det gäller att ställa om transportsektorn, där det stora betinget finns.

Jag noterar att på punkt efter punkt agerar nu Moderaterna i en riktning där de börjar fjärma sig från energiöverenskommelsen. De ser inte riktigt nödvändigheten av att ställa om i transportsystemen, och de ser inte att också flyget ska ta sitt ansvar. Jag blir därför i grunden oroad över bristen på klimatengagemang hos Moderaterna.

Vi är angelägna om att Sverige ska hålla ihop. Vi gör de största satsningarna någonsin på Norrland i en nationell plan när det gäller infrastruktur. Vi kommer att fortsätta att upprätthålla god infrastrukturkapacitet i hela landet. Det var bland annat därför det var så viktigt för mig att agera så att man efter Nextjets konkurs kunde få flyg upp i luften igen.

Tillbaka till frågan: Nu har flygskatten varit i kraft i knappt ett år. Det är först nu vi kan se vilka effekter, om några, en flygskatt har haft för de flygplatser som vi nu talar om. Om man då kan redovisa att införandet av en skatt på 61 kronor per biljett har haft en effekt ska vi naturligtvis kompensera flygplatserna för detta. Därför har vi också – till skillnad från i Moderaternas och Kristdemokraternas budget – lagt till resurser för detta.

Anf. 11 ÅSA COENRAADS (M):

Fru talman! Trots att det nu har gått ett helt år sedan flygskatten infördes finns det fortfarande ingen plan för hur pengarna ska betalas ut till de flygplatser som är drabbade. Inte en enda krona är utbetald ännu. Och när jag lyssnar på ministrernas svar blir jag lite orolig, för det verkar inte ens finnas någon plan för att utreda hur pengarna ska betalas ut.

Ministern talar sig varm för klimatet. Det tycker jag är bra, för det är någonting som vi båda två brinner för. Det är någonting som vi alla i den svenska riksdagen brinner för. Men för att göra någonting åt klimatet måste också effekterna av politiken göra verkan. Vi kan inte skjuta klimatproblemen ifrån oss till någon annan, utan vi måste minska utsläppen till klimatet.

Det är därför vi har talat oss varma för att man ska blanda in en större andel biodrivmedel i flygbränslet. Det är viktigare att ha en skatt på saker som är dåliga för miljön än på saker som är bra för miljön. Det är just därför regeringens införda flygskatt slår så fel. Den slår på alla typer av bränslen, även de bränslen som skulle vara bättre för miljö och klimat.

Att ta ansvar är att göra bra saker rätt. Men det handlar också om att ta ansvar för våra skattepengar. Det är medborgarnas pengar vi använder, och då måste vi göra rätt saker och inte göra plakatpolitik av det hela.

Jag får en känsla av att man har fattat ett lite för snabbt beslut från regeringen om flygskatten och att man nu klamrar sig fast och försöker argumentera för någonting som faktiskt inte har någon riktig effekt. Flygskatten har varit kritiserad, men trots det har man inte utrett effekterna. Nu har det gått ett helt år utan att en enda krona är utbetald.

Jag frågar därför återigen: Hur ska flygplatserna kunna få del av pengarna? Och när kan flygplatserna förvänta sig att kunna börja ta del av dessa pengar?

Anf. 12 Infrastrukturminister TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Åsa Coenraads, för klargörandet när det gäller flygskatten! Låt mig ändå för säkerhets skull ställa en fråga.

Jag har hela tiden tolkat det som att Moderaterna per definition är emot flygskatt – över huvud taget och oavsett utformning. Men nu lät det på Åsa Coenraads som att Moderaterna kan tänka sig en flygskatt, om den bara är utformad på ett annorlunda sätt. Det vore i så fall ett välkommet besked från Moderaterna att ni ändå tycker att också flyget ska kunna bära sina kostnader, precis som andra transportslag gör och har gjort under en lång tid.

Det är vad detta handlar om. Det handlar om att vi tycker att det är rimligt att transportslagen bidrar med sin del för att kunna klara av omställningen, och här har flyget en lång resa att göra.

Vi ser nu hur flygets aktörer själva ihop med Fos-silfritt Sverige och Svante Axelssons processer tar fram ambitiösa program för omställning, och det välkomnar jag. Jag välkomnar också att vi fullföljer de satsningar vi nu gör i Sverige på elflyget, som gör att vi kanske framöver och på sikt kan få ett än mer hållbart flyg. Men det återstår en tid innan vi är där.

När det gäller en större andel biodrivmedel i flyget är det ju vi som tar ansvar för utvecklingen genom att vi tillsatte Biojetutredningen, Maria Wetterstrands utredning, som har lämnat sitt betänkande. Utredningen visar på hur man skulle kunna se till att flyget i större utsträckning kan använda sig av biodrivmedel. Här har Sverige goda förutsättningar att klara utmaningen, men det krävs också att man visar ett statligt engagemang i form av vilja och avsatta resurser.

Frånvaron av detta är monumental i de moderata motionerna och partiförslagen. Besparingarna på klimatområdet visar någonting helt annat när ni väl får chansen att styra Sveriges politik och ekonomi. Därför är det nog lite upp till bevis för Moderaterna om de på allvar vill klara omställningen och ge signaler till alla transportslag.

Jag återgår till grundfrågan. Det är nu lite drygt ett år sedan flygskatten infördes. Under denna tid har vi haft ett val. Vi har fått en budget där man tog undan resurserna för flygskattkompensationen och där oppositionspartierna med stöd i riksdagen dessutom aviserade att de ville ta bort flygskatten.

Nu lyckades vi se till att få en ny regering på plats med ett januariavtal. I januariavtalet var vi tydliga med

att flyget ska kunna bära sina kostnader men att det också ska ta ansvar för sitt bidrag till miljön genom att flygskatten återinförs. Det innebär att vi därmed också aviserade resurser för kompensation. De finns nu avsatta. Vi kommer att ha möjlighet att kompensera om det visar sig att 61 kronor per inrikesbiljett har en effekt som innebär att man får ett minskat flygande på de regionala flygplatserna i Norrland.

Anf. 13 ÅSA COENRAADS (M):

Fru talman! Man måste ta ansvar för sin politik. När det visar sig att den politik som man har infört inte fungerar och inte ger de effekter som man har velat ha måste man också ta ansvar för att göra om och göra rätt.

Flygskatten är ett exempel på detta, och det är den vi talar om här och nu. Den har inte gett den effekt man ville uppnå när man sköt över det dåliga klimatsamvetet på andra transportslag och andra länder. Den slår hårt mot passagerare, mot Norrlands inland och mot svensk konkurrenskraft i stort. Jag tycker att det är ganska oansvarigt.

Regeringen har infört en flygskatt. Man har också sagt att man ska ge kompensation till flygplatserna, men den delen har man ingen plan för när det gäller hur den ska göras. Det får påverkan för människor ute i vårt mycket avlånga land. Jag tycker att det är oansvarigt.

Ministern säger att vi måste ta ansvar för transportsektorns klimatutsläpp. Det håller jag med om. Där har vi mycket kvar att göra. Jag hoppas att vi kommer att ha fler debatter och dialoger om hur det ska göras. Men för att kunna införa elflyg är det också viktigt att titta på var elen kommer ifrån. Där finns det anledning att diskutera energiöverenskommelsen, som regeringen nämner. Det är bra att Moderaterna har lyft den frågan, för det är en fråga som vi måste diskutera vidare om vi ska kunna minska Sveriges klimatutsläpp – och det var ju ändå det som flygskatten syftade till.

Anf. 14 Infrastrukturminister TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman! I och med att detta är debattens sista inlägg kan jag inte ställa några frågor, men jag blir lite fundersam. Det var oklart huruvida Åsa Coenraads och Moderaterna tyckte att flygskatten hade någon effekt eller inte. Där får man bestämma sig. Men vi får väl återkomma till den frågan i något annat sammanhang.

När det gäller konkurrenskraften är det ingen tvekan om att den är stark. Den är starkare nu än när vi hade en moderatledd regering. Nu har vi den högsta sysselsättningen någonsin. Vi har stark exportutveckling och stark ekonomi, tack vare att vi vågat investera och dessutom vågat göra klimatinvesteringar.

Det är ett av skälen till att vi växer på exportmarknaden. Många länder ute i världen ser att Sverige klarar en omställning. Skälet till att man vågar göra investeringar i Sverige är bland annat att vi har fattat modiga beslut i bred överenskommelse. Energiöverenskommelsen är ett sådant exempel. Omvärlden är avundsjuk

på att vi har haft så bred uppslutning i Sverige om omställningen av energisystemet och fokuseringen på förnybart.

Därför är det inte alls bra att Moderaterna väljer att skapa en oklar situation om energiöverenskommelsen, för det är det man gör med de uttalanden som har skett. Det riskerar att äventyra tilltron till långsiktiga överenskommelser som skapar bra spelregler för de investeringar som ska göras i Sverige. Jag tycker att det är olyckligt med den diskussion som nu har påbörjats från Moderaternas sida.

I Sverige har vi gynnats av att ha en bred överenskommelse om energiomställningen. I Sverige har företag kunnat veta vilka spelregler som gäller. Medborgarna och hushållen har kunnat se en förutsägbarhet. Vi har dessutom kunnat visa på att vi kommer att kunna nå målen om förnybar energi och göra tydliga investeringar inte minst i vindkraft eller för den delen solkraft.

För Moderaterna är det fortfarande upp till bevis när det gäller att klara klimatfrågan och klimattrovärdigheten, det är sant. Och flygplatserna kommer vi säkert att prata mer om framöver.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2018/19:177 om farledsavgifter

Anf. 15 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Anders Hansson har frågat mig vilka incitament som finns i dag för att stimulera sjöfarten till att ställa om till en mer miljövänlig flotta och om jag avser att se över hur systemet med farleds- och lotsavgifter kan förändras för att uppmuntra till en sådan omställning.

Regeringen har ett tydligt mål att flytta gods från vägtransporter till järnväg och sjöfart. Sjöfarten spelar en viktig roll i transportsystemet då den bidrar till att minska transportsektorns klimatpåverkan och möjliggör att den svenska exportindustrin ska kunna få tillgång till kapacitetsstarka godstransporter året om.

Sjöfartsverket är ett affärsverk, och verksamheten finansieras huvudsakligen av farleds- och lotsavgifter. Sjöfartsverkets avgiftssystem bidrar till att säkerställa ekonomisk stabilitet i verkets ekonomi. Det är Sjöfartsverket som till stora delar bestämmer avgifternas storlek och utformningen av avgiftssystemet.

Regeringen anser att det är viktigt att farledsavgifterna bidrar till miljöstyrning och till omställning. Det finns också en miljödifferiering i farledsavgiftens utformning, vilket både uppmuntrar och bidrar till en miljöstyrning och omställning.

Jag kommer att följa frågan och fortsätta arbeta för att förstärka sjöfartens konkurrenskraft och miljöincitament.

Anf. 16 ANDERS HANSSON (M):

Fru talman! Jag vill tacka statsrådet för hans svar i en viktig fråga. Nu får vi äntligen diskutera sjöfart!

Jag delar statsrådet Eneroths ambition att försöka flytta gods från vägtransporter till järnväg och sjöfart. Det är en klok åtgärd som bör minska trycket på våra vägar runt om i landet. Inte minst i min del av Sverige, Skåne, där en stor del av godset kommer in till Sverige, ser vi redan nu Europavägar där trafiken stundom står näst intill stilla på grund av den höga belastningen av vägtransporter. Om vi kan öka närsjötrafiken och prämtrafiken så att det avlastar dessa vägar ställer jag mig mycket positiv till det. Någon politisk oenighet kring att avlasta vägarna tror jag inte att statsrådet kommer att finna hos Moderaterna.

Statsrådets svar kring sjöfarten och farledsavgifterna gör mig dock mer bekymrad. Svensk sjöfart är synnerligen viktig för Sverige. Närmare 90 procent av allt gods till och från Sverige fraktas sjövägen. Man skulle kunna säga att svensk sjöfart är oundgänglig för svensk försörjning. Klara, tydliga och konkurrensmässigt fördelaktiga eller i alla fall likvärdiga regler är därför nödvändigt.

Gemensamma regler om sjöfart finns genom IMO, International Maritime Organization. Men Sverige sticker ändå ut på i synnerhet ett område: Det är i dag endast Finland och Sverige i vårt närområde som har farledsavgifter. Finland halverade dessutom sina farledsavgifter för några år sedan. Sverige har dock inte minskat sina farledsavgifter. Tvärtom har vi gjort det motsatta: De har snarare ökat. För svensk sjöfart är detta en konkurrensmässig nackdel på den internationella marknad där man arbetar.

I sitt svar hänvisar statsrådet endast till att Sjöfartsverket bestämmer farledsavgifternas storlek och även utformningen av avgiftssystemet. I egenskap av ett av Sveriges tre så kallade affärsverk ska Sjöfartsverket finansiera sin egen verksamhet, en verksamhet som tyvärr gått med underskott under en tid. Den näst intill enda möjligheten till påspädning med nya pengar i kassan är att höja farleds- och lotsavgifterna.

Detta har även gjorts, med besked, i synnerhet de två senaste åren. Farledsavgifterna har höjts med över 220 miljoner kronor årligen, både 2017 och 2018. Och signalerna från Sjöfartsverket är tyvärr tydliga: Fler höjningar är att vänta i framtiden.

Med höjningarna försvåras svensk sjöfarts konkurrenssituation, i rakt motsats till den ambition som statsrådet ger uttryck för här i kammaren. Det blir mer fördelaktigt att transportera gods på vanlig väg i stället för sjövägen.

Det är bra att statsrådet liksom jag är positiv till miljödifferierade farledsavgifter med syfte att premiera de rederier som arbetar aktivt med omställning till mer klimatsmarta fartyg med ökad klimatmedvetenhet och bättre miljöarbete. I dag finns mycket riktigt en möjlighet till en mindre miljörabatt för fartyg som gör denna omställning. Denna positiva ambition äts dock upp om farledsavgifterna i allmänhet ökar markant.

Pudeln kärna är således det faktum att Sjöfartsverket nödgas höja farledsavgifterna så mycket hela tiden för att kunna finansiera sin egen verksamhet. Detta missgynnar såväl svensk sjöfart som ambitionen med miljödifferentierade farledsavgifter. Min fråga till statsrådet Eneroth blir därför om han ser något bekymmer i detta och är beredd att vidta några åtgärder inom en snar framtid.

Anf. 17 Infrastrukturminister TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman! Jag kan konstatera att vi till skillnad från när vi hade en moderatledd regering nu ändå har fått en ganska positiv utveckling av sjöfarten. Det är nu inflaggningen sker. Det är nu investeringarna sker. Senast nu i veckan kunde vi se hur ett nytt rederi i Sverige gör stora investeringar framöver, inte minst för att klara klimatomställningen. Det är nu vi flerdubblar investeringarna i nationell plan i just sjöfarten – farledsfördjupningar, för att inte tala om satsningarna i Trollhättan eller i Södertälje kanal för att öka förutsättningarna för inrikes sjöfart. Det är nu vi får en nationell samordnare som håller ihop alla de insatser som ska göras i Trafikverket för sjöfarten, för att understödja en utveckling av inlandssjöfarten och den kustnära sjöfarten. Det är nu vi också aviserar i det närmaste en fördubbling av forskning och utveckling kring sjöfarten.

Det är alltså ingen tvekan om att det är under en socialdemokratiskt ledd regering som man gör stora investeringar för sjöfarten. Det skapar också hopp och framtidstro i en bransch som därmed vågar investera och också vågar flagga in i den svenska handelsflottan där tonnageskatteförändringen har inneburit att vi nu har det 100:e inflaggade fartyget i Sverige.

Jag tror att alla de här insatserna bygger på att man tar ansvar för att såväl Sjöfartsverket som aktörerna kan ha en bra och stabil ekonomi. Tidigare gjordes det ambulansutryckningar med engångsanslag för att klara Sjöfartsverkets svajiga ekonomi. Det är inte hållbart. I grunden måste vi se till att det finns en balans mellan de avgifter man tar ut och de insatser man gör. Det var skälet till att farledsavgifterna nu höjdes.

Det jag tycker är intressant, och som jag ärligt skulle vilja höra Anders Hanssons och Moderaternas uppfattning om, är hur det samlade avgiftsuttaget ser ut. Det är klart att farledsavgifter är *en* del i de avgifter som sjöfarten har att bära, men när transportköpare tittar på konkurrensen mellan olika transportslag är det också andra kostnader de har att fundera över. Hamnavgifterna i hamnarna i Trelleborg och Ystad eller i andra hamnar är också någonting som blir en del av de avgifter som läggs. Dem reglerar inte vi i riksdagen, utan de regleras kommunalt.

Därför tror jag att det är viktigt när vi framöver tittar på konkurrensförutsättningarna och de ekonomiska förutsättningarna för att stärka sjöfarten att vi också gör en bredare översyn och inte bara ser på det som är statliga farleds- eller lotsavgifter utan också tittar på

det samlade avgiftsuttaget och de kostnader som transportköparna i så fall måste bära.

Inom ramen för godstransportstrategin tittar vi på noga på detta, och här finns bland annat uppdraget till Trafikanalys om styrmedel för att främja intermodala godstransporter – den så kallade omlastningspengen. Där levererades faktiskt ett förslag så sent som den 31 mars. Det förslaget skulle man kunna karakterisera som en breddad ekobonus, det vill säga ett sätt att faktiskt stimulera en omlastning. Det går då till flera olika aktörer, alltså inte bara till sjöfarten utan till de aktörer som är beredda att verka för en omställning.

Jag tror att det är så man behöver arbeta vidare. Det är så vi arbetar i Godstransportrådet där aktörer för flera olika transportslag nu försöker hitta nya vägar för att stärka svensk sjöfart. Det går faktiskt åt rätt håll. Det utvecklas nu nya transportlinjer, och det är en utveckling som jag ser otroligt positivt på.

Anf. 18 ANDERS HANSSON (M):

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret! Jag tycker att det är intressant med just det samlade utgiftsuttaget, och jag tror att det är viktigt. Men det är just det som är hela min poäng: Det samlade utgiftsuttaget just nu har en negativ effekt på svensk sjöfart eftersom vi höjer farleds- och lotsavgifterna för svensk sjöfart hela tiden. År 2017 höjde vi farledsavgifterna med 8 procent, och lotsavgifterna höjdes samma år med 5 procent. År 2018 höjdes farledsavgifterna med 9 procent och lotsavgifterna med 5 procent. Jag har hört att man nu planerar att höja farledsavgifterna med 2 procent från 2019 och lotsavgifterna med 5 procent.

Detta är en kostnadsökning som i det samlade utgiftsuttaget blir väldigt svår om man sedan säger: Här får ni få 50 miljoner. Men det spelar ingen roll om vårt samlade utgiftstak nu ligger på 220 miljoner om året. Då blir det nästan som ett litet plåster på ett väldigt stort sår.

Jag blir glad att vi ser på detta, för jag tycker att det är rätt, men jag tror i så fall att vi har väldigt olika infallsvinklar i det här. När det gäller Sjöfartsverkets kris – det är ju faktiskt i en sådan – måste det få en budget i balans. Det är helt riktigt eftersom det är ett affärsverk och staten som ägare har ett krav på dem. Men de måste nu trolla med knäna för att få ordning på sin ekonomi. Och vad gör man då? Man höjer farledsavgifterna och lotsavgifterna.

Detta är någonting som drabbar svensk sjöfart. Sedan ger vi dem ett lillfinger på ett annat håll, och det är bra att vi ger dem någonting, men i det stora hela, i det samlade utgiftsuttaget, är jag rädd att det försvinner och att man inte ser den här förmånen till exempel som en miljörabatt. Jag har till och med fått in uppgifter om att miljörabatten i sig bara kommer upp till 7 procent kontra farledsavgifterna. Då ser vi det här konstiga uttaget. När avgifterna ökar ger vi lite medel i en annan ände, och så hoppas vi att man är glad för det och fokuserar på det positiva. Det är jag ju tacksam för, men vi har det stora utgiftsuttaget som vi måste titta på, och

just nu är det farledsavgifter och lotsavgifter som det handlar om.

Även på de miljödifferenterade avgifterna behöver det göras en konsekvensanalys, för det finns bland annat en del rederier som tycker att man har farit illa av det nya systemet. Det är ganska underligt. Jag besökte en helt batteridriven färja mellan Helsingborg och Helsingör som drivs av rederiet For Sea, eller "Får se", som vi skåningar säger. De säger sig missgynnas av det här nya avgiftssystemet. De går helt på el och säger sig ha fått högre avgifter snarare än lägre. Detta tycker jag är en tydlig varningssignal. Jag hoppas att jag har fel, för är det så är vi väldigt illa ute.

Svensk sjöfart går bra, säger statsrådet. Ja, absolut! Jag tycker att det är positivt att vi har ökat antalet inflaggningar från 85 till 100. Det är bra och i rätt riktning. Vi har gått ned från 200 till 85 men nu går vi upp. Tonnageskatten var en stor del i detta. Det var alliansregeringen som tog initiativ till den, och regeringen förde förtjänstfullt igenom den 2016. Under vår tid startade vi med tonnageskatten och regeringen tog den i hamn. Det borgar för god svensk sjöfart.

Anf. 19 Infrastrukturstatsminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det stämmer att tonnageskatten infördes av en socialdemokratiskt ledd regering. Den skatten har varit viktig för att öka inflaggningen tillsammans med alla de andra insatser som görs.

Jag uppskattar Anders Hanssons engagemang och kunskap inom sjöfartsområdet, men då bör Anders Hansson också veta att ett lillfinger på 50 miljoner kronor inte är aktuellt, utan summerar vi insatserna – ta till exempel den nationella planen – ser vi en flerdubbling av investeringarna som ökar förutsättningarna för svensk sjöfart. När det gäller farledsfördjupningen i Luleå, farledsfördjupningen i Göteborgs hamn, investeringarna i Södertälje kanal eller i Trollhättan är det inte småsummor det handlar om. Det är de största investeringarna någonsin, och de görs för att vi väljer att prioritera sjöfarten. Det tillsammans med forskningsökningar eller andra insatser – för att inte tala om de lågt hängande frukter som det faktiskt innebär att få en nationell samordnare för inlandssjöfart och kustsjöfart – gör att det är nu det händer.

Jag har själv varit i opposition, och jag tyckte att det var förfärligt. Då utlovade man allt, och man tyckte att det var jobbigt och letade bekymmer och utmaningar. Man aviserade att det borde vara lägre avgifter och ökat stöd. Jag har respekt för det där – det är frustrerande att vara i opposition. Men även Moderaterna i opposition måste få en budget i balans. Även Moderaterna måste i så fall kunna tala om varifrån pengarna ska tas innan man utlovar kraftigt ökat stöd till sjöfarten eller för den delen lägre avgifter.

Det jag säger är att det alltid ska finnas en balans, men vi måste titta på det samlade avgiftsuttaget. Jag tror att det kommer att vara avgörande för oss som vill stärka sjöfarten – och det vet jag att Anders Hansson också vill. Vi som vill det måste också fundera på vad

det är som transportköparna framöver kommer att se. De kommer inte att titta på transportslagen. De tittar inte på om det är lastbil, järnväg eller sjöfart, utan de kommer att vilja veta kostnaderna, leveransförmågan, tillförlitligheten och klimatavtrycket. Det sista kommer att vara än tydligare framöver, från kund- och konsumentled till att företag och stora transportköpare kommer att behöva redovisa detta offentligt. Det sker i allt större utsträckning.

Det talar för sjöfarten, inte minst eftersom den nu är snabbfotad, ställer om och gör investeringar. Vi skapar investeringsförutsättningarna genom att också ge långsiktiga besked om infrastrukturinvesteringar men också om vilka spelregler som ska finnas.

Man kan alltid diskutera synpunkter som har funnits på Sjöfartsverket. Men Sjöfartsverket är ändå en nyckelaktör i utvecklingen framöver. Där finns medarbetare som gör ett fantastiskt arbete med att stärka svensk sjöfart. Där utvecklades sea traffic management, som nu leder till att konkurrenskraften och förmågan inom svensk sjöfart ökar. Där finns ett starkt engagemang för att skapa bra och sjysta förutsättningar. Men då måste verket också ha god ekonomi. Det är ett affärsverk, och man har att ta ut avgifter för att kunna finansiera sin verksamhet.

Jag tror att vi på nationell nivå tjänar på att vara tydliga med att om sjöfarten ska stärkas behöver vi titta på det samlade avgiftsuttaget. Vi behöver ha en dialog med kommunala företrädare om hamnavgifterna. Vi behöver ha en dialog med andra transportslag om hur konkurrensen ser ut. Det var den diskussionen vi aviserade i godstransportstrategin. Och det är den diskussionen som nu förs på riktigt mellan transportköpare, trafikslagsföreträdare, myndigheter och branschorganisationer i Nationella godstransportrådet.

Det är på det sättet vi ställer om och vässar svensk gods kapacitet. Det kommer att leda till att sjöfarten även i fortsättningen har en ljus framtid.

Anf. 20 ANDERS HANSSON (M):

Fru talman! Jag vet inte om det har med oppositionsrollen att göra, men jag inbillar mig att statsrådet Eneroth och jag månar precis lika mycket om Sjöfartsverket. Vi ser fördelarna och vilket fint arbete de som arbetar där gör. Det jag är orolig över är att vi inte ger Sjöfartsverket förutsättningarna att göra det, med tanke på att de hela tiden nödgas höja farleds- och lotsavgifterna. Det blir i sin tur en ond spiral för svensk sjöfart.

Om det blir dyrare med svensk sjöfart kommer det helt enkelt att leda till att man inte gör lika många anlöp, eftersom man tycker att farledsavgifterna hela tiden sticker uppåt. Och vad tittar rederierna på, precis som statsrådet Eneroth sa? Jo, de tittar på kostnader. Det finns inte jättestora marginaler inom svensk sjöfart. Därför blir en höjning av farledsavgifterna en ond cirkel.

I denna debatt har jag inte sagt någonting över huvudet om att vi inom Moderaterna skulle tycka att man ska göra så eller så. Jag har sagt att Sjöfartsverkets

roll är ohållbar med tanke på att de hela tiden nödgas höja farledsavgifterna.

Jag skulle gärna se att vi gemensamt kan se över Sjöfartsverkets finansieringsmodell och organisationsmodell. För att Sjöfartsverket ska kunna fortsätta med det fina arbete de gör tror jag nämligen att man måste få in pengar. Då är det farleds- och lotsavgifterna man höjer. I det samlade avgiftsuttaget är det en nackdel för svensk sjöfart.

Anf. 21 Infrastrukturminister TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman! Låt mig klargöra. Anders Hansson säger att Sjöfartsverket "hela tiden nödgas höja farledsavgifterna". Det stämmer inte. Två gånger har farleds- och lotsavgifterna höjts.

Den förföra regeringen fick göra en extrainsats. Jag tror att det var en extra sjöfartsmiljard som man fick lägga till för att täcka underskott. Det gjorde man utan att ge de grundläggande strukturella förutsättningarna för att på allvar ta tag i Sjöfartsverkets ekonomi.

Jag tror att det som ligger framför oss är att skapa stabila förutsättningar för svensk sjöfart. Det gör vi både genom att vara tydliga i de infrastrukturinvesteringar som ska göras och genom att vara tydliga i de politiska signaler vi sänder ut, inte minst genom gods-transportstrategin. Men det gäller också klimatomställningen och det sätt på vilket vi ser att transportsektorn ska utformas. Det kommer att vara till sjöfartens fördel.

Vi ger också tydliga signaler om ökad forskningsandel för sjöfarten, så att man märker och ser att det är där det händer. Där kommer vi också att se en positiv utveckling med elektrifiering eller för den delen, en annan teknisk utveckling, digitalisering.

Om det ska vara möjligt krävs naturligtvis också stabila förutsättningar för det verk som det är att agera och skapa bra dialog och förutsättningar för sjöfarten att fortsätta utvecklas. Det är det som regeringen tar ansvar för.

Vi vet dock att sjöfarten är beroende av även andra aktörer. De är beroende av hur kommunerna som äger sina hamnar agerar, hur hamnavgifterna ser ut eller hur andra transportslag samordnar eller kan ordna sina transporter tillsammans med sjöfarten. Jag tror på en ökad förutsättning för intermodalitet, där vägtransporter med automatisk omlastning går rakt in i sjöfarten. På det sättet stärker vi både hamnarnas konkurrenskraft och sjöfarten.

Jag kommer ständigt att se till att vi använder resurserna på bästa möjliga sätt. Nu är prioriteringen att titta på det samlade avgiftsuttaget.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2018/19:178 om illegala körskolor

Anf. 22 Infrastrukturminister TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman! Jessika Roswall har frågat mig vilka åtgärder jag kommer att vidta för att stoppa de illegala körskolorna.

Det växande problemet med svarta körskolor är oroväckande av flera skäl. En sämre kunskapsgrund leder till färre antal godkända på förarproven och längre provköer. Trafikskolor som sköter sig drabbas av osund konkurrens, och staten går miste om skatteintäkter.

Statens väg- och transportforskningsinstituts analys från 2018 visar att begränsningen till 15 tillstånd per handledare, som den moderatledda regeringen införde, troligen inte har fått önskad effekt. Tvärtom finns det en risk för att den har lett till ett betydande mörkertal, beroende på att den svarta verksamheten inte längre söker handledartillstånd. Det är mycket bekymrande att oseriösa utbildare kan utnyttja svaga kundgruppers okunskap.

För att skapa en bättre förarutbildning har Transportstyrelsen och Trafikverket genomfört en bred översyn av förarutbildningssystemet. Deras rapport tar också upp åtgärder som motverkar illegal verksamhet och är ett viktigt underlag i det fortsatta arbetet.

Sedan flera år samarbetar också flera myndigheter för ett bättre informationsutbyte och mer effektiva gemensamma insatser mot illegal trafikutbildning. Samarbetet har resulterat i fler tips om olaglig verksamhet till myndigheterna.

Det finns alltså flera lovande arbeten och förslag för att förbättra situationen. Förslagen bereds nu. Ingen ska tvivla på regeringens vilja att vidta nödvändiga åtgärder.

Anf. 23 JESSIKA ROSWALL (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Jag vet att det inte är första gången statsrådet är i kammaren för att diskutera illegala eller olagliga körskolor. Men det är kanske första gången denna mandatperiod. Låt oss därför bara kort rekapitulera problemet.

Enligt uppgift vet eller misstänker 90 procent av de 600 medlemmarna i Sveriges Trafikutbildares Riksförbund att det bedrivs olaglig övningskörningsverksamhet på de orter de är verksamma i. Förra året lämnade Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, en rapport, vilket vi också hörde från statsrådet. Den visade att den olagliga verksamheten är relativt utbredd. Många menar att problemet är stort. Andra är lite mer försiktiga. Men jag uppfattar att statsrådet är överens med mig om att det är ett problem som inte är av obetydlig art.

I rapporten går också att läsa vad man kan betala för. Man kan köpa förfalskade handledarintyg, handledd körträning, hjälp att svara på kunskapsfrågor i samband med prov via en öronsnäcka, bokning av förarprov med mera.

Häromdagen kunde vi läsa i medierna att antalet anmälningar till Transportstyrelsen om svarta trafikskolor har fördubblats. Sådana nyheter vill man inte läsa. Det visar att problemet tyvärr inte har avtagit. Utvecklingen går åt fel håll. Exakt hur det utvecklas vet vi såklart inte, eftersom mörkertalet är stort.

Det vi vet är att det 2018 fanns 3 394 bilar med dubbelkommando som inte var registrerade på trafikskolor. Alla användes såklart inte i illegal verksamhet, men som VTI och andra har lyft fram är det kanske dags att ta reda på vad de bilarna används till.

År 2017 åtalades en man i Värmland för grovt bokföringsbrott då han misstänktes ha bedrivit svart verksamhet i stor omfattning, med många elever och omfattande intäkter. Hovrätten har nyss fastställt domen. Han dömdes för grovt bokföringsbrott. Men notera att det var just bokföringsbrott och inte olaglig trafikverksamhet som prövades.

Det här var ett axplock av det vi har kunnat läsa om när det gäller denna typ av verksamhet. Moderaterna har länge drivit att det ska vara hårdare tag. För någon månad sedan beslutade riksdagen om ett tillkännagivande till regeringen om att göra en översyn av och ta ett helhetsgrepp om förarutbildningen, att begränsa antalet tillstånd en handledare kan ha till tio samt att införa tillståndsplikt för innehav av fordon med dubbelkommando.

Ytterst handlar det här om trafiksäkerhetsfrågor. Den som ska ta körkort ska få en god och högkvalitativ utbildning och bli en säker förare. Det känns särskilt aktuellt och viktigt nu eftersom vi vet att dödsiffrorna inom trafiken ökade kraftigt förra året.

Men det här är också en konsumentfråga. Precis som statsrådet lyfte upp i sitt svar är det fråga om olaglig verksamhet som nyttjar svaga gruppers okunskap i ett syfte som är helt oacceptabelt.

Som jag inledde mitt anförande är det inte första gången som statsrådet Eneroth är i kammaren för att diskutera frågan. Han har haft ambitionen, och har ambitionen, att förbättra situationen. Men jag skulle ändå vilja fråga statsrådet vad som konkret händer på området.

Anf. 24 Infrastrukturstyrelsen TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman! Jag uppskattar Jessika Roswalls engagemang. Jag tror inte att det finns några politiska skiljelinjer i fråga om att begränsa illegala körskolor. Det råder inget tvivel om att det är en viktig trafiksäkerhetsfråga. Vi måste säkerställa att man har fått en bra förarutbildning när man ska ut på vägarna.

Men vi kan däremot konstatera att det inte bara är en trafiksäkerhetsfråga. Det är fråga om en illegal verksamhet som egentligen inte är förknippad med trafikverksamhet. Det är inte så att Transportstyrelsen utövar någon tillsyn över en illegal verksamhet. Det är brottslig verksamhet. Just nu handlar den verksamheten om trafikskolor. Det kunde handla om annan svart verksamhet inom företagsverksamheten. Det handlar om företag som bedriver verksamhet utan tillstånd. Det

ser vi också på den dom som avkunnats i Värmland om verksamhet som bedrivits under sex års tid – i detta fall i form av en illegal körskola. Det handlar om grovt bokföringsbrott.

Det är viktigt att komma ihåg att vi måste skärpa instrumenten för att stoppa illegal företagsverksamhet, oavsett vad de arbetar med. Där hoppas jag att Moderaterna är starkt engagerade, med Finansdepartementet, i skatteutskottet och i finansutskottet, för att öka möjligheterna mot de företagare som utnyttjar människor med svag ställning, vare sig det handlar om deras behov av körutbildning eller andra saker.

En viktig insats som vi gjorde under förra mandatperioden handlar om CSN-lånen. När du kan ta CSN-lån för att ta körkort är det inte bara ett sätt att sänka trösklarna för en del att få råd med körkort. Det är dyrt att ta körkort i dag. I och med att vi knyter CSN-lånet till att du ska anlita en etablerad utbildningsanordnare är det ett sätt att säkerställa att du går hos en legal körskola.

Det är viktigt att vi hittar sätt som ständigt främjar de seriösa aktörerna. Jag gästade nyligen STR:s årsmöte, och jag är imponerad av det arbete som branschen och föreningen gör. De brottas naturligtvis med en tuff konkurrenssituation, och de är djupt engagerade i att skapa en förbättrad förarutbildning. De samverkar med Trafikverket och Transportstyrelsen i dessa frågor.

När det gäller antalet handledaruppgifter noterade jag att trafikutskottet i sitt tillkännagivande ville precisera det till tio. Jag var lite förvånad, ska jag ärligt säga, mot bakgrund av att VTI så tydligt sa att begränsningen till 15 snarare hade motsatt effekt, det vill säga att begränsningen öppnade för att man inte längre valde att ta in handledartillstånd utan i stället använde andra instrument. Naturligtvis ska regeringen titta på tillkännagivandet och återkomma till riksdagen.

I övrigt arbetar vi intensivt med flera olika förslag för att just begränsa illegal körskoleverksamhet. En viktig del är naturligtvis att se till att det sker en reformering av förarutbildningen, bland annat att introducera, precis som man gör från aktörernas sida, digitala utbildningsprotokoll.

Vi bör titta på vilka effekter CSN-lånen har haft. Jag hoppas, och tror, att också Moderaterna numera ställer sig bakom CSN-lån för körkort. Det var man tveksam till till en början, men jag hoppas och tror att ni numera tycker att det är ett bra förslag. Här finns också tankar och idéer om att utveckla modellen även till andra typer av förarverksamhet.

Ingen ska tvivla på regeringens ambition. Det är viktigt att vi förhindrar att människor utnyttjas, inte minst när det gäller deras vilja att ta körkort.

Anf. 25 JESSIKA ROSWALL (M):

Fru talman! Jag har en annan minnesbild gällande CSN-lånen. Jag har för mig att vi hela tiden har tyckt att de är en bra idé. Men det var inte detta min fråga gällde.

Det är bra att statsrådet menar allvar och vill vidta åtgärder, men som jag inledningsvis försökte lyfta upp är det här inte ett nytt problem. Jag vet att alliansregeringens maxbegränsning till 15 handledartillstånd inte har hjälpt. Det tillstår jag. Då vill jag rekapitulera lite till.

Förra året skrev trafikutskottet i sitt betänkande att man förutsatte att regeringen skulle vidta nödvändiga åtgärder för att stävja denna olagliga verksamhet. Det var alla partier överens om.

I samband med årets tillkännagivande, som både statsrådet och jag har lyft fram, skriver S-V-MP-partierna i sin reservation att man inte vill göra någon förändring i antalet handledartillstånd, och man vill inte heller göra någon förändring i fråga om dubbelkommando, utan man vill "följa" frågan. Vi har också väntat ett år, så frågan är inte ny.

Men tyvärr tycker jag att det här är ett tamt och lamt svar. Jag är glad att riksdagen i stället fattade ett beslut för några månader sedan om en generell översyn av förarutbildningen där även frågan om olagliga trafikskolor ska tas med i utredningen.

Upsala Nya Tidning hade en artikel i december förra året om en kvinna som på Facebook annonserade om körlektioner för 300 kronor. Jag är mamma till en 17-årig dotter, och hon betalar 450 kronor. De som köper lektionerna för 300 kronor riskerar själva att dömas eller bli bötfällda för att de inte har de rätta tillstånden. Kvinnan riskerar såklart att fällas för bokföringsbrott och att få ett bötesstraff för att hon – kanske – bedriver en olaglig trafikskola. De personer som köper lektionerna riskerar att drabbas dubbelt eftersom de sedan måste gå till en laglig och tillståndspliktig körskola.

Det är fråga om brottslig verksamhet, men det är också fråga om illojal konkurrens. Sveriges Trafikutbildares Riksförbund är tydligt med vad den illojala verksamhetens omfattning får för konsekvenser för dem. Det är allvarligt.

Det är såklart bra att statsrådet tycker att det är en viktig fråga, men vi ser fortfarande inte några konkreta åtgärder. Vad är det för förslag som man ska göra en översyn av? Jag förstår inte riktigt det, förutom att ni tittar på frågan och anser att den är allvarlig.

I rapporten från VTI finns ett antal förslag, bland annat att myndigheter behöver öka sitt samarbete. Det är såklart polisen eftersom det är fråga om brottslig verksamhet. Vidare är det Transportstyrelsen, Trafikverket och Skatteverket. Där finns i dag begränsande sekretessregler, och det är oklart vem som har det yttersta ansvaret att rapportera illegal verksamhet. Man tar upp skärpta straff för den olagliga verksamheten. Det många lyfter upp, bland annat i UNT om annonser, är att bötesstraffen är alldeles för låga och verkningsslösa. Dessutom råder en minimal risk att åka dit. Det fall vi har pratat om handlar om bokföringsbrott, inte olagliga trafikskolor.

I rapporten talas det om ökade kontroller vid teori- prov. Det finns flera olika exempel på vad som kan göras. Det finns också exempel på att både elevens och

handledarens tillstånd ska föras med. Det finns många fler exempel.

Jag vill återigen fråga statsrådet: Vad är det för förslag som man tittar på inom Regeringskansliet?

Anf. 26 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det finns många förslag att titta på. Nu valde Jessica Roswall att läsa upp en del av dem. I den rapport som Trafikverket och Transportstyrelsen redovisat framgår bland annat behovet av tydligare konsumentinformation via en digital plattform, begränsningar av provfordon till Trafikverket eller trafikskolas fordon, två obligatoriska vägledningstillfällen hos godkänd trafikskola, en digital plattform och obligatoriska utbildningsprotokoll. Det finns flera olika vid sidan av, som vi nämnt tidigare, en diskussion om hur CSN-systemet skulle kunna vara ett sätt att fortsätta att säkerställa att man måste vända sig till en seriös och etablerad utbildningsanordnare för att få en förarutbildning.

Jag vill ändå säga att tillkännagivandet från riksdagen väcker en del frågor. Jag har redan nämnt frågan om handledartillstånd. Trots att VTI säger att begränsningen till 15 snarare hade motsatt effekt har vi fått ett tillkännagivande om tio. Vilken inverkan förväntar sig Jessica Roswall att en begränsning från 15 till 10 ska få på illegala körskolor?

Den andra frågan handlar om att göra en generell översyn av förarutbildningen. Nu har ju en översyn gjorts av Trafikverket och Transportstyrelsen. Ska jag tolka det som att man nu inte vill att den förändring som Trafikverket och Transportstyrelsen föreslår ska bli verklighet? Om vi ska skjuta på förändringarna för att i stället göra en bredare generell översyn kommer vi att leva med nuvarande regelverk och nuvarande förarutbildning under en lång tid framöver. Jag har levt i tron och uppfattningen att man från branschens sida och många aktörers sida har tyckt att det var välkommet med den översyn med förslag om modernisering som nu gjorts.

Det kan vara bra att få ett klagörande. Innebär tillkännagivandet enligt Jessica Roswalls uppfattning att de förändringar som Trafikverket och Transportstyrelsen nu förslår inte ska genomföras i väntan på en generell utredning?

Anf. 27 JESSIKA ROSWALL (M):

Fru talman! Tack för svaret! Äntligen fick jag höra mer konkreta förslag och veta vad som pågår. Jag vet att jag läste upp ett antal förslag, men det var det jag hade velat höra redan i förra svaret från statsrådet.

Jag var tyvärr inte på det mötet, för jag var inte invald i utskottet när företrädare för branschen var i utskottet inför vårt motionsbetänkande. Men då var branschen tydlig med att den utredning som gjorts inte beaktade just olagliga körskolor och inte tog sikte på de problem som finns där, så jag tycker inte att de två sakerna står i motsats till varandra.

Att det blev ett tillkännagivande om 10 är ett steg på vägen. 15 var inte bra; 10 är ett bättre steg på vägen. Det är bättre än att inte göra någonting. Vi har haft kritik mot att det inte skett mer.

Låt mig avslutningsvis säga att i en annan interpellationsdebatt om samma fråga – det är som sagt inte första gången den diskuteras här – sa statsrådet att det är viktigt att polisen har ”resurser för att kunna göra tillslag och samlade insatser”. Han sa faktiskt så. Statsrådet sa också att det därför är viktigt med resurstillskott till polisen. I dag säger statsrådet att detta är brottslig verksamhet, och jag håller helt med om det – det är precis vad det är.

Men vad har hänt sedan dess? Antalet poliser har under perioden blivit färre. Och för en tid sedan fick vi se regeringens vårandringsbudget, som vi ska fatta beslut om, där regeringen och regeringens samarbetspartier drar slutsatsen att polisens resurser behöver minskas. Det är väldigt annorlunda och konstigt att ni gör det. Vi tycker att det behövs fler trafikpoliser. Detta handlar ju om brottslig verksamhet, som vi har varit inne på, så jag beklagar att ni drar den slutsatsen.

Fru talman! Jag skulle helst slippa ha fler interpellationsdebatter om illegala körskolor med statsrådet. Jag hoppas att vi kan stävja denna verksamhet. Men jag vill också passa på att tacka för debatten och önska samtliga en trevlig valborg.

Anf. 28 Infrastrukturminister TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Jessika Roswall! Ja, resurser till polisen och till fler trafikpoliser är viktigt. I det här fallet tror jag dock att det framför allt handlar om ekobrottsinsatser. Det handlar om att säkerställa att man kan stoppa ekonomisk brottslighet, och det kanske inte är trafikpolisens uppgift. Här behövs det bättre insatser, vare sig det handlar om förarutbildning och körskolor eller annan illegal verksamhet. Det oroar mig att detta haft en sådan utbredning och att det inte funnits rätt insatser för att kunna stoppa det. Därför är det bra att vi skjuter till resurser till polisen.

När VTI säger att 15 stycken handledartillstånd haft motsatt effekt är det ju inte säkert att 10 stycken har någon positiv effekt. Här blev vi kanske svaret skyldiga, som sagt, men vi får väl återkomma till den frågan.

Om vi nu får en generell översyn enligt det initiativ som trafikutskottet ställer sig bakom, ska det då tolkas som att den översyn och det arbete som Trafikverket och Transportstyrelsen gjort har varit i onödan? Det är ju en process man har haft tillsammans med hela branschen, där man moderniserar hela den samlade förarutbildningen och där väldigt många delar är viktiga för att få en bra förarutbildning framöver. Ska det stå på paus i väntan på en parlamentarisk utredning eller någonting annat? Jag tror att det vore olyckligt. Jag tror att det brådskar att genomföra en modernisering av svensk förarutbildning.

Jag tror inte att Jessika Roswall och jag i grunden har olika uppfattning om detta. Vi representerar olika

partier men tycker båda att det är helt oacceptabelt att människor ska bli lurade för att de vill ha en bra förarutbildning. Vi tycker att det är bra att vi har en bransch, inte minst STR, som gör vad den kan för att rädda liv – för det är det den gör när den ger en gedigen och bra förarutbildning till dem som vill ha körkort. Om det vill jag fortsätta samarbeta.

Jag önskar verkligen Jessika Roswall en trevlig valborg. Vi kanske inte ses under fanorna den 1 maj, men vi ses i riksdagen framöver. Ha det gott!

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2018/19:181 om Östlig förbindelse

Anf. 29 Infrastrukturminister TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman! Kjell Jansson har frågat mig om jag och regeringen kommer att fatta beslut om att byggnationen av Österleden ska påbörjas under mandatperioden, eller om planerna är skrotade.

Regeringen fastställde den 31 maj 2018 en ny nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 och beslutade då att Österleden, eller Östlig förbindelse som den numera kallas, ska utgå med ett så kallat ordnat avslut. Det innebär att Trafikverket avslutar själva projektet. Trafikverket arbetar dock vidare med att ta fram underlag för att kunna avgränsa och precisera de markanspråk som eventuellt behövs i framtiden.

Jag noterar att regionen och berörda kommuner själva valt att inte prioritera projektet. Sverigeförhandlingen kunde ju konstatera att det inte fanns förutsättningar för någon avsiktsförklaring eller principöverenskommelse om medfinansiering av projektet.

Anf. 30 KJELL JANSSON (M):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Östlig förbindelse är den sista länken i ringleden. Det är statsrådet medveten om.

Förbifart Stockholm är under byggnation trots stora förseningar vid igångsättandet på grund av Miljöpartiet. Det känner statsrådet till.

Dennispaketet, som förhandlades fram av tidigare statssekreteraren Bengt Dennis, var en överenskommelse mellan Moderaterna och Socialdemokraterna med stöd av andra borgerliga partier och beslutades 1992. Det är många år sedan nu – 27 år sedan. Redan då såg man behovet av en ringled i Stockholm. Stockholm är väl den enda huvudstaden i Europa som inte har en ringled. Jag tror att Tirana har fått en nu; i så fall är det bara Stockholm som inte har en.

Förslaget var att lösa ett trafikproblem i Stockholmsregionen långsiktigt. Det hade jobbats fram under många år – i bred politisk enighet, som jag nämnde, mellan delar av borgerligheten och Socialdemokraterna. Ska man få till stora trafikinvesteringar är det i

princip nödvändigt att Moderaterna och Socialdemokraterna är överens och förstår problematiken med trafiken. Detta planerades genomföras under en period av 15 år.

Tyvärr tog det stopp. Socialdemokraterna började samarbeta med Miljöpartiet; jag tror att det var 1994 eller -95. Sedan kompromissade man bort hela Dennispaketet – 1997 beslutade de rödgröna partierna att avsluta Dennispaketet, vilket var mycket olyckligt.

År 2006 tillträdde regeringen Reinfeldt. Man tillätte omedelbart en Stockholmsförhandling, som leddes av tidigare borgarrådet Carl Cederschiöld. Han ledde arbetet föredömligt i samråd med alla kommunstyrelseordförande i länet, blå som röda och oavsett politisk färg. Det var ett mycket givande samarbete, som jag själv deltog i. I förhandlingen lade man tillbaka Östlig förbindelse – i det långa perspektivet, inte det korta. Tyvärr har det ändå inte genomförts ännu.

Regeringen Reinfeldt hade 2014 finansieringen för att bygga Östlig förbindelse klar och ett förslag till lösning.

Valet 2014 innebar regeringsskifte, och de rödgröna tog över regeringsmakten. Än en gång beslutade den rödgröna regeringen under den förra mandatperioden att riva upp förslaget om att bygga Österleden.

I januariöverenskommelsen står inte ett ord om Östlig förbindelse. Däremot ska Norrbotniabanan byggas ut och höghastighetståg utredas. Det är för mig obegripligt att man, när järnvägen har så eftersatt underhåll, vill bygga en helt ny järnväg, i stället för att satsa på det man redan har.

Varför är statsrådet och regeringen så negativa till att investera i Stockholmsregionen? Stockholmsregionen är en motor i Sverige och betalar ca 45 procent av inkomstskatten och 40 procent av alla skatter. Regeringen framstår som alltmer Stockholmsfientlig.

Anf. 31 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Kjell Jansson! Det finns väldigt mycket att kommentera med anledning av Kjell Janssons anförande.

Det är sant att regeringen Reinfeldt tillträdde 2006. Men vi ska komma ihåg att det tog ungefär sju år innan man måktade med att ge direktiv till Stockholmsförhandlingen för att diskutera utformningen av en östlig vägförbindelse. Det tog ytterligare ett år innan man avsatte pengar, och då avsatte man 1 miljard kronor. Jag tror att alla inser att Östlig förbindelse kostar väsentligt mer än 1 miljard. Året före valåret 2014 valde man för första gången att prioritera frågan om Östlig förbindelse.

Den nationella plan som vi tog fram och som nu gäller innehåller investeringar på 700 miljarder. Det är den största järnvägssatsningen i modern tid, med fyrspar mellan Stockholm och Uppsala och möjlighet till byggande av 50 000 bostäder, stora investeringar i Stockholmsområdet och dessutom de förhandlingar som har möjliggjort satsningar på tunnelbana och annan kollektivtrafik. Jag vänder mig å det bestämdaste

mot beskrivningen att det vi gör skulle vara Stockholmsfientligt, med de tunga, stora investeringar som görs i Stockholmsområdet.

Men inför den nationella planen träffade jag företrädare för Stockholmsregionen, handelskammare och många andra aktörer för att höra vilka prioriteringar som fanns. En av de viktigaste prioriteringar man nämnde var inte Östlig förbindelse utan Tvärförbindelse Södertörn. Den finns nu med i nationell plan och är en viktig del för att hitta bra kommunikationer, inte minst med tanke på de investeringar som görs i Norvik och Norviks hamn för att stärka tillgången till sjöfarten.

Nationell plan fick en bred uppslutning. När den presenterades var många aktörer nöjda, både från handelskamrarna och från regionerna. Därför blev jag förvånad när vi i valrörelsens slutskede hörde moderata företrädare, inte bara företrädare i Stockholmsregionen utan faktiskt också partiledaren Ulf Kristersson, tala om Östlig förbindelse igen, trots att ett ordnat avslut var på gång och man inte såg förutsättningar i regionen att hitta en lösning.

Den fråga jag har att ställa till Kjell Jansson är hur ni i så fall har tänkt finansiera detta. Är det genom omfördelning inom nationell plan? Ska Tvärförbindelse Södertörn stoppas till förmån för Östlig förbindelse, eller är det kanske fyrspar mellan Uppsala och Stockholm som ska stoppas? Mer pengar till infrastruktur har ju inte Moderaterna inom nationell plan, utan då behöver ni omfördela. Om ni verkligen vill prioritera Östlig förbindelse, vilket ni sa i valrörelsen att ni skulle göra, undrar jag på vilket sätt den ska finansieras.

Jag tror att det är viktigt för regeringar, oavsett partifärg, att lyssna på regionens prioriteringar. Regionen prioriterar i detta fall Tvärförbindelse Södertörn, och det är en viktig investering som nu finns med i nationell plan, på samma sätt som de viktiga investeringar som görs i hela Sverige. Fyrspar mellan Uppsala och Stockholm kommer att ha stor betydelse för Stockholmsregionen, liksom investeringarna i Södertälje kanal och andra investeringar vi gör. I det här landet håller vi ihop och ställer inte regioner mot varandra.

Anf. 32 KJELL JANSSON (M):

Fru talman och statsrådet Eneroth! Moderaterna är inte emot några investeringar i infrastruktur, förutom att vi är högt tveksamma till höghastighetstågen. Alla andra investeringar som du räknade upp tycker vi är bra; det är inget vi har gått emot.

Att handelskamrarna är nöjda beror ju på att det handlar om det som kommer eller ingenting. Att tunnelbanan måste byggas ut är glasklart. Roslagsbanan måste byggas ut – det är också glasklart – om man ska klara de byggplaner som finns.

Det svar jag får av statsrådet är att man har givit upp detta med Östlig förbindelse. Nacka och Värmdölandet ska bli återvändsgränder. Man måste åka över Centralbron för att komma ut till Nacka och Värmdö. Det är väl inte heller särskilt bra för miljön att åka runt och in i stan för att ta sig dit, kan jag tycka.

En viss passivitet präglar regeringen i denna fråga. Miljöpartiet har väl ställt ultimatum och sagt att man inte får bygga fler trafikleder – man får bara bygga ut tåg och spår. Det är väl där skon klämmer, är jag rädd.

Ja, sju år tog det. Jag sa att Östlig förbindelse var med, men det gjordes väldigt många andra investeringar inom Cederschiöldpaketet. Bland annat hemma i Norrtälje har vi en ny förbifart som är finansierad genom Cederschiöldpaketet. Den planerade man för i 65 år, och då blev den av.

Det avsattes 1 miljard, ja. Men det fanns också förslag om bomavgifter, och det pågick diskussioner om medfinansiering. Detta är ett sätt att lösa saker. Visst är 1 miljard för lite pengar; det är vi helt överens om, statsrådet och jag.

Alla nya investeringar är bra. Det är ingenting vi är emot. Södertörnsleden är vi allra mest för, för den behövs verkligen. I min värld är det ofattbart att både regeringen och statsmakterna tillstyrker att man bygger en ny hamn, och så har man inte sett till att ordna infrastrukturen. Sedan säger man: Nu behöver vi bygga en Södertörnsled, när hamnen är byggd. Ska allt gods nu gå in till Södra länken och vidare söderut? Det är ju en stor omväg. Jag förstår att statsrådet kanske delar min uppfattning att den borde ha byggts långt tidigare.

Jag fick frågan hur vi ska finansiera Östlig förbindelse. Det finns flera alternativ. Naturligtvis behövs det lite mer pengar. Man kan omprioritera så att man inte behöver ta bort andra investeringsprojekt. Statens investeringar går ju till driften. Det är inte som i kommunerna, att man lånar pengar till investeringar.

Man kan också eventuellt ha en bompeng. Man kan tänka sig att sälja ett statligt bolag och ta hem de pengarna och investera. Det är inte nödvändigt att staten driver alla de företag man driver just nu. Det är blandade framgångar på den sidan, kan man säga.

Anf. 33 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Kjell Jansson, för svaret!

Det är klart att jag kan förstå Moderaternas generella uppfattning om att sälja ut statliga bolag. Det har ibland gjorts med begränsad framgång. Jag ska inte nämna Nuon.

Men vill man lyfta in Östlig förbindelse i nationell plan måste man omprioritera inom nationell plan. Det är därför jag ställer frågan om vilka projekt som i så fall ska flytta på sig. Där tror jag att Moderaterna är svaret skyldiga, såvida man inte vill hitta någon helt ny modell för finansiering av infrastruktur, oavsett bompengar, trängselavgifter eller motsvarande.

Det stämmer inte att det ligger en död hand över väginvesteringar i Stockholmsregionen. Jag har förmånen att bo i Skärholmstrakten och ser varenda dag hur Förbifart Stockholm byggs. Den byggs just nu, och det görs stora investeringar i Stockholmsregionen i ett projekt som kanske inte planerades i 65 år, men under väldigt lång tid. Till detta kommer Tvärförbindelse Södertörn.

Dessutom görs naturligtvis stora satsningar på kollektivtrafik, inte minst spårbunden. Av klimatskäl kommer vi nämligen att behöva utöka de investeringarna.

Jag blir bekymrad över agitationen gällande höghastighetståg eller nya stambanor. Jag tror att man måste vara medveten om att vi, om pendeltåg och godstrafik ska komma fram, behöver utökad kapacitet. Det är fullt och trångt i Sveriges järnvägssystem. Vi har år av underinvesteringar bakom oss, när man lät bli att investera trots att svenska folket ville åka mer tåg och svenska företag ville skicka mer gods med tåg.

Detta är skälet till att vi nu får göra den största järnvägssatsningen i modern tid. Vi gör en 47-procentig ökning av järnvägsunderhållet, som innebär att Getingmidjan, denna del mitt i Stockholm där det går ett tåg varannan minut, är avstängd även denna sommar. För första gången har vi råd, möjlighet och förutsättningar att prioritera en avstängning av hela den järnvägssträckan för att i grunden renovera något som borde ha renoverats för länge sedan.

Bygger vi ny kapacitet och nya stambanor kommer också förutsättningarna för pendeltågen och godstågen att komma i tid att öka. Just nu är utmaningen att ett långsamgående pendeltåg eller godståg ska trängas med X2000-tåg och andra fjärrtåg. Det är då vi får bekymmer, när det är trångt och för lite kapacitet.

Vid sidan av järnvägsunderhållssatsningarna – renovering av Getingmidjan eller annat som är helt nödvändigt för att öka tillförlitligheten i järnvägssystemet, inte minst i Stockholmsområdet – är det helt nödvändigt att också utöka kapaciteten. Då måste vi bygga nya stambanor.

Även om Kjell Jansson gör sig till tolk för en viss uppfattning har jag ändå förstått att detta inte är Moderaternas uppfattning utan att det finns många moderata företrädare som ser positivt på byggandet av nya stambanor. De ser förutsättningarna om vi bygger sträckningen via Linköping och Norrköping, om vi kommer till Jönköping, Lund eller Hässleholm. De ser förutsättningarna i Stockholmsregionen, Göteborg och Borås att med nya stambanor skapa snabba och bra förbindelser, öka förutsättningarna för arbetsmarknadsregioner att pendla och samtidigt ställa om svenskt transportsystem för klimatutmaningarna.

Engagemanget i Östlig förbindelse och Tvärförbindelse Södertörn i all ära, men ska vi klara klimatutmaningarna framöver är det mer hållbara transporter vi behöver investera i. Det är därför vi väljer att prioritera järnväg och sjöfart. Det ska ingen tvivla på.

Anf. 34 KJELL JANSSON (M):

Fru talman! Statsrådet räknar upp många infrastrukturinvesteringar i Sverige i dag – Getingmidjan och mycket annat. Vi i Moderaterna är inte emot det. Vi är heller inte på något sätt emot att bygga fyrspar till Uppsala. Det vi är tveksamma till är höghastighetsbanan, som är något helt nytt.

Då är min fråga till statsrådet Eneroth: Ska eventuella höghastighetståg stanna ute i Järna? Är då tanken

att man ska åka buss därifrån in till Centralen eller till Arlanda? Hur är tanken?

Att bygga en höghastighetsbana som inte går ända in till Stockholm central och till Arlanda är helt bortkastade pengar. Det är också astronomiska investeringar. Statsrådet frågar undertecknad hur man ska finansiera en östlig förbindelse. Det handlar om begränsade belopp, till skillnad från höghastighetsbanan, som handlar om astronomiska belopp. Vi talar om hundratal miljarder. Det uppfattas som fobier.

I dag tar det fyra timmar att åka ned med tåg till Malmö. Det är inte särskilt lång tid. Jag tycker att det fungerar ganska bra.

Nacka och Värmdö driver hårt på för Östlig förbindelse, liksom Stockholms län. Däremot är man mer tveksam i Stockholms stad, som statsrådet nämner, och det har väl sina skäl. Miljöpartiet är ju med och jobbar i konstellationen där, och de är inte alls positiva till vägbyggen och trafikleder. Det är allmänt känt.

Vi kommer naturligtvis inte att ta bort några andra investeringsprojekt. Vi kommer att tillskjuta medel. Jag har nämnt några förslag här. Men det ingår alltså inte att ta bort grejer ur befintlig nationell plan. Den kan man revidera, och det kan man göra med mer pengar.

Sedan har jag en fråga till statsrådet: När avser man att sätta igång bygget av Södertörnsleden? Statsrådet har lovat att den är med här. När börjar bygget?

Anf. 35 Infrastrukturminister TOMAS
ENEROTH (S):

Fru talman! Det sistnämnda finns beslutat i nationell plan. Det är bara att titta på den tidsplan som finns och det uppdrag som Trafikverket har fått. Det är det som är utgångspunkten för regeringens beslut. Några andra beslut har vi inte fattat.

Jag blir orolig när Kjell Jansson talar om fobier – jag tror att det var det begrepp han använde. Det är en ganska taskig signal att sända till de moderater i landet som tycker att detta är den viktigaste investeringen någonsin. Den ger deras region en möjlighet att växa. De kanske har utlovat byggandet av 100 000 bostäder längs sträckningarna.

Det vore bra om man inom Moderaterna hittade en gemensam bild när det gäller hur man ser på byggandet av nya stambanor. Vill vi komma till rätta med de problem som finns i tågtrafiken måste vi öka kapaciteten. En kortsiktig del är att göra stora investeringar i järnvägsunderhåll, och det gör vi, men det behövs mer kapacitet. Vi har 49 operatörer som kör i ett järnvägssystem som är tungt belastat och hårt nedslitet, och det är trångt på spåren.

Eftersom hela svenska folket vill åka mer tåg – jag får dagligen önskemål om detta – behöver vi bygga mer kapacitet. Vi behöver också göra det för att klara de klimatutmaningar Sverige står inför. Vägtrafiken kan inte svälla mer. Även om jag med min bakgrund i fordonsindustrin är optimistisk när det gäller vägtrans-

portsektorns förutsättningar att ställa om med biodrivmedel och elektrifiering råder det ingen tvekan om att mer gods måste gå på järnväg.

Mer transporter måste gå på järnväg och för den delen också på sjön. Då behövs det ökad kapacitet. Det är inget som ligger inom ramen för den nationella planen, utan det går därutöver. Vi ska inte få en konflikt mellan investeringar i Sydostlänken och Norrbotniabanan å ena sidan och höghastighetstågen å andra sidan. Nej, detta går därutöver.

Jag hoppas att svaren här när det gäller Östlig förbindelse är tydliga. För mig är det viktigt med regional uppslutning. För mig är det också viktigt att vi fortsatt gör stora investeringar i infrastruktur. Där vet jag att Kjell Jansson och jag är överens.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2018/19:189 om politisk styrning av kulturen

Anf. 36 Kultur- och demokratiminister
AMANDA LIND (MP):

Fru talman! Lotta Finstorp har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att säkerställa att kulturen hålls fri från politisk styrning, så att den konstnärliga friheten inte inskränks. Jag vill börja med att tacka Lotta Finstorp för att hon tar upp detta ämne. Det är angeläget och viktigt att vi diskuterar detta.

Frågan är ställd mot bakgrund av att Myndigheten för kulturanalys i sin årliga rapport bedömt att det här är en viktig fråga att studera närmare. För att denna diskussion ska kunna ske på rätt premisser bör det först och främst tydliggöras att Myndigheten för kulturanalys inte, som antyds i interpellationen, själv gör bedömningen att den politiska styrningen utifrån tvärsektorier perspektiv är så stark att den begränsar den konstnärliga friheten eller att principen om armlängds avstånd delvis har satts ur spel. Däremot menar myndigheten att detta har hävdats i den offentliga debatten och att någon systematisk kartläggning eller analys av eventuella motsättningar mellan professionella kriterier och tvärsektorier politiska mål inte har gjorts.

Kulturens frihet är grundläggande inom kulturpolitiken och fastslagen i de nationella kulturpolitiska målen. Principen om armlängds avstånd innebär att politiker inte ska lägga sig i sådant som beslut om konstnärligt innehåll eller vilka vetenskapliga perspektiv som används i arbetet på kulturarvsinstitutionerna. Detta är viktigt att slå fast.

De kulturpolitiska insatserna ska bidra till att skapa förutsättningar för att uppnå de nationella kulturpolitiska målen i sin helhet och därmed låta kulturen vara just den dynamiska, utmanande och obundna kraft den ska vara med yttrandefriheten som grund. Detta är något jag som kultur- och demokratiminister kommer att fortsätta verka för med kraft.

Anf. 37 LOTTA FINSTORP (M):

Fru talman! Jag vill börja med att vara väldigt tydlig med Kulturanalys rapport 2019 eftersom ministern tar upp den i svaret. Jag försökte verkligen formulera min fråga så att det inte skulle framstå som om det var myndighetens egen åsikt eller analys av läget.

Låt mig därför citera vad det står på s. 80 i rapporten: "I den offentliga debatten har det under de senaste åren dock hävdats att den politiska styrningen utifrån tvärssektoriella perspektiv är så stark att den begränsar den konstnärliga friheten, att principen om armlängds avstånd delvis har satts ur spel." Sedan bygger man vidare lite på detta. Sedan står det: "Debatten bygger till stor del på bedömningar av konstnärer och kulturpolitiska debattörer." Det är precis vad ministern också säger. Vi har alltså samma utgångspunkt.

Det är alltså inte Myndigheten för kulturanalys som säger detta, utan de har lyssnat in att detta surrar. För min del är detta tillräckligt oroande och gör att jag faktiskt vill lyfta den här frågan och föra debatt om kulturens frihet och principen om armlängds avstånd. Själva kärnan i kulturpolitiken är ju att vi politiker inte har fingrarna i syltburken.

Vi lever i en orolig tid och ser allt större motsättningar både här hemma och utomlands. I det läget behöver vi kulturens berättelser mer än någonsin. Konsten och kulturen hjälper oss att förstå oss själva och den vi möter. Det handlar om hur vi förhåller oss till vår samtid och hanterar vår nutid och framtid men också historia. Därför skulle jag vilja påstå att kulturen aldrig har spelat större roll än nu. Till exempel har biblioteken aldrig haft större tyngd och vikt än vad de har i dag, som motvikt till fake news, till exempel.

Kulturen är kittet mellan människor. Jag brukar säga att olika politikområden, nämnder i kommuner och utskott i riksdagen är indelade i stuprör, men kulturen är kittet och hänggränsen däremellan. Detta gör, tror jag, att det blir väldigt knepiggt att prata om ekonomiska aspekter och resultat när det handlar om kultur. Det går liksom inte att mäta hur samtalet mellan människor pågår och hur det för samtid och framtid framåt. Där måste vi som är kulturpolitiker hävda vikten av tvärssektoriella lösningar.

Jag tycker att detta är ett jättespännande område, där jag dessutom är helt ny. Jag ser förmodligen på det med lite andra glasögon, jämfört med många andra som har varit inne i kulturpolitiken mycket längre än vad jag har.

Vi firar nu 100 år av demokrati och den kamp som fördes för att vi skulle kunna säga: Nu har vi allmän rösträtt. Det är fantastiskt, och det måste vi värna varje dag. Vi kan aldrig ta det för givet. Det är en lång kamp.

När jag skrev denna interpellation tänkte jag på den oro som faktiskt finns i debatten kring armlängds avstånd. Man ser kulturens makt. Vad är det första man har gjort i många länder där det har blivit revolution och diktaturen har tagit över? Jo, man har tagit tv-tornet. Man har tagit mediernas redaktioner. Man har fånglat konstnärer och författare. Där ser man verkligen vilken sprängkraft kulturen har.

Jag har inte riktigt någon ny frågeställning, men jag kan känna en oro för att människor som är kulturutövare och som ser oss i kulturpolitiken tycker att vi är i syltburken. Hur kan vi ytterligare förtydliga att vi inte är det?

Anf. 38 Kultur- och demokratiminister
AMANDA LIND (MP):

Fru talman! Tack igen, Lotta Finstorp! Jag delar till stor del alla de perspektiv du lyfter. Det gäller detta med att den fria konsten och kulturen kanske aldrig har varit viktigare och att vi som politiker gör vad vi kan för att markera armlängds avstånd och betona kulturens och konstnärernas frihet. Men det handlar också om att ge så bra förutsättningar som möjligt för konstnärer att verka. Det är just när konstnärer får verka i frihet och när de har möjligheter att pröva sig fram – både lyckas och misslyckas, bryta och bejaka regler och faktiskt stå i kontrast mot den rådande makten – som de bästa idéerna kan födas. Och det gäller alldeles oavsett vem eller vilka som för närvarande bär den politiska eller ekonomiska makten. Därför är armlängds avstånd en viktig princip.

Lotta Finstorp pratar om lite olika hot mot konstnärers och kulturskapares frihet. Jag kan knyta an där och slå fast att jag ser flera hot mot den konstnärliga friheten, av lite olika karaktär. Det finns ett hot som tragiskt nog alltför många författare och konstnärer men också förtroendevalda lever under. Det handlar om hot och hat och inskränkningar av det fria ordet. Ett slags själv censur riskerar att uppstå när du tvingas utstå hot och hat. Där är jag glad för den förra regeringens arbete med handlingsplanen mot hot och hat, som är viktigt att jobba vidare med.

Ett annat exempel är de tuffa villkor som konstnärer ofta måste arbeta under. Det kan skapa en risk för anpassning till de ekonomiska villkor man är stadd under, med många tillfälliga anställningar. I nästa interpellationsdebatt kommer vi att debattera konstnärers villkor, men jag menar att det också hänger ihop med frågan om konstnärlig integritet och frihet.

Nästa exempel är när politiska maktbärande tar sig den fullständigt oacceptabla friheten att gå in och attackera olika slags fria konstnärliga yttringar. Vi ser det kanske framför allt i omvärlden just nu. Men även i Sverige kan man se hur politiker på olika nivåer kanske attackerar eller kritiserar konst som de anser vara stötande eller moraliskt tvivelaktig. Det kan vara allt från slokande flaggstänger och konst i tunnelbanan till olika slags väggmålningar som vissa politiker verkar rädas.

Det handlar naturligtvis också om den oerhörda fara som ligger i att skriva fast olika riktlinjer och direktiv som går rakt in i den konstnärliga verksamheten och bedömningen. Där måste vi vara glasklara och tydliga med att det ska råda armlängds avstånd och konstnärlig frihet.

Jag tycker att det är viktigt att vi tar den här debatten och att vi för den vidare och att vi gör det på ett hederligt och nyanserat sätt. Det tycker jag att också

Lotta Finstorp signalerar. Det gör mig glad. Det är klart att det är skillnad. Man kan vilja ha tvärssektoriella perspektiv på en viss verksamhet, till exempel att Kulturrådet ska jobba med tillgänglighet. Det ska däremot inte vara inne i den enskilda konstnärliga verksamheten. Det har funnits en del sådana skrivningar i tidigare regleringsbrev. Jag är glad över att min företrädare Alice Bah Kuhnke tog bort detta när man jobbade med kulturarvspropositionen och slog fast att det ska råda en frihet gentemot kulturarvsinstitutionerna.

Jag är beredd, och besluten, att titta vidare på detta och se om det finns fler sådana åtgärder vi måste vidta för att tydliggöra den konstnärliga friheten och kulturens frihet gentemot politiken.

Anf. 39 LOTTA FINSTORP (M):

Fru talman! Det gör mig glad att kulturministern verkligen är på i denna fråga och funderar över hur man kan göra detta ännu tydligare. Det är nämligen en balansgång. Det handlar om kulturpolitik och ambitioner från regeringen men också från olika partier om hur man vill driva detta. Det är också en balansgång i fråga om hur mycket man sedan ska styra.

Jag sitter till exempel och pratar med kulturarbetare och konstnärer av olika slag. Många lever i perioder på arbetsstipendier. De får bidrag via Kulturrådet eller andra myndigheter. Vi har 23 myndigheter inom detta område – det är alltså många. Man beskriver det så här: När jag ska söka pengar för mitt konstnärskap, mina idéer och tankar och min kreativitet måste jag fylla i formulären utifrån olika parametrar. Jag gör det så noga jag kan. Annars kanske jag inte får arbetsstipendiet, till exempel.

Det blir liksom en signal: Men vänta nu, hur ser balansgången ut? Jag vet att Kulturanalys i rapporten *Kulturanalys 2019* tar upp det tvärssektoriella mångfaldsbegreppet. Hur ska vi till exempel definiera mångfald? Det genomsyrar väldigt mycket – olika stipendieformer och olika bidrag som kulturutövare kan söka. Det finns också andra exempel på det.

Jag undrar vad ministern anser om de nationella strategier och de nationella ambitioner som finns från regeringen men också från riksdagen om att det ska vara på ett visst sätt. Var går gränsen för att man inte är inne och petar så att armlängds avstånd blir en tummetott?

Det är den diskussion som jag också hör när jag är ute och träffar kulturarbetare. Man har naturligtvis en stor förståelse för att kulturen måste ha en politik. Men hur pass mycket ska det implementeras hela vägen ned?

KRO, Konstnärernas Riksorganisation, hade någonting som hette kulturvalet.se inför valet. De hade en fråga i den kulturpolitiska enkäten. På nationell nivå vet de flesta av oss precis vad som menas med armlängds avstånd. Men det var bara 15 procent av kommunerna som svarade entydigt ja på frågan om de har en policy för att garantera konstnärer deras konstnär-

liga frihet, till exempel principen om en armlängds avstånd. Sju av tio kommuner svarade anmärkningsvärt nog nej på den frågan, skriver KRO.

Här finns ett gap mellan hur kulturpolitiken fungerar på kommunnivå och vad riksdagspartierna uttrycker på nationell nivå. Det är ganska oroande om detta inte hänger ihop. Nu när vi dessutom har kultur-samverkansmodellen borde det här på något sätt genomsyra hela vägen.

Anf. 40 Kultur- och demokratiminister

AMANDA LIND (MP):

Fru talman! Jag instämmer helt i vad Lotta Finstorp säger om hur avgörande den konstnärliga friheten är för kulturlivet och för samhället i stort. Vi har ansvar – i den statliga kulturpolitiken men naturligtvis också på kommunal och regional nivå – för att se till att konstnärlig frihet inte bara blir en skrivning i en policy utan är någonting som man levandegör och verkar och jobbar för. Det ska aldrig vara ett politiskt honnörsord utan innebörd.

Jag vill ta ett konkret exempel. Vad gäller den här typen av målsättningar för kulturpolitiken tror jag att vi är eniga om att skrivningarna är bra. Vi vill på olika sätt tillgängliggöra kultur för fler. Vi vill se till att fler grupper får ta del av kultur och även kan verka som konstnärer och kulturskapare själva. Men där finns det en helt avgörande skillnad mellan å ena sidan det övergripande arbetet för en myndighet eller för ett verksamhetsområde och å andra sidan de konkreta kriterier som man har när man ska bedöma olika konstnärliga projekt och olika bidrag. En hel del av den debatt som har förts har halkat lite fel. Det gäller till exempel debatten om museer och litteraturstöd. Man förstod inte helt hur den statliga bidragsgivningen fungerade, så man drog stora växlar på någonting som inte var fallet; det finns en väldigt tydlig separation mellan de här två frågorna.

Låt mig åter ta ett exempel, kulturarvspolitiken. Den tidigare moderata kulturministern ålade kulturarvsinstitutionerna att beakta olika slags perspektiv i innehållet i sin verksamhet. Det var någonting som min företrädare Alice Bah Kuhnke tog bort när man skrev om kulturarvspolitiken. Detta är ett typiskt exempel på att vi måste vara vaksamma på den typ av skrivningar som går rakt in mot verksamheten. Där delar jag Lotta Finstorps ambition.

Det är bra som vi har det i dag, att en stor del av de statliga bidrag som fördelas av myndigheter beslutas av professionen själv, till exempel genom att man har bedömningsgrupper med medlemmar som regelbundet byts ut. Det sitter inga politiker i de grupperna. Det tycker jag är en viktig princip. Vi måste såklart se om detta är en ordning som behöver utvecklas inom fler områden.

Jag vill också verkligen betona att jag ställer mig positiv till det som Myndigheten för kulturanalys lyfter fram, det vill säga behovet av att eventuellt göra en fördjupad granskning av det här området. Jag menar att all kunskap är bra. Det stärker också mig som minister

att kunna ta de mått och steg som krävs för att vid behov ytterligare säkra den konstnärliga friheten.

Anf. 41 LOTTA FINSTORP (M):

Fru talman! Inom vårt område, kulturpolitiken, sker det väldigt snabba förändringar med digitala plattformar och så vidare, och man måste diskutera. Jag tycker att det hela tiden behövs en rullande översyn av de här frågeställningarna, så att man aldrig trampar fel från politiken och hamnar för nära innehållet.

I frågan om vad som är god kultur får vi verkligen passa oss för att vara inne och tycka olika saker – det finns så många avarter i världen. Nordkorea har väl världens största kulturbudget. Man kan tycka att det är bra med en stor kulturbudget, men den är ju totalt styrd av politiken. Där är vi absolut inte, och jag vill inte ens jämföra. Det är verkligen ytterligheten, där en politiker talar om hur det ska se ut.

Jag är glad att vi har en total samsyn om att vi måste värna den fria kulturen. Så fort det kommer minsta varningssignal måste vi vara där och titta och kanske dessutom backa hem. Jag är väldigt glad över den här diskussionen. Jag känner mig också tillfreds med att kulturministern verkligen har ögonen på detta. Att ha varit kulturpolitiker kommunalt tror jag också är en bra bakgrund. Jag som sitter i kommunfullmäktige ska ta med mig detta hem och se hur vi tänker i min kommun kring frågeställningen om armlängds avstånd. Jag tror inte riktigt att man diskuterar så alls.

Anf. 42 Kultur- och demokratiminister
AMANDA LIND (MP):

Fru talman! Vi har ett föränderligt samhälle, precis som Lotta Finstorp säger. I takt med att samhället förändras kan det vara så att ett underperspektiv helt plötsligt blir maktens och de styrandes perspektiv. Just därför behövs konsten och kulturen som en skapande, utforskande och kritiserande kraft.

Det finns flera hot mot den konstnärliga friheten i dag. Detta tycker jag att vi ska se på med öppna ögon. Den ökade frekvensen av hat och hot mot konstnärer riskerar att leda till en helt oacceptabel självcensur. De tuffa förutsättningarna för dem som verkar som konstnärer kan leda till en anpasslighet mot den rådande makten eller de bidragssystem som finns. Det finns också tyvärr på alla nivåer politiker som tenderar att gå in och recensera och till och med tycka att jag som kulturminister borde gripa in i ett enskilt konstprojekt. Detta är det oerhört viktigt att vi gemensamt står upp och markerar mot.

Jag kommer som kulturminister att jobba varje dag för att se till att villkoren för kulturskapare stärks och att den konstnärliga friheten bevaras. Jag kommer inte att tveka att skaffa mig mer underlag för detta om det bedöms påkallat.

Med det vill jag tacka för denna viktiga debatt.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellation 2018/19:190 om villkor för kulturskapare

Anf. 43 Kultur- och demokratiminister
AMANDA LIND (MP):

Fru talman! Lotta Finstorp har frågat mig vilka åtgärder jag och regeringen avser att vidta för att genomföra förslagen i betänkandet *Konstnär – oavsett villkor?* (SOU 2018:23) och förbättra konstnärernas ekonomiska trygghet.

Låt mig slå fast att de enskilda kulturskaparna är kulturlivets absoluta fundament. Det som konstnärerna producerar utgör kärnan både i det fria kulturlivet och i det utbud som visas på kulturinstitutioner över hela landet. Att skapa bättre villkor för konstnärer att kunna leva på och utveckla sitt konstnärskap är därför viktigt för kulturens tillgänglighet och återväxt. Dessutom handlar det om kulturskapares rätt att kunna arbeta under förhållanden som är rimliga.

Den konstnärspolitiska utredningen ger en uppdaterad nulägesbeskrivning av villkoren för professionellt verksamma konstnärer och hur yrket påverkas av omvärldsförändringar såsom digitalisering, urbanisering och förändrade villkor på arbetsmarknaden. Resultatet av utredningen lämnades till regeringen i mars förra året, och betänkandet har remitterats till totalt 204 remissinstanser. Det finns nu ett gediget underlag för mig att arbeta vidare med i dessa frågor.

Jag vill redan nu klargöra att en av mina främsta prioriteringar som kulturminister är att villkoren för konstnärer och kulturskapare ska stärkas. Det behövs en konstnärspolitik som mer ändamålsenligt än tidigare kan bidra till konstnärers möjligheter att verka professionellt.

Anf. 44 LOTTA FINSTORP (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret.

Hur skulle Sverige vara utan kulturen? Och vem stannar kvar i en kreativ näring om man inte kan leva på sin lön? KRO har räknat ut att medellönen för en konstnär är 13 000 kronor per månad och att många avstår från att bli föräldrar på grund av ekonomin och den låga föräldrapenningen. Detta är oerhört oroande.

Många konstnärer jag pratat med vittnar om de åtskilliga extrajobb som måste göras för att de ska kunna betala hyra och uppehälle. När man får ett uppdrag som så småningom kommer att generera en inkomst måste i allmänhet först konstverket skapas innan intäkterna finns på kontot. Vad jag förstått när jag träffat olika konstnärer med uppdrag för offentliga miljöer finns det inte någon större skillnad vad gäller möjligheten att få intäkter innan man har kommit med sitt färdiga verk. Man får avsluta sina extraarbeten och arbeta minst 40 timmar i veckan med det som man ska leverera. Man har ett leveransdatum. Under tiden har man väldigt små inkomster att leva på. Det här är ett problem.

När det gäller ett Sverige utan kultur kan jag skoja till det eller hårdra det lite grann. Alla har vi väl sjungit

någon kärleksballad i duschen eller skrivit en kärleksdikt när vi som tonåringar var olyckligt kära. Men alla som säger att de inte är intresserade av kultur har ju någonstans hela tiden kulturen med sig i form av alla böcker och så vidare.

Självklart måste konstnärer ägna all tid åt att skapa. Då kan de naturligtvis inte arbeta och vaka på natten, eftersom de helt måste fokusera på det som de ska göra och som de har lovat att leverera.

Om konstnärer ska kunna försörja sig på sitt konstnärskap krävs det både att det finns en efterfrågan och att konstnärerna får en skälig ersättning för det arbete som de utför. Men jag tror att samhället i stort tar för givet att konst och kultur bara ska finnas.

Att jag har stort fokus på denna fråga beror på att vi inte kan ha det så här längre. När man tittar på den SOU som är gjord – jag anser att den är mycket grundligt utförd – visar den mycket tydligt att vi inte kan ha det på ett sådant sätt att en del av de yrkesverksamma i Sverige inte ingår i socialförsäkringssystemet på samma sätt som de som är anställda eller de som har ett företag. Det är svårt även om man har ett företag. Därför är socialförsäkringssystemet egentligen gjort för dem som är arbetstagare och arbetar 8 till 5 fem dagar i veckan, om jag ska hårdra det. Jag satt fyra och ett halvt år i Socialförsäkringsutredningen.

Här handlar det just om de fria yrkena, eller vad vi ska kalla dem, som faktiskt borde ha hanterats skyndsamt. Detta är nämligen den kategori yrkesutövare som har det jättesvårt i dag att kunna få till exempel sjukpenning, kunna visa sin SGI och så vidare.

Jag har till viss del fått svar när det handlar om den konstnärspolitiska utredningen. Men jag tycker att det tar för lång tid. Vi var färdiga med utredningen 2015, och redan då var utredningen uppvaktad av journalister, egenanställda, de som har F-skattsedel och så vidare och inte arbetar årsvis på samma sätt som den som är anställd. Jag förstår inte varför det tar så lång tid att få ett bra system på plats även för dessa grupper.

Anf. 45 Kultur- och demokratiminister
AMANDA LIND (MP):

Fru talman! Jag delar helt denna bild på konstnärers helt fundamentala roll i samhället i stort och i kulturlivet i synnerhet. Det handlar om möjligheten att ge barn och unga tillgång till kultur och inspireras till eget skapande och om att människor som berörs av konst och kultur upplever den på gator och torg, på föreställningar och när de öppnar en bok. Det handlar om de kreativa näringarna som Sverige har. I alla dessa verksamheter finns det en enskild konstnär, en enskild kulturskapare, i mitten. Det får vi aldrig glömma bort.

Denna SOU – *Konstnär – oavsett villkor?* – överlämnades den 28 mars förra året till regeringen. Sedan kom det en valrörelse, och det blev en övergångsregering. Men så fort jag tillträdde pekade jag ut att detta är en av mina viktigaste kulturpolitiska prioriteringar, och jag ska naturligtvis ta dessa frågor vidare. Denna utredning är under beredning, och jag kan inte föregripa beredningsprocessen av dessa förslag.

Men jag vill kommentera det som Lotta Finstorp nämner om just hur viktigt det är med en fungerande arbetslöshetsförsäkring, socialförsäkringar och att trygghetssystemen fungerar också för den ganska unika situation som konstnärer och kulturskapare befinner sig i. Det handlar om många tillfälliga anställningar, kanske säsonganställningar, och de jobbar kanske under stipendier. Även som konstnär och kulturskapare ska man naturligtvis kunna skaffa barn, vara föräldraledig och kunna gå i pension och känna att man kan leva under sjysta och drägliga villkor.

Det är ändå positivt att det i direktiven till den pågående utredningen om arbetslöshetsförsäkringen framgår att den också ska ta hänsyn till den konstnärspolitiska utredningen. Detta bevakar jag såklart, och jag tycker att det är viktigt. Sedan kan jag inte föregripa den processen.

Jag kan också lägga till att förutom den statliga konstnärspolitiken och det som finns i denna utredning handlar det om, precis som lyfts fram i utredningen, att systemen ska funka och att det ska finnas goda möjligheter för tillträde till utbildningar för personer med olika slags bakgrund, det vill säga att vi måste bredda den konstnärliga rekryteringen. De statliga stipendierna och bidragen ser man också som mycket viktiga. Det finns ett intressant förslag om en bildkonstnärsfond, som finns i Norge, som man har tittat på. Man lyfter också fram värdet och vikten av den regionala kulturen, det vill säga de regionala kulturinstitutionerna som både kan anställa konstnärer och kulturskapare och som kan ha uppdrag som sprider den kulturella infrastrukturen i hela landet. Där är kultursamverkansmodellen naturligtvis den viktigaste grunden.

Som Lotta Finstorp också lyfter fram kommer vi då också in på vikten av att politiker överallt i hela landet bär detta ansvar, det vill säga att se till att när de upphandlar konst och gör olika typer av konstnärliga projekt inte låter konstnären vara den som sitter och jobbar gratis på ett möte utan faktiskt utformar processer på sjysta villkor. Där har Konstnärsnämnden nu ett uppdrag att jobba med att stötta kommuner och regioner med detta, och de har valt ut vissa pilotkommuner som får ansöka om att fördjupa sin kompetens. Det tycker jag är ett mycket viktigt arbete, och det ska vi fortsätta med.

Anf. 46 LOTTA FINSTORP (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för detta. Vi är många som väntar på att de kreativa näringarna och de yrkeskunniga där ska få komma in i socialförsäkringssystemet. De betalar skatt precis som de flesta andra. Jag tror att man inte betalar skatt för de ett- och tvååriga arbetsstipendierna, men de är inte heller pensionsgrundande. Och det gäller inte bara inom konstnärssfären och inom de kreativa näringarna, utan ett- och tvååriga stipendier är inte pensionsgrundande.

Om man ska skapa utifrån att man har fått arbetsstipendier måste det säkras upp att de faktiskt gäller precis som vilken lön som helst för att det ska bli bra utifrån socialförsäkringssystemet.

När man tittar på utredningen *Konstnär – oavsett villkor?* slås man till exempel av att de kvinnliga konstnärernas lönenivåer ligger under de manliga. Jag tycker att denna utredning är mycket bra gjord. Framför allt för mig som är ny inom detta område innebar det att jag kunde skaffa mig mycket bra kunskap och bakgrund. Den är mycket bred i sitt slag. Det blir intressant att se vad remissinstanserna säger men också vad regeringen kommer fram till hur den ska gå vidare.

Man måste titta på de kreativa näringarna för vad de är. När man tittar på tillväxten i fråga om bnp på detta område börjar det se mycket bra ut. Jag vet att till exempel Region Sörmland har talat med Sörmlands-turism AB och frågat hur Sörmlandsturism kan se till att kulturen kommer in mer i besöksnäringen och hur den kan lyftas fram. Man ser nämligen att det finns vinster att hämta.

Då måste också kulturskaparna ha rimliga villkor för att kunna finnas med i detta race, som man kan kalla det, alltså besöksnäringen. Detta har mätts mycket tydligt av Tillväxtverket. Kreametern är mycket bra att titta på.

Jag tror att vi också måste bli ännu bättre på att lyfta fram de kreativa näringarna. Man kan höra att kulturen är tärande. Men nu finns det svart på vitt att det faktiskt inte är så. Här kan man verkligen mäta det.

Man kan jämföra med den förra interpellationsdebatten som handlade om den fria kulturen och kittet mellan pelarna vård, skola och omsorg. Där är det kanske svårare att mäta det. Men när det handlar om besöksnäringen och de kreativa näringarna som en del i näringspolitiken och i näringslivet i Sverige blir det mycket tydligt hur man faktiskt kan mäta detta. Jag gillar det jättemycket.

När det gäller sektorns bidrag till bnp framgår det i utredningen hur kulturföretagandet växer och exporterar för miljarder. Det finns till exempel 128 000 verksamheter inom kulturella och kreativa näringar, och de växer för varje år.

Slutligen ska jag nämna, innan jag har mitt sista inlägg, att detta bidrag med minst 130 miljarder kronor – eller 3,1 procent – till bnp år 2015. Det har ju ökat sedan dess; det var den senaste siffran jag hittade.

Anf. 47 Kultur- och demokratiminister
AMANDA LIND (MP):

Fru talman! Det är jätteviktiga perspektiv Lotta Finstorp tar upp.

Det handlar väl i grunden om att inte se kultur, konst och kreativitet som ett särintresse utan som något som faktiskt genomsyrar hela vårt samhälle och hela vår samhällsutveckling. Konsten och kulturen har ett fundamentalt egenvärde – men även många goda, positiva effekter som vi värnar, älskar och vill ha mer av. Då kan man inte glömma den enskilda kulturskaparen. Även om det kanske finns en gammal syn att det är lidande som föder den bästa konsten tror jag att få kulturskapare i Sverige skulle hålla med om den saken.

Trygghetssystemen är en viktig del, och dem tittar utredningen på. Det gäller även olika möjligheter för

unga kulturskapare att komma in på ett bra sätt, liksom alla delar som har att göra med olika typer av ekonomiska strukturer som naturligtvis också behövs. Jag hoppas verkligen att även Lotta Finstorp och alla vi som är kulturpolitiker – såväl nationellt, i det här fallet, som regionalt och kommunalt – ser att det ligger en ekonomi i detta. Man kan inte räkna med att konstnärer och kulturskapare jobbar gratis, utan vi ska se till att det finns goda förutsättningar. Det handlar om såväl den offentliga konsten och att kunna göra de upphandlingarna på ett bra sätt som att se vad vi kan göra för att stärka de insatser staten gör för att fler konstnärer ska kunna verka under sjysta och drägliga villkor.

För att visa på stens och kulturens betydelse i vårt gemensamma samhällsbygge vill jag också passa på att lyfta fram den politik för gestaltad livsmiljö som togs fram under den förra mandatperioden, med målsättningar för detta. Där slår man fast vilken betydelse konst och kreativitet har när vi gestaltar olika miljöer och bygger vårt samhälle. Man pekar på till exempel enprocentsregeln, som ju många kommuner och regioner – och även vi som stat – har ett ansvar att uppfylla vid olika typer av investeringar.

Utredningen är som sagt spännande och ger en bra bild av konstnärers förutsättningar i dag. Det är en mycket högutbildad grupp som tyvärr har extremt låga inkomster i relation till de olika typer av värden som skapas av kulturen – och värdet av den fria kulturen, som absolut inte kan mätas i pengar. Här måste vi alltså fortsätta att stå upp och kämpa. Jag ser fram emot att kunna återkomma med hur vi tar den konstnärspolitiska utredningen vidare.

Anf. 48 LOTTA FINSTORP (M):

Fru talman! Jag ser fram emot att det kommer en proposition efter utredningen.

Eftersom ministern även är idrottsminister vill jag säga att idrott är världens bästa förebyggande åtgärd när det gäller social inkludering. Människor inkluderas i idrotten, och det gäller barn och unga. Därför måste vi kanske satsa mest på barn och unga, för att få en förebyggande funktion och den sociala inkluderingen.

Jag vill också göra ett medskick som är väldigt politiskt: Så fort det blir skattehöjningar för till exempel barnfamiljer och de får mindre pengar i plånboken är det inte sällan kulturupplevelser de drar in på.

Vi måste säkerställa att de som finns inom kreativa näringar inte bara kan få betalt för sina uppdrag utan även ingår i socialförsäkringssystemet på samma sätt som de allra flesta människor i Sverige gör.

Jag tror att det blir intressant att återkomma när regeringen har landat i hur man ska gå vidare med utredningens förslag. Det finns nämligen ett antal väldigt konkreta förslag på hur kreativa näringars kulturarbetare och företagare ska kunna verka på en sund arbetsmarknad och med sund ekonomi för att kunna göra gott för oss andra. Det är nämligen vad det handlar om.

Anf. 49 Kultur- och demokratiminister

AMANDA LIND (MP):

Fru talman! Jag konstaterar att jag och Lotta Finstorp verkar vara överens om att det är viktigt att kulturskapare och konstnärer kan arbeta under rimliga villkor, och vi verkar vara överens om konstnärers betydelse för ett vitalt kulturliv.

Lotta Finstorp tog upp skattehöjningar, och därför vill jag även ta upp frågan om skattesänkningar. Problemet och utmaningen med stora skattesänkningar är att de innebär färre möjligheter att förstärka exempelvis kultursamverkansmodellen och att färre investeringar i vårt kulturliv är möjliga att göra. Jag konstaterar tyvärr att vårändringsbudgeten från Moderaterna var förvånansvärt tom på kulturpolitiska förslag. Jag hoppas dock att vi kan fortsätta och att även Lotta Finstorp och Moderaterna ser att satsningar på kultur kan få gå före skattesänkningar i kommande budgetarbeten.

Det behövs en konstnärspolitik. Det har skett stora samhällsförändringar, och konstnärer lever i dag under på många sätt oacceptabla villkor. Det gäller såväl de ekonomiska förutsättningarna och trygghetssystem som inte är anpassade som att man utsätts för hat och hot, vilket innebär en risk gällande den konstnärliga friheten. Det har vi varit inne på i en tidigare interpellationsdebatt. Därför behöver vi ta oss an konstnärsgörna på ett samlat, tryggt och tydligt sätt.

Även om vi inte delar alla analyser och svar gläder det mig att frågan lyfts, och jag vill tacka Lotta Finstorp för interpellationsdebatten.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 15 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Proposition

2018/19:116 Genomförande av EU:s reviderade direktiv om säkerhet ombord på passagerarfartyg

Framställning

2018/19:RB3 Statens roll på betalningsmarknaden

EU-dokument

COM(2019) 163 Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, europeiska rådet och rådet Att ytterligare stärka rättsstatsprincipen inom unionen Läget idag och vägar framåt

Motioner

med anledning av prop. 2018/19:96 Polisens tillgång till underrättelser från Försvarets radioanstalt
2018/19:3075 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V)

med anledning av prop. 2018/19:111 Ändringar i lagen om marktjänster på flygplatser
2018/19:3071 av Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C)

med anledning av skr. 2018/19:104 Sveriges medlemskap i FN:s säkerhetsråd 2017–2018
2018/19:3089 av Lars Adaktusson m.fl. (KD)
2018/19:3090 av Kerstin Lundgren m.fl. (C, L)
2018/19:3091 av Hans Wallmark m.fl. (M)

med anledning av skr. 2018/19:110 Riksrevisionens rapport om Skolverkets och Skolinspektionens arbete mot ootillåten spridning av nationella prov
2018/19:3088 av Kristina Axén Olin m.fl. (M)

§ 16 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 26 april

2018/19:211 Klimatlagen och mobilitet

av Lars Beckman (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2018/19:212 Ungas möjligheter till bostad

av Lars Beckman (M)

till statsrådet Per Bolund (MP)

§ 17 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 26 april

2018/19:580 Sveriges miljö- och klimatmål

av Anders Åkesson (C)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2018/19:581 Pensionärer hos Kronofogden

av Jörgen Berglund (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2018/19:582 Information om rökfria utomhusmiljöer

av Barbro Westerholm (L)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2018/19:583 Rutiner för handläggning av bilstöd

av Bengt Eliasson (L)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2018/19:584 Prämtrafik som ett femte trafikslag

av Jimmy Ståhl (SD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2018/19:585 Andrahandsbiljetter

av Angelica Lundberg (SD)

till statsrådet Ardan Shekarabi (S)

2018/19:586 Kompetens för utryckningsförare

av Elisabeth Björnsdotter Rahm (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

den 29 april

2018/19:587 Uppvisning av terrängfordon

av *Martina Johansson* (C)
till miljö- och klimatminister *Isabella Lövin* (MP)
2018/19:588 Den nya vårdskatten
av *Camilla Waltersson Grönvall* (M)
till socialminister *Lena Hallengren* (S)
2018/19:589 Trafikverkets upphandling av transportpolitiskt motiverad flygtrafik
av *Linda Ylivainio* (C)
till infrastrukturminister *Tomas Eneroth* (S)
2018/19:590 Ny och uppdaterad nationell cancerstrategi
av *Camilla Waltersson Grönvall* (M)
till socialminister *Lena Hallengren* (S)
2018/19:591 Nordiska doktorandprogram
av *Kjell-Arne Ottosson* (KD)
till statsrådet *Matilda Ernkrans* (S)
2018/19:592 Sveriges deltagande på världsutställningen Expo 2020 i Dubai
av *Ali Esbati* (V)
till näringsminister *Ibrahim Baylan* (S)
2018/19:593 Lokaluthyrning till icke momspliktig verksamhet
av *Hampus Hagman* (KD)
till finansminister *Magdalena Andersson* (S)
2018/19:594 Stärkt äganderätt
av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)
till statsrådet *Jennie Nilsson* (S)

§ 18 Anmälan om skriftligt svar på fråga

Skriftligt svar på följande fråga hade kommit in:

den 26 april

2018/19:545 Krigsförberedande åtgärder mot Sverige
av *Pål Jonson* (M)
till statsrådet *Mikael Damberg* (S)

§ 19 Kammaren åtskildes kl. 13.26.

Sammanträdet leddes
av förste vice talmannen från dess början till och med
§ 12 anf. 33 (delvis) och
av andre vice talmannen därefter till dess slut.

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll.....	1
§ 2 Anmälan om ny ledamot av riksdagen	1
§ 3 Anmälan om ersättare för statsråd.....	1
§ 4 Meddelande om frågestund	1
§ 5 Anmälan om fördröjt svar på interpellation	1
§ 6 Ärenden för hänvisning till utskott.....	1
§ 7 Ärenden för bordläggning	1
§ 8 Svar på interpellation 2018/19:174 om upphandling av nattåg ...	2
Anf. 1 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	2
Anf. 2 ANDERS HANSSON (M)	2
Anf. 3 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	2
Anf. 4 ANDERS HANSSON (M)	3
Anf. 5 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	4
Anf. 6 ANDERS HANSSON (M)	4
Anf. 7 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	4
§ 9 Svar på interpellation 2018/19:175 om ekonomisk kompensation till flyget.....	5
Anf. 8 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	5
Anf. 9 ÅSA COENRAADS (M).....	5
Anf. 10 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	6
Anf. 11 ÅSA COENRAADS (M).....	6
Anf. 12 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	7
Anf. 13 ÅSA COENRAADS (M).....	7
Anf. 14 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	7
§ 10 Svar på interpellation 2018/19:177 om farledsavgifter	8
Anf. 15 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	8
Anf. 16 ANDERS HANSSON (M)	8
Anf. 17 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	9
Anf. 18 ANDERS HANSSON (M)	9
Anf. 19 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	10
Anf. 20 ANDERS HANSSON (M)	10
Anf. 21 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	11
§ 11 Svar på interpellation 2018/19:178 om illegala körskolor	11
Anf. 22 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	11
Anf. 23 JESSIKA ROSWALL (M)	11
Anf. 24 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	12
Anf. 25 JESSIKA ROSWALL (M)	12
Anf. 26 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	13
Anf. 27 JESSIKA ROSWALL (M)	13
Anf. 28 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	14
§ 12 Svar på interpellation 2018/19:181 om Östlig förbindelse	14
Anf. 29 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	14
Anf. 30 KJELL JANSSON (M).....	14
Anf. 31 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	15
Anf. 32 KJELL JANSSON (M).....	15
Anf. 33 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	16
Anf. 34 KJELL JANSSON (M).....	16
Anf. 35 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	17
§ 13 Svar på interpellation 2018/19:189 om politisk styrning av kulturen.....	17
Anf. 36 Kultur- och demokratiminister AMANDA LIND (MP)	17
Anf. 37 LOTTA FINSTORP (M)	18
Anf. 38 Kultur- och demokratiminister AMANDA LIND (MP)	18
Anf. 39 LOTTA FINSTORP (M)	19

Anf. 40 Kultur- och demokratiminister AMANDA	
LIND (MP)	19
Anf. 41 LOTTA FINSTORP (M)	20
Anf. 42 Kultur- och demokratiminister AMANDA	
LIND (MP)	20
§ 14 Svar på interpellation 2018/19:190 om villkor för	
kulturskapare	20
Anf. 43 Kultur- och demokratiminister AMANDA	
LIND (MP)	20
Anf. 44 LOTTA FINSTORP (M)	20
Anf. 45 Kultur- och demokratiminister AMANDA	
LIND (MP)	21
Anf. 46 LOTTA FINSTORP (M)	21
Anf. 47 Kultur- och demokratiminister AMANDA	
LIND (MP)	22
Anf. 48 LOTTA FINSTORP (M)	22
Anf. 49 Kultur- och demokratiminister AMANDA	
LIND (MP)	23
§ 15 Bordläggning	23
§ 16 Anmälan om interpellationer	23
§ 17 Anmälan om frågor för skriftliga svar	23
§ 18 Anmälan om skriftligt svar på fråga	24
§ 19 Kammaren åtskildes kl. 13.26.	24