

Torsdagen den 25 januari

Kl. 12.00–13.27
14.00–14.59

§ 1 Anmälan om kompletteringsval

Andre vice talmannen meddelade att Miljöpartiets riksdagsgrupp anmält Mats Pertoft som suppleant i utbildningsutskottet.

Andre vice talmannen förklarade vald *under tiden den 25 januari–30 april* till

suppleant i utbildningsutskottet
Mats Pertoft (MP)

§ 2 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

Interpellation 2017/18:278

Till riksdagen

Interpellation 2017/18:278 Väg- och järnvägsinvesteringar
av Christian Holm Barenfeld (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 13 februari 2018.

Skälet till dröjsmålet är brist på tider i kammaren samt tidigare inbokade resor och arrangemang.

Stockholm den 24 januari 2018

Näringsdepartementet

Tomas Eneroth (S)

Enligt uppdrag

Fredrik Ahlén

Expeditionschef

§ 3 Anmälan om faktapromemorior

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

2017/18:FPM44 Förordning om efterlevnad och upprätthållande av harmoniserad unionslagstiftning KOM(2017) 795 till näringsutskottet

2017/18:FPM45 Förordning om ömsesidigt erkännande av varor KOM(2017) 796 till näringsutskottet

§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Motion

2017/18:3953 till justitieutskottet

EU-dokument

KOM(2017) 795 till näringsutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 20 mars.*

KOM(2018) 20 till skatteutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 20 mars.*

KOM(2018) 33 till trafikutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 19 mars.*

Svar på
interpellationer

§ 5 Svar på interpellation 2017/18:296 om mer kollektivtrafik för pengarna

Anf. 1 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Emma Wallrup har frågat mig om jag avser att verka för att regeringen lägger fram fler förslag för att nå en ökad samhällsnytta, och som ger mer kollektivtrafik för pengarna, samt hur jag bedömer att vi på ett realistiskt sätt kan närma oss fördubblingsmålet inom kollektivtrafiken och vilka politiska verktyg som krävs.

Jag vill inleda med att regeringen anser att kollektivtrafik kan bidra till lösningar på flera miljö- och klimatutmaningar, särskilt i städer. Sverige har bland annat ambitionen att bli världens första fossilfria välfärdsland. God samhällsplanering ökar möjligheterna till transporteffektiva städer som samtidigt kan underlätta för resenärer att välja kapacitetsstark kollektivtrafik, gång och cykel i stället för personbil.

Emma Wallrup refererar till en rapport från Svensk Kollektivtrafik som lyfter fram en rad förslag för att minska kostnaderna för regionala kollektivtrafikmyndigheter och samtidigt ge mer samhällsnytta.

Då regional kollektivtrafik är ett ansvar för kommuner och landsting i respektive län och då till exempel lokal infrastruktur och skolor är ett kommunalt ansvar är det flera av förslagen som framför allt rör dessa aktörer på lokal och regional nivå.

Staten har också möjlighet att främja kollektivtrafiken, och regeringen har tagit flera initiativ på detta område. Genom stadsmiljöavtal kan kommunerna få medfinansiering för investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik. Samhället får därmed möjlighet att få mer kollektivtrafik för pengarna. Vidare ger regeringens elbusspremie möjlighet för regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner att söka en premie för införskaffande av elektriskt drivna bussar. Regeringen bidrar också till fungerande kollektivtrafik genom investeringar i transportinfrastruktur, såsom järnvägar och buskörfält, och det finns ytterligare möjligheter för kommuner att söka medfinansiering för vissa kollektivtrafikåtgärder genom förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera.

Dessutom görs, inom regeringens samverkansprogram Nästa generations resor och transporter, en satsning på en nationell färdplan för kombinerad mobilitet för att underlätta tjänster som erbjuder möjlighet att resa med bil, cykel, kollektivtrafik eller med andra färdmedel genom ett enda abonnemang. Redan våren 2018 kan sådana tjänster finnas tillgängliga.

Sammanfattningsvis kan sägas att regeringen har tagit en rad initiativ för att främja kollektivtrafik för en ökad samhällsnytta, samtidigt som ett stort ansvar för utvecklingen av kollektivtrafiken ligger hos andra aktörer, bland annat på lokal och regional nivå.

Anf. 2 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Jag ville ställa denna fråga till ministern eftersom den är så otroligt viktig.

Vi har ett stort klimatproblem. Det är ganska otäckt att se hur korallreven i alla världens hav håller på att dö ut, därför att haven har blivit surare i och med en ökad koldioxidhalt. Det är otäcka scenarier.

Vi ser starka väderhändelser som kommer att påverka inte minst infrastrukturen i världens länder, vilket kommer att göra samhället väldigt sårbart om vi inte agerar mycket kraftfullt och tittar på hur vi både kan fånga in koldioxid och minska utsläppen.

Vi är i ett akut krisläge – det finns inget annat man kan säga. Därför är kollektivtrafiken så oerhört viktig. Det är problem med att få biobränslet att räcka, problem med mineraler till elbilar och så vidare. Kollektivtrafiken är nog den viktigaste pusselbiten, skulle jag vilja säga, för att få ihop hela pusslet.

Kostnaderna i kollektivtrafiken har ökat från 28,4 miljarder kronor år 2007 till 45,6 miljarder kronor år 2016. Den rapport som har tagits fram av Svensk Kollektivtrafik pekar på att det bland annat är dyrare fordon som har gjort att det kostar mer, men även kostnaderna för upphandling, avtal, bränsle och löner har ökat.

Vi behöver titta på dels hur vi kan få pengarna att räcka till mer kollektivtrafik, dels hur vi kan få en stark styreffekt över till ett ökat resande. Själv har jag tittat jättemycket på Freiburg, som har jobbat med samhällsplanering och att satsa på kollektivtrafiken och där sänka priset. Jag brukar tala om att det är tre ben: ökad tillgänglighet för kollektivtrafik, minskad

tillgänglighet för bil i staden och sänkta priser för kollektivtrafik. I Freiburg kostar ett månadskort 500 kronor för resor i hela regionen, så det är väldigt fördelaktigt, och då ingår även spårvagn.

I Freiburg har samhällssubventionen minskat med den här satsningen. Trots att de har sänkt priset får de in mer pengar genom den starka häv-armseffekten för ett ökat resande med kollektivtrafiken. Jag har även talat med forskare som stöder den här modellen och säger att det är exakt så man ska jobba.

Jag tänker att vi från statligt håll skulle kunna gynna en sådan utveckling. Vi skulle kunna ta fram en plan, dels för hur man kan sänka priset för resenären, dels för hur man kan bidra till det till kommunerna på olika sätt. Detta har vi i Vänsterpartiet motionerat om.

Man skulle också kunna erbjuda eller ställa krav på kommuner och regioner att ha bättre plattformar för samordning och skapa en struktur där samhällsplanerna i kommunen och den regionala kollektivtrafikmyndigheten samverkar för att få en stadsplanering som gynnar kollektivtrafiken, och då även diskutera prisbilden. Under nyliberalismen, då man har velat sänka skatter, har det varit tabu i Sverige att tala om pris i kollektivtrafiken. Folk nästan skriker åt en när man höjer rösten i ett forum och bara nämner att också kollektivtrafikens taxor måste vara en del av bilden. Precis som vid alla annan konsumtion finns det där ett samband mellan pris och efterfrågan.

Detta har vi inte fått diskutera, mycket på grund av, tror jag, att man har varit så rädd för att skatteintäkterna inte skulle räcka. Men nu är vi i ett annat läge. Vi styr om båten och går mot en ökad fokusering på samhällsnyttor och inte bara skattesänkningar, så jag tror att det är ett nytt läge nu att diskutera detta.

Anf. 3 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Tack, Emma Wallrup, för engagemanget! Jag delar det i allra högsta grad, och jag delar också uppfattningen att det var en sorglig period när man satte skattesänkningar före viktiga samhällsinvesteringar. Jag märker tydligt i rollen som infrastrukturminister att det är otroliga hål, inte bara fysiska hål på vägar runt omkring i landet utan också i underhållsplaner och investeringar. Det är därför som vi satsar 100 miljarder mer i kommande nationell plan på infrastruktur, för det behövs. Mycket av investeringarna kommer att vara i inte minst spårbunden trafik. För att vi ska klara att bli världens första fossilfria välfärdsland gäller det att satsa på det som är klimatsmart.

Vi har under vår regeringsperiod kanske gjort mer än vad någon regering tidigare har gjort för att just främja utvecklingen av kollektivtrafik, och i hela landet. Jag inser att mycket av diskussionen handlar om vad vi kan göra i våra stora städer när det handlar om stadsmiljöavtalen, elektrifiering av bussar och anropsstyrd trafik. Det pågår en mängd projekt där vi är med och finansierar och ordnar medfinansiering.

Jag kommer själv ursprungligen från Kosta med 800 invånare. Jag har sedan vuxit upp i Växjö. I den landsbygd som jag kommer ifrån är det minst lika viktigt att vi hittar alternativ. Därför är satsningen på kollektivtrafik i landsbygd också väldigt bra, för man hittar fler verktyg som gör att man kan hitta andra alternativ.

Jag tror att både regeringen och Emma Wallrup är rätt i tiden. När det gäller konsumtionsmönster och resvanor kan vi naturligtvis konstatera att den yngre generationen är för en ökad mobilitet; man vill röra sig mer. Men man är inte lika benägen att äga en egen bil och ha den utanför sitt eget hus, utan man hittar gärna andra transportmedel. Det innebär att intresset för bilpooler och anropsstyrd trafik ökar dramatiskt.

Kopplar vi sedan på, vilket jag vet att interpellationen inte fullt ut handlar om men jag inte kan låta bli att nämna, möjligheten att få en digitaliserad och självkörande fordonspark som kan främja goda transporter och smarta och effektiva lösningar i stadskärnor står vi inför oanade möjligheter.

Ska det funka krävs en samplanering av alla aktörer. Jag har varit tydlig med att Trafikverket i sitt arbete inte bara ska titta på vägar och järnvägar och den fysiska infrastrukturen utan också ska titta på hur bostadsområden utvecklas och på hela samhällsplaneringen. Det är därför Trafikverkets förslag till nationell plan för första gången har med bostäder, något som egentligen borde vara självklart.

Ska vi bygga samhällen där vi ska leva och bo och kunna ta oss till jobb och till vänner och bekanta måste planeringen ha lite större horisont än det enskilda vägprojektet. Då måste vi se hur vi bygger framtidens stad där kollektivtrafik, miljözoner och andra lösningar kommer att vara en mycket naturlig del.

Jag känner att det här är ett politikområde där regeringen tar fler initiativ än vi någonsin gjort och där intresset är stort. Låt oss gemensamt verka för att pendeln inte slår tillbaka, utan att det miljöengagemang som finns både i städer och på landsbygd renderar ökat tryck på fler politiska satsningar på kollektivtrafik och ökade resurser för att kunna göra smarta investeringar.

Jag ser att fordonsindustrin redan är långt framme. Man vill vara med i denna utveckling och erbjuder smarta alternativ för upphandling. Vidare är den elbusspremie som vi har föreslagit och nu driver igenom ett bra exempel på något som kan ge stor effekt i stadskärnorna framöver.

Anf. 4 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Jag delar mycket av ministerns syn på detta. Men jag frågar mig varför priset inte omnämns. Vi har en situation där kollektivtrafiken har blivit väldigt dyr. Många bilförare säger att de väljer bilen för att det är billigare. Inte minst gäller det många män som vill äga sin bil och fortsätta att ha bil.

När kollektivtrafiken byggs ut anpassas den till medelklassens affärsmän. Man har byggt snabba stomlinjer med ganska högra priser. Det är en könsmaksordning i trafikplaneringen som vi behöver komma bort från. Vi har gynnat trafik som framför allt affärsmän reser med. Det gäller flyg, och nu är det höghastighetståg. Här riskerar det också att bli höga priser. Alla modeller pekar på att denna grupp kommer att gynnas, för de kommer att få högre löner.

Detta är inte okej. Vi måste planera samhället för alla, och prisbilden är jätteviktig för låginkomsttagare, som Socialdemokraterna borde värna, för kvinnor och för pensionärer men även för den som vill välja bort bilen av plånboksskäl. Därför är det sorgligt om ministern inte vill diskutera priset. Jag hoppas att ministern kommer att följa samhällsutvecklingen och

våga göra det framöver. Det kanske är svårt att ta ny ställning, men vi behöver ta denna diskussion.

Faktum är att vi står inför en stundande klimatkris som är mycket obehaglig. Vi måste vidta de starka åtgärder som behövs, och här kan priset i kollektivtrafiken vara viktigt för att verkligen nå fördubblingsmålet.

Jag vet att många kollektivtrafiknämnder, inte minst i Uppsala, nästan har släppt tron på att det går att nå fördubblingsmålet. Men det går. Om man använder alla de tre ben som jag nämnde tidigare, inbegripet tillgänglighet och pris, har man alla möjligheter att nå fördubblingsmålet och eventuellt även få en god budget om man jobbar på rätt sätt.

Detta är spännande. Det är inte säkert att det ger samma effekt i regionerna, men man borde kunna göra lite fler försök och gå i denna riktning.

Många av de förslag som läggs fram i rapporten går åt detta håll. Även utredningen om en fossilfri fordonsflotta, som regeringen nyligen har tillsatt för att se hur man kan jobba vidare och ta fram fler åtgärder till olika myndigheter, föreslår att stadsmiljöavtalen kan jobba mer effektivt vad gäller att ha motprestationer för att minska bilismen i städerna. Här skulle man kunna använda detta tänkesätt för att få en hävarmseffekt.

Därför frågar jag ministern igen: Hur ska vi få mer kollektivtrafik för pengarna, och hur kan vi verkligen närma oss fördubblingsmålet?

Anf. 5 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag tycker att jag svarade på frågan. Vi gör stora satsningar för att stärka kollektivtrafiken. Vi gör det genom att vi, kanske mer än någon regering, ökar samfinansieringen och resurserna till kollektivtrafiken. Det gäller vare sig vi talar om kollektivtrafik på landsbygden eller via stadsmiljöavtalen. För att inte tala om att vi inför avgiftsfri kollektivtrafik under sommarlovet för skolungdomar, på tal om prisfrågan. Så vi diskuterar såklart också prisfrågan.

Samtidigt måste man vara medveten om att det inte är regeringen som bestämmer SL:s taxor. Det är inte regeringen som har ansvar för Skånetrafiken eller andra, utan det är regionala huvudmän. Det gör att jag i egen skap av statsråd ska vara väldigt försiktig med att peka finger åt de politiker i regioner och kommuner som har att ansvara för kollektivtrafiken. Det ansvaret ska de ta och väga mot andra viktiga angelägenheter som de har inom ramen för regionens ansvar.

Det staten gör är att underlätta deras vardag genom viktiga investeringar, genom stadsmiljöavtalen, genom landsbygdssatsningen och genom att dessutom brett genom de forskningsprogram vi har främja en utveckling där vi hittar smartare modeller med anropsstyrd trafik och elektrifierad drivlina.

När det gäller snabba linjer och vilka grupper som premieras delar jag helt och hållet utgångspunkten att vi måste fortsätta att genomlysas så att vi dels med könsuppdelad statistik, dels med granskning av resmönster ser vilka som gynnas av satsningarna.

Min bestämda uppfattning är att satsningar på kollektivtrafik har en tydlig genderprofil. Det är i högre utsträckning kvinnor som använder sig av kollektivtrafik och alltså är det, ur den synpunkten, bra för jämställdheten, men vi måste skaffa bättre underlag för att veta detta.

Jag tänker inte här recensera debatten i Stockholmsområdet om skip stop. Men det är klart att den prioritering man har valt i stora trafiktäta regioner påverkar vilka satsningar man gör. Men det är inte regeringens sak att avgöra. Vi kan stimulera, och det gör vi, vi kan premiera och påverka prisbilden och vi kan se till att man gör rätt investeringar. Vi stärker kollektivtrafiken på ett bra sätt – mer än vad kanske någon annan regering har gjort.

Vi gör detta i glatt och bra samarbete med Vänsterpartiet, så därför vill jag indirekt tacka Emma Wallrup för gott bistånd i detta arbete.

Anf. 6 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Ja, jag är också glad för att vi kan samarbeta i detta i budgeten och i andra sammanhang. Det är bra. Det är också bra att fokus sätts alltmer på järnväg och kollektivtrafik, vilket Vänsterpartiet välkomnar.

Vi vill ha en konstruktiv dialog och jobba effektivt. Vi har hela tiden ett målfokus på att alla ska vara med i samhället och att kollektivtrafiken inte ska bli för dyr så att alla kan resa.

Innan jag kom till riksdagen jobbade jag inom äldreomsorgen. Jag jobbade med ensamstående kvinnor som slet hårt och var ambitiösa. De drabbades hårt när det infördes ett regionkort i Uppsala, för då höjde man gladeligen priset på månadskortet med 50 procent. Man trodde nämligen att fler ute i länet skulle resa. De kvinnor jag jobbade drabbades hårt av detta, och vissa tog körkort medan andra slet med cykeln även vintertid.

Detta är inte okej i en samhällsutveckling där vi borde värna alla grupper och särskilt dem som tar hand om våra äldre och närmaste.

Jag tycker när vi borde lägga ribban högre när vi talar priser och inte fortsätta den nyliberala eran med byggande av snygga resecenter där ingen kan sitta och det är lättast att konsumera, med höga priser i kollektivtrafiken, med snabba stomlinjer så att pensionärer får gå långt och så vidare. Vi måste byta samhällsfokus.

Ett annat problem är att man i många områden planerar trånga bostadsområden där kollektivtrafiken inte får plats eftersom vi har stadsplanerare som har i uppdrag att planera snyggt och trångt i stället för funktionellt. Det är ett problem från den nyliberala eran som vi måste ta itu med.

Anf. 7 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag tänker inte recensera stadsplanerare, lokala beslutsfattare eller dem som utformar smarta trafiklösningar. Jag förutsätter att de gör detta utifrån de allra bästa visioner och tankar om hur fler ska kunna åka med kollektivtrafiken.

På tal om prisbilden inser jag att det alltid, inte minst hos dem som har att fatta beslut om regiontrafiken, kommer att finnas en avvägning mellan subventionsgraden för trafiken och att få pengar för stora investeringar. Vi ska vara medvetna om att kollektivtrafiken subventioneras. Vi bidrar alla gemensamt, för biljettintäkterna täcker inte kostnaderna.

Både jag och Emma Wallrup tillhör dem som tycker att kollektivtrafiken inte ska ha gamla dieselbussar utan elektrifierade fordon och smarta lösningar, men detta kräver att man har resurser för att kunna göra dessa investeringar framöver. Jag tror att investeringsnivåerna kommer att vara fortsatt höga, oavsett om vi pratar om spårbunden kollektivtrafik eller

andra typer av fordon. Vi måste hitta smarta finansieringsmodeller för detta, och det är klart att det kan gå ut över priset.

Alla medborgare i det här landet kommer att få göra en uppoffring när vi ska gå från ett samhälle som fullständigt har struntat i vilka koldioxidutsläpp vi har till ett samhälle där vi alla måste ta ansvar. Detta kommer att påverka oavsett om vi åker flyg – på tal om flygskatten – tåg eller bil, eller för den delen de kollektiva lösningar vi har.

Vi måste inse att resandet kommer att kosta något mer om vi ska göra det klimatsmart. Jag är fullständigt optimistisk över möjligheterna, för svenska folket vill åka med. Låt oss se till att vi ger de regionala politikerna verktyg för att fatta rätt beslut. Om inte annat får väljarna justera detta vid nästkommande valrörelse.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 6 Svar på interpellation 2017/18:297 om en fossilfri fordonsflotta

Anf. 8 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Emma Wallrup har frågat mig hur jag bedömer möjligheterna att nå målet om fossilfrihet till 2030 samt vilka konkreta styrmedel jag bedömer att vi behöver stärka eller vilka nya styrmedel som jag bedömer behöver komma på plats för att möjliggöra måluppfyllelse.

Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland, och de nationella miljökvalitetsmålen ska nås. På regeringens förslag har riksdagen beslutat att växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart – ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010. För att nå målet behövs åtgärder på flera fronter där både samhällsplanering och utveckling av effektiva transportsystem, inklusive effektiva fordon, fossilfria drivmedel och åtgärder som hanterar transportefterfrågan, kan bidra. Naturvårdsverket har gjort en första prognos av möjligheterna för måluppfyllelse. Analysen visar att vi är på rätt väg men att ytterligare styrmedel behövs.

För att nå målen krävs vidare bland annat en fortsatt snabb teknisk utveckling av fordon och drivmedel som möjliggör en substitution av fossil-drivna transporter. Samtidigt kommer omställningen till 2030 till stor del att ske med dagens fordonspark. Tillgång till biobränslen för den befintliga fordonsparken är därför avgörande för att nå sektorsmålet.

Regeringen har under mandatperioden redan vidtagit en lång rad åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från transporter. Här kan nämnas ett bonus–malus-system som stimulerar köp av fordon med relativt sett lägre utsläpp, en reduktionsplikt för successivt ökad inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel samt investeringsstödet Klimatklivet.

Regeringen har bland annat anvisat särskilda medel för Energimyndighetens samordning av en omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Inom ramen för detta uppdrag har myndigheten, med bistånd av Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys, Naturvårdsverket och Boverket, tagit fram en strategisk plan för omställningen, vilken utgör ett viktigt underlag för regeringens fortsatta överväganden inom området.

Regeringen har dessutom avsatt resurser för att införa en miljökompensation för godstransporter på järnväg. Vidare har Trafikverket regeringens uppdrag att utreda förutsättningarna för att elvägar på sikt ska kunna vara en del av det svenska transportsystemet.

Sverige är drivande i flera förhandlingar på EU-nivå, bland annat utsläppskrav för fordon samt revidering av Eurovinjettdirektivet, som är viktiga för våra möjligheter att nå klimatmålen på ett kostnadseffektivt sätt.

Under våren 2018 kommer regeringen att presentera en klimatstrategi, där omställningen till en fossilfri transportsektor utgör en viktig del. Under våren kommer regeringen även att besluta om en ny nationell plan för transportsystemet för åren 2018–2029 liksom en strategi för effektiva, hållbara och kapacitetsstarka godstransporter.

Redan i dag bidrar beslutade styrmedel till minskat fossilberoende, och regeringen arbetar på bred front genom ett flertal initiativ för att transportsektorns klimatmål ska nås. Regeringen följer noga utvecklingen och tar löpande ställning till behovet av ytterligare insatser.

Anf. 9 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Jag tackar ministern för svaret.

Jag är positiv då det nu är på gång att ta fram flera bra planer och ett mer övergripande grepp. Detta välkomnar jag mycket.

Jag skulle vilja betona vikten av det som Naturvårdsverket har sagt och som andra – många forskare, IPCC, FFF-utredningen med flera – har påpekat, nämligen att det är viktigt att ha målstyrning och titta på samhällsplanering, inte bara på teknik. Det är viktigt att hela tiden föra fram detta i debatten eftersom det är lätt att stirra sig blind på teknik och tro att det ska leda ända fram, men vi behöver ett transportsnålt samhälle också. Detta påpekas i den strategiska plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, som regeringen har gett i uppdrag åt Energimyndigheten och andra att ta fram, som jag nämnde i mitt tidigare anförande. De talar just om ha ett transportsnålt samhälle.

EU pressar på åt andra hållet, med regionförstoring. Det är en ren beställning från gigantiska företag, som har lättare att etablera sig i glesbygger runt om i hela Europa om det är stora regioner. Men man måste hela tiden vara medveten om vad som är det folkliga perspektivet och vad som gynnar den största kapitalägaren. Människor mår trots allt inte bra av att pendla. De får mindre tid för sin familj, fritid och så vidare. Det är alltså viktigt att ha klara glasögon och se vem man följer.

Sedan kan det vara bra med regionförstoring om man vill ha bättre kunskaper inom sjukvården och så vidare. Man måste se nyanserat på detta. Man ska veta vad man gör, och man ska veta att denna planering går tvärtemot det transportsnåla samhället. Jag tycker att det är viktigt att hela tiden titta på helheten i politiken så att man bygger ihop och inte går åt två olika håll samtidigt.

En annan sak som lyfts upp i den strategiska planen och som jag tycker är viktigt att debattera är att man behöver jobba med både morot och piska. Efter sommaren har vi fått ännu värre klimatrappporter: Det är gigantiska hål i tundran, husen sjunker, högre metanhalt i atmosfären rapporterades efter sommaren – man vet inte om det kommer från haven eller tundran – och så vidare. Läget skärps ytterligare hela tiden.

Jag är miljöaktivist och har jobbat för miljöorganisationer före riksdagen och så vidare, men i de tider vi lever i nu och inför valet tror jag ärligt talat att det är morötterna som gäller mer än piskorna. Vi måste få väljarna – alla – att känna: Vi ska ställa om, vi är med på det, vi öppnar dörren – ja, ställ om, rädda oss! Jag tror att det just nu är smartare med morötter. Vi behöver lite piskor, men framför allt morötter.

Vi behöver mer kollektivtrafik och järnväg. Vi har till exempel nattågen. I förhandlingarna diskuterade vi att rädda nattågen till Jämtland, som går varje dag, för att ge en morot till Norrland när flygskatten införs. Det ska vara en möjlighet att pendla med tåg. Att åka med nattåg upp till Östersund har gett möjlighet för hela Norrland att pendla med tåg, hör man när man pratar med norrlänningar som bor långt upp. Då kan de sova den vägen och sedan ta sig upp med andra transportmedel, och det är ett väldigt bra alternativ till flyget.

Dessa glasögon tycker jag att vi behöver vara jättenoga med nu och alltså ha ett markperspektiv: Hur gör vi det lättare för medborgaren när vi ställer om?

Anf. 10 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Emma Wallrup nämnde nattåget till Östersund. Det är klart att jag är jätteglad över att vi kunde presentera den lösningen. Det var inte kommersiellt gångbart, men vi gick in med samhälleliga medel för att underlätta förutsättningarna. Det är viktigt för Jämtland – det måste vi komma ihåg. Det handlar inte bara om stockholmares möjlighet att ta sig upp till skidorter, utan det handlar om hela Jämtland och regionens utveckling. Därför är det viktigt att vi nu förhoppningsvis skapar bättre förutsättningar för trafik att kunna bära sig i den regionen framöver.

Ambitionen är att hela Sverige ska kunna leva. Det är också bakgrunden till den stora satsning som vi gör på utlokalisering och omlokalisering och på att statlig service ska finnas i hela landet. Därför blir jag lite orolig i detta sammanhang. Jag tolkar Emma Wallrup som att tveksamheten till regionförstoring beror på att den leder till ökat resande, men alternativet är urbanisering.

Jag gillar inte riktigt den tanken. Jag gillar tanken på att jag ska kunna verka och bo hemma i Småland. Vi ska kunna flytta jobb dit, men jag ska också kunna ha en större region så att jag kan ta mig ned till Malmö eller till Köpenhamn med fungerande och snabba tåg.

Vi får alltså akta oss här så att vi inte använder styrmedel som bidrar till en fortsatt skarp ökning av urbaniseringen, för hela landet måste ha goda förutsättningar.

Jag tror att de flesta i Sverige förstår detta. Jag märker att det finns ett starkt engagemang. Tågåkandet har ökat dramatiskt. Stora internationella koncerner men även småföretag använder nu i sin upphandling mycket tydliga styrmedel för att främja ett fossilfritt resande. Vi kommer att underlätta det genom att också från regeringens sida gå fram med rätt styrmedel, så att vi främjar denna omställning.

Fordonsindustrin som för tio femton år sedan ibland kunde sitta med klackarna i backen och vara lite tveksam står nu snarare – åtminstone i Sverige – frustande och säger: Vad bra. Kan det inte gå lite fortare?

Jag har själv tittat på elvägarna i Sandviken och kunnat se hur man i ett stort internationellt projekt om eldrivna tunga fordon valde mellan att investera i Kalifornien eller i Sandviken. Och man valde Sandviken. Scania, Siemens och andra laddar nu tillsammans med Ernsts Express där sina lastbilar och klarar på det sättet av tunga transporter med eldrivlina helt fossilfritt.

Jag talar ofta om detta när jag är ute i landet och talar då om den permanenta världsutställningen. Ska vi nå målet om att bli världens första fossilfria välfärdsland måste vi gå från ett läge där vi bara har projekt och demoanläggningar till att faktiskt på riktigt implementera ny teknik för att visa att det är möjligt, bland annat för att det är bra och viktigt här.

Det är det moraliska imperativet, att vi ska göra det vi kan i vår tid för att se till att vi lämnar en bättre värld efter oss till våra barn och barnbarn. Men det finns naturligtvis också ett starkt handelspolitiskt och kommersiellt perspektiv när svenska företag är världsledande, när näringsliv, akademi och politik tillsammans faktiskt förmår göra smarta gemensamma upphandlingar och hitta bra transportlösningar som är fossilfria genom att tunga fordon kommer in i en digitaliserad hamn för att i större utsträckning använda sjöfart eftersom det är klimatsmart. Det är klart att omvärlden då i ännu större utsträckning kommer att komma till Sverige, inte minst asiatiska länder. Vi ser att miljöteknikexporten och exporten generellt nu ökar till Asien, just för att vi har vågat använda styrmedel.

Här skiljer vi oss från tidigare borgerliga regeringar som sa att marknaden får sköta detta. Det innebar också att vi i Sverige inte blev världsledande. Sverige är ett litet exportberoende industriland, och vi lever på att vi vågar vara i framkant och ha väl fungerande samverkan. Med tydliga klimatmål, som vi har, kommer vi att kunna nå målen om att kunna ha en fossilfri fordonsflotta.

Jag är fullständigt övertygad om att det finns ett brett starkt stöd både i den svenska befolkningen och hos det svenska näringslivet för en sådan omställning.

Anf. 11 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Jag tackar ministern för detta. Jag håller helt med om att det är mycket positivt att vi jobbar med ny teknik, elvägar och så vidare. Det är väldigt bra. Det ska vi fortsätta med och stärka detta arbete.

Det är också viktigt att inte glömma bort järnvägen och kollektivtrafiken, som ändå är det mest transporteffektiva och energieffektiva inom de båda områdena. Bara man har fokus på det också så att säga och inte låter den självkörande bilen eller de elektrifierade vägarna ta över debatten. Man ska göra båda sakerna samtidigt.

Jag vill gå in på det som också tas upp i den utredning som regeringen beställde i samband med FFF-utredningen, nämligen vägslitageskatten och att det är viktigt att utveckla geografisk och tidsmässig differentiering vad gäller avgiftsnivåer. Det har från Ostkusthamnar i samverkan kommit ett begrepp, nämligen regionalt baserad kilometerskatt. Det kanske kommer från andra håll också. Men det finns nu med i den text i budgeten som vi har förhandlat fram. Detta debatteras ganska lite. Men det är otroligt förmånligt för att nå alla mål som vi vill nå. Dessutom slipper man göra de avdrag som även Vänsterpartiet har diskuterat länge för skogsindustrin och så vidare för att vi inte vill ta bort jobb i Norrland och så vidare. Det

handlar just om att man skapar små eller stora zoner – jag tänker mig ganska stora zoner – där det inte kostar så mycket. Men det kostar mer om man byter zon. Det skulle innebära att den lokala åkerinäringen, de svenska åkerierna och skogsindustrin inte drabbas, men man gynnar överflyttning till sjöfart och järnväg för de långa sträckorna.

Detta är så oerhört smart. Jag tror att det är Schweiz eller något annat lite mindre land i Europa som redan har detta. Jag tycker att det är mycket intressant. Men det har diskuterats så lite. Det är nästan bara jag som har lyft fram det i debatten i olika omgångar i trafikutskottet och så vidare. Det känns så tråkigt eftersom det är en sådan lösning som alla borde gilla. Jag har faktiskt även hört borgerliga ledamöter vid olika tillfällen säga att det inte ska vara några problem när man lägger fram den här modellen. Sedan vet jag inte om de vidhåller det när det kommer till kritan. Men dessa åsikter har i alla fall kommit fram.

Om vi ska nå en fossilfri fordonsflotta är det jätteviktigt att komma bort från den stora mängden lastbilar på våra vägar. Det är också viktigt att komma bort från cabotage och de farliga ekipage som kör onyktra, med dåliga lastbilar och så vidare.

Detta är en modell som jag gärna skulle vilja höra ministerns tankar kring och om man tittar mer på den.

Anf. 12 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Det är ingen tvekan om att vi tittar väldigt mycket på detta. Jag ska börja där Emma Wallrup slutade, nämligen med den lastbils- trafik som vi har. Vi har redan gjort flera insatser för att säkerställa att den sker på sjysta villkor, nämligen att det är tuffa kontroller, att vi har cabotagekontroller, att vi har klampning – vi avser att utöka denna möjlighet – och att vi har sanktionsavgifter. Detta är viktigt inte bara för de lastbils- chaufförer som råkar illa ut eller utnyttjas av utländska åkerier. Det är också viktigt för svensk åkerinäring att det ska vara ordning och reda och att det ska vara sjysta konkurrensvillkor.

Jag tar nu ett flertal initiativ framöver för att gå vidare just för att säkerställa att vi har bra konkurrensvillkor. I detta sammanhang kan man notera att kravet på vinterdäck också är en viktig del för att säkerställa att de fordon som är på våra vägar framförs på ett säkert sätt. Detta tillsammans med alkobommar kan vi säkerställa att de fordon som kommer in i Sverige, till exempel tunga transporter, inte körs av berusade förare. Här görs alltså väldigt mycket.

Jag tror att det är viktigt att vi fortsätter att titta på hur vi kan klara av omställningen från väg till järnväg och till sjöfart. Ibland tror jag att det i den svenska debatten, utan att recensera den för mycket, har funnits mycket stora förhoppningar om att vi snabbt ska kunna växla över mycket gods från väg till järnväg. Det låter sig inte enkelt göras av det enkla skälet att det är väldigt fullt på våra järnvägar. Svenska folket vill resa mer, och företag vill skicka mer gods. Alltså är det otroligt fullt. Det har inte gjorts tillräckliga investeringar i järnvägssystemen under tidigare år.

När jag är ute och talar om infrastruktur nämner jag alltid de underinvesteringar som har varit i Sverige under lång tid. För inte så länge sedan hade vi en finansminister – Anders Borg – som vid ett flertal tillfällen sa att det var olönsamt att satsa på järnvägstrafiken. Priset för det är nu ett stort berg av underhållsinsatser i det järnvägssystem som vi har i dag. Men

det är också ett skriande behov av nyinvesteringar. Det är därför som jag är glad över att vi kan lägga 100 miljarder mer i den nationella planen på investeringar, där en mycket stor del kommer att ske i inte minst järnvägs-systemet.

I detta sammanhang är jag glad över att Emma Wallrup nämner hamnarna. Jag hade i går ett historiskt möte. Regeringen bjöd för första gången in Sveriges hamnar. Det har inte gjorts tidigare. Jag tror att det var företrädare för 54 hamnar på plats. Det var direktörer för hamnarna men också regionala politiker som ofta finns i styrelserna. Vi förde en mycket bra diskussion om den utveckling som hamnarna står inför. Det är en positiv utveckling som pågår. Nu ökar inflaggningen, nu stärks den svenska handelsflottan, inte minst tack vare tonnageskattningen, som vi förändrade. Ska vi utveckla sjöfarten ännu mer och lägga över mer gods på sjöfarten måste även hamninfrastrukturen fungera väl – tydlig digitalisering och tydliga stråk. I förlängningen tror jag nämligen att köpare av godstjänster inte fullt ut kommer att bry sig om huruvida det är lastbilen, tåget eller sjöfarten som utför dessa tjänster. Han eller hon vill veta om det är klimatsmart och tillförlitligt. Det handlar om mobilitet. Det är snarare den tjänsten som man köper.

Vi måste underlätta den omställning och den flexibilitet som kommer att behövas i godshanteringssystemet framöver. Här ligger nyckeln i att växla över Sverige till klimatsmarta transporter. Det är därför som jag har ambitionen att tillsammans med den nationella planen, där vi klargör investeringarna, också lägga fram en tydlig plan för godsstrategin framöver, så att aktörerna vet hur vi ser på att bygga stråk och hur vi kan kombinera BK4 och 74-tonslastbilar med smarta hamnar som är digitaliserade. Då klarar Sverige omställningen.

Anf. 13 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Jag tackar ministern för svaret.

Det har kommit kritik mot alkobommarna – att det tar tid att få dem på plats. Det gäller alltså att vi agerar nu och får dem på plats. Många åkare jag pratar med är nämligen oroliga, för de vet att folk kör onyktra. På de rastcampingar där man bor och vilar ut förekommer det festande och så vidare, och sedan kör man vidare full. Det finns alltså ett stort problem här, och det är farligt.

Det är också viktigt att titta på omlastningsnoder. Jag talade med Näringslivets Transportråd på Transportforum, och man påtalade att det ofta inte finns omlastningsnoder där det behövs och att man därför inte kan välja järnväg och sjöfart. Här skulle vi alltså också behöva se ytterligare initiativ för att strategiskt titta på detta och stärka dessa bitar – nu när vi talar mycket om intermodalitet och så vidare. Jag hoppas alltså att det kommer upp på agendan ordentligt.

När det gäller detta med 74 ton är det så att det inom HCT-forskningen, som den förra regeringen tillsatte, var en forskargrupp som tittade just på hur man undviker omlastning till väg från järnväg när man går mot 74 ton. De påpekade att det är viktigt att använda de få resurser man har rätt, så att man i första hand stärker vägar och broar som går mot omlastning mot järnväg och sjöfart.

Enligt forskningen kan man alltså verkligen styra detta, och det tycker jag också att det förekommer för lite om i debatten – att det finns forskning

Prot. 2017/18:61
25 januari

Svar på
interpellationer

på detta inom det statliga projekt som fanns inom HCT. Jag försöker lyfta fram det så ofta som möjligt så att ingen ska glömma bort det, för det känns så viktigt. Det handlar om att inte få en överflyttning, vilket vi fick förra gången vi ökade vikten på lastbilar.

Anf. 14 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag tror att vi delar målsättningen och synen att det finns fler saker att göra. Godsstrategin och den nationella planen är bra verktyg för detta.

När vi tittar på implementeringen av BK4 och lastbilar som väger 74 ton eller på prioriteringar i den nationella planen måste vi också ha ett näringspolitiskt perspektiv. Vi måste se hur den som köper godstransporter tänker, och då handlar det om tillförlitlighet och pris – men också klimatkrav i ökad utsträckning. Jag fick i går väldigt bra exempel på hur stora kunder ställer ganska tuffa klimatkrav på hamnarna framöver.

Detta måste vara utgångspunkten när vi utformar ett stråk och rätt prioriteringar. Vi kan inte och får inte hamna i ett läge där de investeringar som görs inte fullt ut kan nyttjas till följd av att de görs styckevis och delat eller inte samverkar med varandra. Det innebär att det är ganska tuffa prioriteringar som behöver göras framöver vad gäller vilka stråk som är viktigast för att stärka kedjorna och naturligtvis också var de tunga investeringarna ska ligga för att hela linjens transportled ska kunna fungera.

Jag märkte inte minst under mötet med hamnarna i går att det finns ett mycket starkt engagemang, och det är ju mot bakgrund av att intresset för sjöfarten ökar – 90 procent av Sveriges export går via sjöfart. Den utveckling vi ser är också att fler vill lägga mer gods på sjöfarten. Då kommer vi dock att behöva såväl digitalisera som göra tydligare prioriteringar och klara hela kedjan in, och här är ansvaret delat inom staten och även mellan ägarna av hamnarna.

Därför är det viktigt att nu få igång en sådan dialog. Det är så vi systematiskt arbetar med att Sverige ska bli den där permanenta världsutställningen för miljösmart teknik och kunna bli världens första fossilfria välfärdsland. Jag känner mig trygg i att vi med rätt politik faktiskt kan nå de målen.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellation 2017/18:324 om Förbifart Stockholm i Häggvik

Anf. 15 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Niklas Wykman har frågat mig vilka åtgärder jag vidtar för att bygget av Förbifarten i Häggvik ska återupptas så snart som möjligt.

Trafikverket är den myndighet som ansvarar för att Förbifart Stockholm byggs med hög kvalitet och så effektivt som möjligt. Jag vill betona att det är entreprenören som ensidigt valt att pausa projektet. Trafikverket delar inte entreprenörens uppfattning om de arbetshandlingar som ligger till grund för bygget.

Trafikverket är en självständig myndighet, och det ankommer inte på regeringen eller ett enskilt statsråd att vidta åtgärder kopplat till en förhandling mellan en myndighet och dess entreprenör. Jag förutsätter och litar på att Trafikverket verkar för att arbetet kan återupptas så snart som möjligt.

Prot. 2017/18:61
25 januari

Svar på
interpellationer

Anf. 16 NIKLAS WYKMAN (M):

Herr talman! Först och främst: Detta är min första debatt med Tomas Eneroth, och jag vill säga att det är kul och bra med engagerade statsråd – alldeles oavsett politisk färg. Det är bra för Sverige.

Detta är en viktig fråga i en viktig tid. Vi har en mycket Stockholmsfientlig regering: Jobb ska flyttas från Stockholm, och skatter höjs framför allt för människor som bor just i Stockholm. Utjämningskatten höjs i Stockholm, trots att det finns behov i vår välfärd. Vi har infrastrukturprojekt som gång på gång stoppas eller försenas, och från regeringen kommer det gång på gång attacker på den välfärdsmodell som präglar Stockholm och Stockholms kommuner, med valfrihet och egenmakt för brukarna. Det är nästan kö bland regeringens ministrar för att få komma och klaga på Stockholm, stockholmarna och de val och livsval som görs i den här regionen.

Herr talman! Det senaste problemet för infrastrukturen och infrastrukturutvecklingen i Stockholmsregionen är det byggstopp som än en gång präglar Förbifart Stockholm. Förbifart Stockholm är av central vikt för hela regionens, hela huvudstadens och därmed hela landets utveckling. Det handlar i praktiken om avlastning på Essingeleden, och i förlängningen handlar det givetvis om att vi ska få bättre möjlighet att arbetspendla, förflytta varor och gods samt bedriva tillväxtfrämjande handel här i Stockholm.

Förra gången bygget stoppades var det regeringen själv som gjorde det. Det gjordes till en kostnad av 4 miljoner kronor per dag som regeringen av prestigeskäl, konfliktskäl eller okända skäl valde att slänga i sjön i stället för att se till att de kom stockholmarna och Stockholms utveckling till del. Det är en mycket Stockholmsfientlig politik. När vi nu hör statsrådet säga att han har fullt förtroende för myndigheterna och inte avser att lägga sig i deras arbete är det anmärkningsvärt mot bakgrund av att regeringen själv tidigare har stoppat bygget för att man inte kan komma överens utan bråkar med varandra i stället för att utveckla landet.

Nu när det återigen står still i byggnationen väljer regeringen att helt ta sin hand ifrån detta. Det är dock regeringen som styr landet, och det är regeringen som har ansvar för hur myndigheterna sköts. Att vi har en infrastrukturminister som helt tar sin hand ifrån ett av de största haverier vi just nu har i utvecklingen av svensk infrastruktur är både anmärkningsvärt och allvarligt. Varför vill infrastrukturministern inte engagera sig i frågan så att bygget kan fortsätta och vi kan få den förbifart som jobb och tillväxt i Stockholm behöver?

Herr talman! Detta bristande engagemang kan sättas in i ett större sammanhang där regeringen vill flytta jobb från Stockholm, ensidigt höja skatter i Stockholm, ta mer utjämningskatt från Stockholm och ge sig på den välfärdsmodell med valfrihet och egenmakt som råder i Stockholm. I kombination med detta ska minister på minister gång på gång kritisera stockholmarna för de val och livsval de gör. Det ser oroväckande ut för Sveriges

utveckling att vi har en regering som hela tiden vill ta politiska poänger genom att ge sig på storstadsregionen.

Anf. 17 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Tack för det inledande berömmet, Niklas Wykman! Jag kan kvittera genom att säga att det alltid är roligt att debattera med Niklas. Jag uppskattar särskilt att ledamoten nämner begreppet ”egenmakt” två gånger, eftersom det var jag som myntade begreppet i Sverige och skrev en bok om det i början av 90-talet.

Där slutar väl samstämmigheten. Jag tycker inte att regeringen är Stockholmsfientlig. Vi står för stora investeringar i Stockholmsområdet. På trafikområdet gäller det inte minst Citybanan, som vi nu ser följderna av: Vi får förbättrad punktlighet och förbättrat flöde. Särskilt nu efter att skip stop-tågen har lagts ned ser vi förbättrade möjligheter i trafiken.

Det stora haveri som möjligtvis finns i Stockholmsområdet – som denna interpellation dock inte alls handlar om – är väl NKS. Det är knappast regeringens ansvar att moderata politiker i Stockholmsregionen privatiserar sjukvården och skapar projekt som kommer att kosta Stockholms skattebetalare miljarder och åter miljarder. Detta är naturligtvis ytterst allvarligt, och jag tror att många stockholmare känner en stark oro för det.

Denna fråga handlar om någonting helt annat. Den handlar om ett pågående arbete med Förbifarten, som nu blir av, vilket den inte blev tidigare. Det finns en långsiktig överenskommelse om Förbifarten, vilket är viktigt. Precis som i många andra infrastrukturprojekt kan dock entreprenören och beställaren ibland ha olika uppfattningar.

Jag tycker att det är lite oroväckande om Niklas Wykman, som ledamot av Sveriges riksdag, uppmanar statsrådet att gå in och tycka till i en lokal förhandling mellan en entreprenör och en myndighet. Förutom att detta i sig säkert skulle leda till att jag omedelbart, och på goda grunder, blev KU-anmälld och anklagad för ministerstyre skulle det även öppna upp ett vitt fält för politisk lobbying, där statsråd och riksdagsledamöter skulle börja bry sig om sådant som är tvister mellan entreprenörer och myndigheter. En sådan politisk utveckling tror jag att varken Niklas Wykman eller jag vill se framöver.

I grunden vill jag fråga Niklas Wykman om ledamoten menar allvar med att regeringen ska gå in i denna konflikt och ta ställning för NCC eller Trafikverket. Är det regeringens uppdrag att gå in i partskonflikter och tycka till? Jag tycker att politiken ska förhålla sig objektiv till den typen av konflikter och säkerställa att aktörerna fullföljer sina uppdrag.

För att avsluta där Niklas Wykman lade en stor del av sitt engagemang vill jag säga att detta inte är en Stockholmsfientlig regering. Detta är en regering som värnar hela Sverige, vilket inkluderar Stockholmsregionens framväxt.

Utvecklingen i Stockholm är positiv. Arbetslösheten sjunker dramatiskt – det gjorde den inte under alliansregeringens tid. Nu har stockholmarna jobb. Utvecklingen sker dessutom i hela Stockholmsområdet.

Det byggs bostäder, vilket inte heller gjordes under alliansregeringens tid. Det byggs väldigt många bostäder i Stockholmsområdet, på förekomsten anledning. Det råder en skriande bostadsbrist till följd av en misslyckad politik som prioriterade skattesänkningar i stället för investeringar.

Nu vänder vi på Sveriges utveckling. Vi investerar, och vi har stora överskott i statens finanser. Detta tjänar både stockholmarna och resten av Sverige på.

Sverige måste hålla ihop. Då kan vi inte hålla på och plocka billiga politiska poäng på att försöka ställa Stockholm mot övriga landet.

När jag leder Arlandarådet, där representanter från alla myndigheter och från många andra intressen tittar på Arlandas utveckling, gör jag det inte bara för Stockholmsregionens skull. Jag gör det för att Arlanda är hela Sveriges flygnav och för att det innebär ett starkt stöd för svensk export-industri, vare sig vi talar om LKAB, SSAB eller småländska skogsföretag.

Därför tycker jag att uppdraget är att vara nationell företrädare. Jag hoppas och tror att de flesta ledamöterna i riksdagen också tycker så.

Anf. 18 NIKLAS WYKMAN (M):

Herr talman! Tomas Eneroth säger att regeringen inte är Stockholmsfientlig. Då går det att fundera på varför regeringen vill flytta ut jobb från Stockholm, varför man särskilt höjer de skatter som många stockholmare betalar, varför man höjer utjämningsskatten för Stockholms landsting och kommuner samt varför man stoppar infrastrukturprojekt och låter dem stå stilla till en kostnad av 4 miljoner kronor per dag.

Om man inte är Stockholmsfientlig, varför ger man sig då på hela den välfärdsmodell som präglar Stockholm och Stockholms kommuner, med valfrihet och egenmakt? Varför är det då kö bland regeringens ministrar för att klaga på Stockholm, stockholmarna, deras val och deras livsval?

Om regeringen inte är Stockholmsfientlig, varför kan då inte Tomas Eneroth ta initiativ till att Förbifarten ska färdigställas? Detta är ett mycket stort infrastrukturprojekt på 30 miljarder kronor som nu strandar därför att regeringens myndigheter och entreprenörer inte kan komma överens eller tala med varandra.

Tomas Eneroth försöker att gömma sig bakom att det skulle bli ministerstyrelse, men det handlar inte alls om det. Att som minister tillse att ens myndigheter fungerar på ett bra och avvägt sätt och fullgör sina uppgifter ligger inom regeringens mandat och ingår till med i regeringens uppgift.

Nu har vi ett stopp för den viktigaste infrastrukturens satsningen i Sverige, som är av stor betydelse för jobb och tillväxt i Stockholm och Stockholmsregionen och i förlängningen därmed i hela Sverige. Det är allvarligt att ministern inte ens vill diskutera denna fråga eller har någon idé om eller något förslag på hur Förbifart Stockholm ska färdigställas utan i stället väljer att passivt iaktta medan bygget står stilla.

Vad gäller Nya Karolinska sjukhuset, herr talman, tillhör jag dem som alltid har varit emot den finansieringsmodell som har valts. Det anmärkningsvärda är socialdemokratiens mycket korta minne i sådana fall – inte för att det har med denna interpellation att göra, men det var Tomas Eneroths parti som röstade för det bygge och den finansieringsmodell som nu gäller. Jag tillhörde dock dem som var emot det hela från början. Jag vet inte vad Tomas Eneroth har sagt om detta.

Herr talman! Tomas Eneroth och socialdemokratin lovade guld och gröna skogar. Av detta blev det dock försenade tåg, höjda skatter, ett stort haveri på Transportstyrelsen och nu ett stillastående bygge av Förbifart Stockholm.

Prot. 2017/18:61
25 januari

Svar på
interpellationer

Det är valrörelse, och än en gång ska Tomas Eneroth och socialdemokratin lova guld och gröna skogar. Men vi kan än en gång förvänta oss höjda skatter och försenade tåg. Vi har stoppade vägbyggen, och just nu pågår vad som kanske är den största utredningen någonsin i Sveriges riksdag och i konstitutionsutskottet om ett historiskt säkerhetshaveri på Transportstyrelsen.

I ett läge där regeringen har staplat misslyckande på misslyckande och lagt Stockholmsfientlighet till Stockholmsfientlighet väljer Tomas Eneroth att ställa sig helt passiv och vid sidan av att förbifartsbygget står stilla. Detta sker dessutom, herr talman, efter att regeringen själv stoppade bygget.

Kan Tomas Eneroth åtminstone reda ut varför regeringen stoppade bygget och valde att låta skattebetalarna stå för en kostnad på 4 miljoner kronor varje dag för att låta bygget stå still?

Anf. 19 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag förstår att Niklas Wykman gärna vill smita från saksfrågan och göra detta till en allmänpolitisk debatt. Det har jag inga bekymmer med, även om herr talmannen kanske har det.

Jag kan konstatera att stockholmarna med denna regering har fått högre sysselsättning. Faktum är att vi har den högsta sysselsättning som någonsin har uppmätts i Sverige. Så var det inte när alliansregeringen styrde Sverige. Då var valets stora fråga arbetslösheten bland ungdomar.

Niklas Wykman gick tillsammans med andra moderata företrädare ut och varnade för att en socialdemokratiskt ledd regering skulle innebära att ungdomar i horder skulle komma att gå ut i arbetslöshet, apropå de stora subventioner som den borgerliga regeringen gav till Max, McDonalds och andra företag.

Nu är ungdomsarbetslösheten den lägsta på 14 år. Vi tog bort alliansregeringens ineffektiva subventioner av tjänstemarknaden. Vi säkerställde att vi i stället utbildade människor när jobben växte fram.

Nu har vi en låg ungdomsarbetslöshet. Vi har den högsta sysselsättningen någonsin. Vi tog dessutom tag i bostadsbyggandet, vilket jag vet att många stockholmare är väldigt glada över. Nu behöver man inte tro att det är en dröm att få en bostad, utan det finns en chans att få en bostad framöver. Låt oss hoppas, och låt oss säkerställa, att vi har en stor volym på bostadsbyggandet även framöver!

På samma sätt tar vi tag i infrastrukturinvesteringarna, där alliansregeringen lät bli att göra investeringar. Detta gäller såväl underhåll som nyinvesteringar. Ett skäl till att vi har signalfel, växelfel och elfel, både i Stockholmsregionen och i andra delar av landet, är att den förra regeringen under lång tid struntade i att investera tillräckligt mycket i järnvägsunderhåll och järnväg. Detta var i ett läge då stockholmarna själva ville åka mer tåg.

Därför är jag glad att vi inom ramen för Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen har kunnat få till stånd viktiga avtal för investeringar. Jag är glad över att vara statsråd i en regering som satsar 100 miljarder mer på infrastruktur i Stockholmsområdet än vad den borgerliga regeringen gjorde.

Men detta kan inte föranleda mig att gripa in i en konflikt mellan en myndighet, som har att verkställa ett uppdrag, och en enskild entreprenör.

Grundfrågan handlar uppenbarligen om att Niklas Wykman tycker att regeringen ska gå in och döma huruvida det är Trafikverket eller NCC som har rätt i den konflikt som pågår. Det är inte regeringens uppgift.

Jag blir återigen förvånad över att Niklas Wykman väljer detta engagemang, när vi i stället skulle kunna se en bredare gemensam satsning på att fortsätta att utveckla Stockholm.

Jag gör detta för att jag vet att det är bra för hela landet. När jag leder Arlandarådet gör jag det inte bara för Stockholmsregionen utan för hela landet. När vi framöver tar beslut om viktiga samhällsinvesteringar och infrastrukturinvesteringar kommer dessa att röra både Stockholmsregionen och resten av landet.

Att det skulle vara Stockholmsfientligt att vara emot vinster i välfärden var inte så klokt sagt, om jag ska vara nyanserad. Det finns väldigt många stockholmare som tycker att det är helt fel att företag ska göra stora vinster på att bedriva välfärdsverksamhet och inte återinvestera vinsterna i skolor eller i sjukvård.

Att det skulle vara Stockholmsfientligt att vara för Norrbotten tror jag inte heller. Väldigt många av dem som bor i Stockholm kommer kanske från landets norra delar och drömmer om att de med snabba och bra transporter ska kunna ta sig upp till Norrlandskusten.

Den polemik som Niklas Wykman ägnar sig åt handlar om att polarisera svensk politik och sätta stockholmare mot andra människor i detta land, och det är en farlig utveckling. Vi behöver inte mer polarisering i svensk politik. Vi behöver mer samarbete. Vi behöver fler som vågar se till helheten och inse att det är det som är den svenska modellen. Det är så vi klarar utmaningarna framöver, inte genom att öka klyftorna och splittra människor.

Anf. 20 NIKLAS WYKMAN (M):

Herr talman! Stockholms kollektivtrafik är bättre än någonsin. Det är fler resenärer, högre intäkter och bättre punktlighet. Dessutom har alliansen i Stockholm gjort stora satsningar på att öka kvalitet och turtäthet för dem som reser kollektivt.

Detta motarbetas tyvärr av en regering som stoppade bygget av Förbifarten, vilket kommer att göra det svårare att bygga ut kollektivtrafiken framöver, vilket i sin tur gör det svårare för bilister att få vardagen att gå ihop. Det motverkas av en regering som inte kan tillhandahålla den spårkvalitet och de avgångstider som man har blivit utlovad i Stockholm.

Att Tomas Eneroth nu inte kan svara på frågan vad han avser att göra för att bygget ska komma i gång igen är givetvis oroväckande. Tomas Eneroth säger att han inte kan göra någonting för att bygget av Förbifarten ska fortgå. Men sanningen är ju att regeringen kunde stoppa bygget för 4 miljoner kronor per dag. Till ingen nytta alls valde regeringen att stoppa bygget av Förbifart Stockholm. Nu när bygget står stilla på grund av otydligheter kan regeringen däremot inget göra.

Jag är ändå beredd att säga att det kanske ligger någonting i att den här regeringen faktiskt nästan bara kan skapa problem och inte lösa några. Tomas Eneroth säger: Vi kunde skapa problemen genom att stoppa bygget av Förbifart Stockholm till en kostnad av 4 miljoner kronor per dag. Nu när det finns andra problem är det ingenting som regeringen kan göra.

Prot. 2017/18:61
25 januari

Svar på
interpellationer

Slutsatsen, herr talman, blir att för Stockholm kan den här regeringen bara skapa problem men inte lösa ett enda problem.

Anf. 21 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag har själv befunnit mig i opposition i den här kammaren mot den dåvarande borgerliga regeringen. Ett tag i riksdagen försökte jag använda mig av agitationen att allt är regeringens fel, den begriper inte folkets bästa och vi i oppositionen har minsann alla svar. Jag märkte till slut att det inte var någon framgångsrik strategi. Man framställdes som lite gnällig. Folk slutade lyssna. Det är inte riktigt så som folk förväntar sig att man som politiker ska ta ansvar.

Jag tror att vi i Sverige måste fundera över vilket uppdrag vi som förtroendevalda har, vare sig vi är på regeringssidan eller på oppositionssidan.

Att måla upp ett sådant svartvitt scenario, använda invektiv som att regeringen skulle vara Stockholmsfientlig eller överdriva riskerna gagnar nog inte människors intresse för politik. Våldigt många är i dag oroade över de klyftor som finns i samhället. Det gagnas inte av att man utmålar en bild av att Stockholms intressen skulle stå mot övriga landets intressen. Så är det inte.

Jag har haft förmånen att bo i den här staden och pendla till den under väldigt många år. Jag trivs i Stockholm, och jag gläds åt att det nu byggs i Stockholm, att det investeras i Stockholm. Men jag ser också med oro på hur regionala politiker ibland genomför projekt som vidgar klyftorna.

Genom de nationella satsningar som vi gör ökar nu sysselsättningen i Sverige till rekordnivåer. Det byggs mer och det investeras mer. Det skapar framtidshopp. Då tror jag inte att politiken gagnas av att man säger att regeringen vill satsa på jobb i glesbygden, på infrastrukturinvesteringar i Norrland eller hemma i Småland. Tvärtom tror jag att stockholmarna är djupt engagerade i hela Sveriges utveckling.

Jag delar inte den bild som Niklas Wykman presenterar här. Återigen ska jag inte gripa in i en konflikt mellan en enskild entreprenör och en myndighet. Det ligger inte på regeringens ansvar.

Jag tackar för en bra och intressant debatt. Jag uppskattar att begreppet egenmakt nämndes, och jag ser fram emot fortsatta debatter.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2017/18:317 om kriminell användning av samordningsnummer

Anf. 22 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Mikael Oscarsson har frågat justitie- och inrikesministern vilka åtgärder han avser att vidta för att åtgärda problemen med att kriminella utnyttjar samordningsnummer. Interpellationen har överlämnats till mig.

Syftet med samordningsnummer är att myndigheter och andra verksamhetsområden ska ha en gemensam identitetsbeteckning även för personer som inte är folkbokförda. Samordningsnummer fyller därmed en viktig funktion i samhället då numret tillgodoser myndigheters behov av en säker

kommunikation avseende personer som inte har en stark koppling till det svenska samhället. Reglerna för personnummer och samordningsnummer finns i folkbokföringslagen och folkbokföringsförordningen.

Personens identitet ska som regel vara styrkt för att ett samordningsnummer ska kunna tilldelas. Det är den myndighet som begär tilldelning av samordningsnummer som ska bedöma behovet av ett sådant nummer och om personens identitet kan anses vara fastställd. I de fall som nu uppmärksammas är det Transportstyrelsen som har begärt att Skatteverket ska tilldela samordningsnummer vid ägarbyte av fordon.

Transportstyrelsens identitetskontroll vid ägarbyte sker genom att personen skickar in en kopia av sin identitetshandling till myndigheten. Vid misstanke om manipulerad kopia eller falsk identitetshandling begärs inget samordningsnummer, och avslag ges på ägarbytet om inte ärendet kompletteras med korrekta handlingar.

Transportstyrelsen har vidtagit ett antal åtgärder för att komma till rätta med problematiken kring identitetskontroll i samband med ägarbyten. Rutiner har setts över och instruktioner har förtydligats. Transportstyrelsen inledde under 2017 också en myndighetssamverkan i frågan med bland annat Skatteverket, i syfte att identifiera vad berörda myndigheter kan göra tillsammans respektive var för sig. Regeringen förutsätter att myndigheter säkerställer hanteringen av identitetskontroller i samband med att samordningsnummer begärs.

Dock återstår problem kopplade till samordningsnummer inom Transportstyrelsen. Där arbetar just nu en arbetsgrupp med att hitta ytterligare åtgärder för att komma till rätta med hanteringen av samordningsnummer. Resultat av den interna utredningen kommer att presenteras under våren. I den mån Transportstyrelsen ser behov av åtgärder utanför myndighetens eget område kommer den att uppmärksamma regeringen på detta. Jag kommer givetvis att följa denna fråga i nära dialog med myndigheten.

Anf. 23 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Herr talman! Jag har under en tid engagerat mig i den här frågan. Jag hade en debatt i början av sommaren med justitieministern. Jag ställde därför interpellationen till honom för att följa upp debatten som vi hade i maj förra året. Då fick jag uppfattningen att justitieministern och regeringen kände till att det här har varit ett problem under en tid och att man nu skulle ta itu med det. Som jag uppfattar det har väldigt lite skett.

Problemet, herr talman, är att det är väldigt lätt att komma åt tillfälliga personnummer, så kallade samordningsnummer. Det finns inte bara ett sätt som man kan få samordningsnummer på, men just nu är det Transportstyrelsen som är i blickpunkten.

Jag vill rekommendera statsrådet att ta del av en rapport som kom från den nationella operativa avdelningen inom polisen för ett år sedan, *Brottsverktyg åt internationella brottsnätverk*. Den handlar om hur det går till med samordningsnummer och bilmålvakter.

Enligt min åsikt borde man sätta gränser. Polisen föreslår åtgärder som jag också har motionerat om i riksdagen. Det borde till exempel inte vara tillåtet att ha mer än en bil. Jag kan tala om för statsrådet Eneroth att det finns exempel på personer med samordningsnummer som har 10, 100, 1 000 eller 2 000 bilar. Då borde det vara rimligt att sätta en gräns. Det kan

Prot. 2017/18:61
25 januari

Svar på
interpellationer

finnas legitima skäl att få ett samordningsnummer, men här finns det ett missbruk.

Sedan borde man titta på Norge. Där har man tidsbegränsade samordningsnummer. Våra samordningsnummer gäller för alltid. Det borde finnas en begränsning där.

Sedan har vi den ganska självklara saken att man borde identifiera sig när man vill ha ett tillfälligt personnummer. Man borde visa upp sig för polisen, Skattekontoret eller Transportstyrelsen, kanske vid ett medborgarkontor, herr talman, men så sker inte. Det är här problemet finns.

I stället skickar man in papperskopior. Jag ser att både statsrådet och jag har papperskopior framför oss, och de är kanske ganska suddiga. Men dessa som skickas in är jättesuddiga – jag har sett dem själv – och går ändå rätt igenom.

I den rapport som polisen har gjort har man tittat närmare på 512 samordningsnummer. För er som lyssnar på debatten vill jag berätta att dessa ägde 28 897 bilar. Det här systemet som nu finns är en orsak till att Sverige framstår som så positivt och gynnsamt – också enligt polisen – att verka i för utländska stöldligor.

Det finns olika sorters brottslighet inom vilka man använder detta. En del handlar om de kriminella stöldligorna. För dem är det perfekt att ha dessa bilar som inte är registrerade eller skattade för. Det vore livsfarligt om någon skulle krocka med dem, men när förarna åker fast är det inte de själva som äger bilarna.

Framför allt är det så, herr talman, att när polisen efter många om och men försöker hitta ankarpersonen handlar det i många fall om ett personnummer som inte finns.

Frågan är: Vad gör regeringen?

Anf. 24 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Tack, Mikael Oscarsson, för engagemanget! Jag kan helt ärligt säga att jag delar engagemanget, och jag uppskattar det. Jag är djupt bekymrad över utvecklingen vad gäller bilmålvakter, och det är en fråga som jag själv också tidigare engagerat mig i.

Utöver de 25 miljoner som vi avsätter i budgetpropositionen under tre år för kommunernas räkning så att de kan forsla bort fordon och ha lite mer muskler för att komma åt de fysiska problem som bilmålvakter innebär tillsätter vi nu en utredning. Hovrättslagmannen Björn Hansson ska skyndsamt – till den 30 juni – utreda fler verktyg för att ge både polis och Kronofogdemyndigheten möjligheter att stävja bilmålvaktsverksamheten. I detta sammanhang har han också frihet att lyfta upp andra förslag. Jag tycker att det här är viktigt, och jag är beredd att vända på väldigt många stenar för att stävja detta.

Det handlar om att man använder det här systemet för att organisera kriminell verksamhet. Jag är väldigt nöjd över att Transportstyrelsen nu tillsätter en intern arbetsgrupp som redan till den 31 mars ska komma fram med konkreta åtgärder för att se till att man hanterar samordningsnumren på rätt sätt.

Jag är nog lika upprörd som Mikael Oscarsson över att det här har blivit ett verktyg för organiserad brottslighet, och jag är väldigt angelägen om att myndigheterna så skyndsamt som möjligt använder och får rätt verktyg för att stävja utvecklingen.

Jag noterar att det under alliansregeringens tid var först under det sista året av dess regeringstid som man uppmärksammade bilmålvakterna och det kom ett uppdrag. När den lag som då trädde i kraft nu utvärderas och vi ser att det finns brister tycker jag att det är viktigt att vi är beredda att gå vidare.

Detta bör inte vara en partiskiljande fråga, och är det inte heller. Frågan handlar både om att vi inom politiken ska ge rätt verktyg till myndigheterna så att de kan gripa in och om att polisen och Kronofogdemyndigheten ska kunna göra rätt insatser.

Jag ser väldigt positivt på hur inte minst polisen i Malmö har arbetat systematiskt och framgångsrikt med kartläggning och på så vis har kunnat stoppa bilmålvakter. Jag ser också hur man i Göteborg har börjat använda ny teknik och tillgänglighet för att stävja utvecklingen.

Jag kan alltså försäkra Mikael Oscarsson om att regeringen ser ytterst allvarligt på detta. Vi aviserar inte bara pengar utan tillsätter också en tydlig utredning som ska vara klar till den 30 juni. Björn Hansson ska i den föreslå fler åtgärder. Jag ser fram emot att följa Transportstyrelsens interna arbetsgrupp som ska verka för att man tillämpar reglerna för samordningsnumren på rätt sätt.

Jag förutsätter också att Skatteverket i dialog med alla andra myndigheter också säkerställer att man använder samordningsnumren på rätt sätt. Jag har noterat att Skatteverket dessutom har kommunicerat detta i offentliga medier.

Min förhoppning är alltså att både Mikael Oscarssons och regeringens engagemang i frågan ska leda till att vi vänder utvecklingen, får färre bilmålvakter och på så vis försvårar för den kriminella verksamhet som just nu pågår i Sverige. Jag tycker att det här är ytterst allvarligt, och därför är jag tacksam för interpellationen och tycker att det är bra att frågan belyses på detta sätt.

Anf. 25 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Herr talman! Det som statsrådet säger stämmer, och det är än värre. Det här ökar. Så sent som i går talade jag med en ledande person på NOA som berättade att utländska stöldligor växer i omfattning. De står för över 50 procent av inbrotten. Då måste vi titta på vad vi kan göra.

Jag är glad över orden om mitt engagemang, men det finns en skillnad, nämligen att statsrådet är statsråd och har möjlighet att påverka. Jag tycker att det är lite sorgligt att ytterligare åtta månader nu har förflutit utan att det har blivit någon ändring i detta.

Låt oss ta ett varv till om det som rapporten handlar om: utländska stöldligor som opererar i Sverige. Det går till på så vis att de har en person som åker runt och gps-märker vilka hus de ska satsa på. Kanske hinner ett par personer med nio villor på en förmiddag i Sunnersta i Uppsala, som har haft problem, eller någon annanstans, och de tjänar upp till 3 000 kronor om dagen.

Finland har betydligt färre inbrott. Det handlar om en bråkdel, kanske ända upp till 20 gånger färre i förhållande till antalet medborgare. Vad skiljer då Finland från Sverige?

Vi måste först och främst göra något åt skandalen med samordningsnumren. Utredningar i all ära, men gå nu hem och se till att ge order om

att man inte kan få äga så här många bilar! Varför inte kolla upp var samordningsnumren finns och om det handlar om verkliga personer? Det kan inte få fortsätta på det sätt som vi nu har det.

Det finns även andra saker. Våra grannländer Norge, Finland, Danmark, Polen och Tyskland har alla så kallade ANPR-kameror vid gränserna. Vad betyder det? Jo, det är kameror som ser om det kommer en bil som man inte har betalat skatt för och som inte är registrerad. Det blinkar till, och man har därmed kontroll. Annars blir det som ett rökfyllt rum där vi inte har ordning på vad som sker.

Jag tog även upp frågan om gränspoliserna. Jag hade begärt att få debattera med statsrådets kollega, men nu bollades frågan över så jag får ta det här. Statsrådet kan skicka med frågan till honom. Gränspoliserna fungerar inte. Vad polisen skulle vilja är att ha befogenheter när det exempelvis kommer en färja från Riga. Riga är en fantastiskt vacker stad och ligger i ett fantastiskt land, men det kommer stöldligor därifrån. När man kommer för 17:e gången och är dömd den ena gången efter den andra ska man naturligtvis bli avvisad.

Ytterligare en sak handlar om när man söker asyl. Väldigt många från Georgien söker just nu asyl. Det tar ungefär ett år att behandla det. Vet statsrådet hur många procent som får stanna kvar? 0 procent. Vet statsrådet vad som händer under tiden? Man kan åka fast den ena gången efter den andra, vilket också sker, utan att bli utvisad. Ingenting händer.

Jag har suttit i riksdagen under ganska många år och vet att ett enda beslut inte kan förändra allt detta. Men vi måste se oss själva i spegeln, herr talman. Varför framstår Sverige som så gynnsamt att verka i? Vi måste vidta en rad åtgärder här som gör att man inte kan söka asyl den ena veckan för att redan veckan därpå ha hunnit åka fast några gånger. Men naturligtvis ska det finnas ett snabbspår om man kommer från ett säkert land.

Vad säger statsrådet om dessa förslag om att äga en enda bil med samordningsnummer och att kolla upp dem?

Anf. 26 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag sa tidigare att jag uppskattar engagemanget. Vad jag inte uppskattar är att Mikael Oscarsson omedelbart drar in svensk asylstiftning och asylrätten i en fråga om bilmålvakter och bilstölder. Det är en retorik som jag inte så ofta hör från kristdemokratiska företrädare. De har i stället värnat asylrätten och har tyckt att det är viktigt att människor som flyr för sina liv från krig och förtryck eller tortyr ska ha möjlighet att inte avvisas vid gränsen utan kunna söka asyl och få den prövad på ett rättssäkert sätt i Sverige.

Jag inser att engagemanget gör att retoriken ibland drar iväg, men vi måste vara noga med vad vi säger i Sveriges riksdags kammare.

På samma sätt noterar jag, för att vara tydlig, att utvecklingen med bilmålvakter skenade iväg under 2000-talet. Så sent som i juni och oktober 2014 var det 45 000–46 000 bilmålvakter. Det var först då, efter åtta år, som den borgerliga regeringen behagade agera genom att tillsätta en utredning. Sedan dess har vi lagt fram ett flertal förslag som hjälper polisen att gripa in. Justitiedepartementet har lagt fram 100 propositioner, tror jag att det är uppe i, med alltifrån ökade möjligheter till kameraövervakning till mer resurser till polisen än vad den själv begär.

Det jag ansvarar för på infrastrukturuområdet handlar om att säkerställa att man från Transportstyrelsens sida men också när det gäller regelverket som jag förfogar över får bättre möjligheter att stävja utvecklingen med bilmålvakter. Därför tillsätter vi nu i februari en utredning som ska vara klar i juni. Därigenom ska vi så snart som möjligt kunna få rätt verktyg för polisen att ianspråka bilar på distans och stoppa den illegala hanteringen. Om utredaren också vill titta på antalet fordon man hanterar är utredaren fri att titta på olika möjligheter. Den friheten ska han ha, för jag är beredd att vända på alla stenar för att se till att vi har rätt verktyg för att bryta den utveckling som skett under lång tid. Det är där jag delar Mikael Oscarssons engagemang. Vi kan inte se på när en brottsutveckling fortgår, utan här måste vi ge rätt verktyg.

Men lika viktigt är det – och det vet jag att Mikael Oscarsson känner till med den erfarenhet han har i Sveriges riksdag – att de förslag regeringen lägger fram måste beredas och ha bakgrundsunderlag innan de läggs på riksdagens bord. Därför är jag glad över att vi nu utreder detta snabbt, så att jag får ett underlag för att fatta viktiga beslut som gör att polis och kronofogde får bättre verktyg för att stävja utvecklingen.

Återigen: Det här är inte en partiskiljande fråga, men det sker en samhällsutveckling som alla vi politiker som har att verka i dessa tider har att ta ställning till – hur främjar vi en positiv utveckling, och hur stävjar vi en ökad kriminalitet, vare sig den är internationellt organiserad eller inte? Jag noterar att de insatser som görs inom trafikområdet inte alltid har haft stöd från Mikael Oscarssons parti.

När vi nu går fram med cabotagekontroller, klampning och sanktionsavgifter och på det sättet hårdare reglerar utländska åkares transporter in i Sverige, när vi till och med ställer krav på att de precis som många svenska åkerier ska ha vinterdäck på sina lastbilar och att man inte ska kunna sitta och köra lastbil eller annat tungt fordon och prata i mobiltelefon med mobilen i handen samtidigt, är det förslag som ser till att vi skärper kontrollen och ökar trafiksäkerheten men också förbättrar och utjämnar konkurrensförutsättningarna mellan svensk åkerinäring och utländska åkerier.

Jag tycker att detta är viktigt. Det ska harmonisera med EU:s regler, men det handlar om att vi ska få ordning och reda. Polisens verktyg är en del – den andra handlar om vilka regler vi har när det gäller cabotagekontroller. Jag välkomnar Mikael Oscarsson och hans parti in i den gemenskapen.

Anf. 27 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Herr talman! Självklart ska man kunna söka asyl. Vad vi säger är att det kan införas ett snabbspår för dem som ansöker om asyl men grips och döms för brottslighet, exempelvis stöld, i synnerhet när man kommer från ett så kallat säkert land. Jag nämnde Georgien – 100 procent får åka tillbaka. Man kan naturligtvis få pröva, men om man visar att man i stället håller på med brottslighet är det klart att det måste få konsekvenser. Allt annat är orimligt.

Det här skapar otrygghet. Nu vill det till att det kommer åtgärder och att man svarar upp. Det finns ett underlag från polisen, från NOA, där man visar på det stora problemet med samordningsnummer. Finns den frågan med i direktiven till utredaren? Annars är det ju väldigt märkligt, med tanke på att detta är en så vital del i den här verksamheten, som skapar så

mycket otrygghet och som också driver människosmuggling, människohandel och organiserat tiggeri.

Det finns konkreta förslag. Det finns sex förslag som polisen har räknat upp och som vi också har fört fram motionsvägen i riksdagen. Det handlar om författningsändringen – att det ska vara otillåtet att utan särskilt tillstånd äga mer än en bil. Vad säger ministern om det här med så många bilar? Är det inte rimligt att införa en sådan begränsning? Och det här med att identifiera sig – ställer inte ministern upp på att detta måste införas genast, oavsett om man ska registrera ett nytt aktiebolag i Sverige eller köpa bil? Här handlar det om att man ändrar ägarförhållandena hundratals gånger per vecka. Borde det inte komma upp en sensor också, som man kunde sätta på? Kan man ge ett uppdrag åt Transportstyrelsen? Nu får man göra allt det här manuellt.

De fina orden är bra, men det här skapar otrygghet, och nu krävs det handling. De här sakerna måste ordnas, och det snabbt!

Anf. 28 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Återigen: Med det engagemanget och med den ambitionsnivå som Mikael Oscarsson vill att Transportstyrelsen ska ha förutsätter jag att det innebär att Kristdemokraterna i kommande budget föreslår ordentligt utökade medel till våra trafikmyndigheter. Det måste det i så fall innebära för Transportstyrelsen, för ska vi ge möjlighet till sensor eller personliga möten måste ju den myndigheten lokaliseras i stora delar av landet. Det är det vi talar om. Vi har försökt effektivisera och samordna detta. Men det är klart att allt är möjligt om man är beredd att ge tillräckliga resurser.

Jag tycker att det viktigaste är att det är rättssäkra resurser och att man ser till att man kommer till rätta med de fel som finns i form av att det inte är rättssäkert. Det tycker jag är allvarligt. Där måste myndigheten säkerställa att de rutiner som finns tillämpas på ett bättre sätt och att de är säkrare ur individsynpunkt och ur integritetssynpunkt. Där vet jag att Skatteverket och Transportstyrelsen arbetar intensivt tillsammans, på samma sätt som att Skatteverket är angeläget om att alla andra myndigheter ska tillämpa samordningsnummer på rätt sätt.

Det är också så att den utredning som vi nu tillsätter har tydliga direktiv. Den ska utvärdera de lagändringar som gjordes, titta på hur vi kan använda ianspråktagandelagen, ”ta fram utformning av en förordning om stöd till kommuner för kostnader i samband med bortforsling, uppställning och skrotning av fordon” och ”föreslå andra åtgärder för att komma till rätta med problemet med fordonsmålvakter”. Den sista formuleringen är jag extra nöjd med, för den innebär att utredaren har fria händer att föreslå väldigt mycket mer, och det är mitt sätt att från regeringen till utredaren tydligt signalera: Se nu till att vi får rätt verktyg för att stoppa utvecklingen med bilmålvakter!

Men när vi gör förändringen ska den göras på ett rättssäkert sätt. Vi måste göra den på ett sätt som också gör det möjligt för myndigheten att implementera detta. Men jag är angelägen om att det ska ske snabbt. Under åtta år styrde alliansregeringen. Först sista året lyfte man på fingret och tillsatte en utredning. Vi agerar väsentligt snabbare än så.

Överläggningen var härmed avslutad.

Kammaren beslutade kl. 13.27 på förslag av andre vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 14.00, då frågestunden skulle börja.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 14.00.

§ 9 Frågestund

Frågestund

Anf. 29 ANDRE VICE TALMANNEN:

Jag vill hälsa statsråden välkomna. Frågor besvaras av närings- och innovationsminister Mikael Damberg, försvarsminister Peter Hultqvist, socialminister Annika Strandhäll och statsrådet Peter Eriksson.

En fråga ska vara av övergripande allmänpolitiskt slag eller avse ett ämne som faller inom statsrådets ansvarsområde och rör dennes tjänsteutövning. Närings- och innovationsminister Mikael Damberg besvarar såväl allmänpolitiska frågor som frågor inom sitt eget ansvarsområde.

En ny vårdgaranti

Anf. 30 JAKOB FORSSMED (KD):

Herr talman! Min fråga går till statsrådet Strandhäll.

Väntetiderna i vården har med regeringens politik ökat kraftigt. Förtroendet för vården har försvagats. Och i stället för reformer för att komma till rätta med detta har regeringen satsat på gratisreformer. Det har så att säga blivit gratis för äldre att sitta allt längre på akuten eller att vänta längre på operation.

När allt färre landsting uppfyller vårdgarantin som innebär att man har rätt att träffa en läkare inom sju dagar vill regeringen införa en ny vårdgaranti där denna rätt tas bort. Regeringens egen expertmyndighet, Vårdanalys, avråder i sitt remissvar: "Förslaget riskerar att leda till ökad ojämlikhet, försämrad tillgång till läkare, ett urholkat värdeerbjudande samt i förlängningen ett sänkt förtroende för primärvården."

Regeringen kallar det dock för en förstärkt vårdgaranti. George Orwell skulle ha varit grön, kanske till och med rödgrön av avund, om han hade hört detta nyspråk.

Hur kan en sådan försvagning av vårdgarantin beskrivas som en förstärkning?

Anf. 31 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Herr talman! Till att börja med började vårdköerna öka under er tid vid makten, Jakob Forssmed. Dessutom införde er regering, under ledning av socialminister Göran Hägglund, en kömiljard. Det gjorde man inte för att lösa personalproblemen i vården utan för att få vårdpersonalen, som redan

var stressad, att springa snabbare. Följden blev att vård- och omsorgspersonal toppar sjukskrivningarna på grund av stress. Vi tar nu ett grundligt tag i det problemet.

Den vårdgaranti som regeringen nu inför innebär att man snabbare kommer att kunna få vård inom primärvården. Den innebär också att vi tar till vara alla legitimerade professioner som finns inom hälso- och sjukvården. Det är precis vad den svenska hälso- och sjukvården ska göra.

Om man har behov av att träffa en psykolog, vilket ungefär varannan person som sjukskrivs har, på grund av stressrelaterad depression och ångest, ska man få träffa en psykolog. Om man har behov av att träffa en fysioterapeut, eftersom man har problem med ryggen, ska man få träffa en fysioterapeut. Och man ska få göra det snabbare än i dag.

Anf. 32 JAKOB FORSSMED (KD):

Herr talman! Om man tror att kömiljarden är orsaken till arbetsmiljöproblemen inom hälso- och sjukvården har man gjort en något bristfällig analys.

Jag återgår gärna till myndigheten Vårdanalys bedömning av ert förslag, Annika Strandhäll. De varnar för att det "riskerar att leda till ökad geografisk ojämlikhet och ökade skillnader mellan grupper". Är inte det precis motsatsen till det regeringen säger sig sträva efter med sina förslag?

Anf. 33 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Herr talman! Under er tid vid makten, Jakob Forssmed, såg ni med kirurgisk precision till att inte satsa på personalen inom hälso- och sjukvården. Det ser vi konsekvenserna av i dag.

Vi inför nu en vårdgaranti som har väldigt starkt stöd bland alla vårdens professioner. Vi tar vara på all kompetens som finns i primärvården och ser till att folk får tillgång till vården snabbare. Det tycker de flesta är bra – jag också.

Forskning, innovation och kommersialisering i Öresundsregionen

Anf. 34 LENA EMILSSON (S):

Herr talman! Jag riktar min fråga till statsrådet Mikael Damberg.

Öresundsregionen är ett forskningstätt och dynamiskt område med stor möjlighet till tillväxt. I Skåne finns det två universitet och en högskola. Maxlaboratoriet i Lund är färdigbyggt, och ESS är under byggnation. Med två labb och internationellt samarbete i mycket stor skala finns det också oanade möjligheter.

När omfattande forskning bedrivs finns det också möjlighet att kommersialisera många nya innovationer. Men det kanske inte sker. Forskare som inte är tillräckligt bra på kommersialisering behöver mer stöd.

Hur kan statsrådet stödja utvecklingen av hela kedjan: forskning, innovation och kommersialisering?

Anf. 35 Närings- och innovationsminister MIKAEL
DAMBERG (S):

Herr talman! Jag vill tacka för frågan.

Det är en sprudlande och stark kunskapsregion där det händer väldigt mycket. Och det nya universitetet är ytterligare en flagga som kommer att sätta Sverige på kartan.

Jag tror att det var i går som det kom en ny rankning från Bloomberg över innovationsländer i världen. Och Sverige hamnade på plats två. Vi är bara efter Sydkorea när det gäller innovation. Det har med våra starka universitet och forskningsmiljöer att göra. Man har över tid byggt ett konkurrenskraftigt samhälle som skapar många jobb.

När vi tittar lite djupare på siffrorna märker vi dock att just kommersialiseringsfasen har varit ett problem. Vi är lite medelmåttiga där.

Det har varit i fokus för mig som näringsminister sedan dag ett. Vi har till exempel jobbat med Big Science Sweden, där vi ger 30 miljoner kronor, via Vinnova, Vetenskapsrådet och Tillväxtverket, för att engagera näringslivet mer i de här stora forskningssatsningarna, till exempel ESS och Max IV.

Anf. 36 LENA EMILSSON (S):

Herr talman! Det gäller också att få universitet och högskolor att sporra sina forskare att verkligen försöka driva sina innovationer för att kommersialisera dem. Här tror jag att vi behöver mycket bättre infrastruktur.

Hur kan vi jobba för att få denna infrastruktur, som ska leda till att fler produkter kommersialiseras? Det handlar också om rådgivning och att få studenterna att inse detta.

Anf. 37 Närings- och innovationsminister MIKAEL
DAMBERG (S):

Herr talman! Vi jobbar mycket med att få universitet och högskolor att samverka mer med det omkringliggande samhället, med forskningen men också med utbildningen. Där ligger en stor del av nyckeln.

Dessutom ser en utredning nu över hur resursfördelningssystemet ska förändras över tid, så att vi får mer samverkan mellan universitet och kunskap i forskningen och med näringslivet utanför. Men också inkubatorer och innovationskontoren på universitet och högskolor spelar en stor roll i detta.

Vi kommer att fortsätta jobba med det. Här finns nämligen fortfarande potential för Sverige att utvecklas och bli ännu bättre.

Upphandlingen av ett nytt luftvärnssystem

Anf. 38 ROGER RICHTOFF (SD):

Herr talman! Min fråga går till försvarsministern och gäller luftvärn.

Det har skickats en offertförfrågan angående Patriotsystemet. Vi anser att det finns ett annat system som är minst lika dugligt och bättre, nämligen det fransk-italienska. Aster 30 och framför allt svensk försvarsindustri med den svenska radarn är vida överlägsen det amerikanska alternativet, Patriotsystemet.

Prot. 2017/18:61
25 januari

Frågestund

Det är beklagligt att vi kommer att få ett helt oförsvarat luftvärn, eftersom det inte går att applicera Patriotsystemet på våra korvetter. Vi kommer att gå miste om ett djup i vårt luftförsvarssystem.

Hur ser försvarsministern på just denna sak?

Anf. 39 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Jag vill tacka för frågan från Roger Richtoff.

Vi har gått med ett letter of request till USA, som de kommer att svara på. Efter det får vi driva en förhandlingsprocess via FMV om de slutliga kostnaderna.

Det val regeringen har gjort bygger på den rekommendation som Försvarsmakten har utverkat utifrån en grundlig analys av vilka olika behov som finns inom svensk försvarsmakt.

Jag har gått igenom handlingarna oerhört noggrant och talat med en lång rad olika experter i sammanhanget. Jag är övertygad om att den förfrågan vi har gjort ändå är den som bäst lever upp till våra förutsättningar. Vilka möjligheter som finns för svensk industri kommer att diskuteras i ett vidare perspektiv.

Det är sådana saker vi får återkomma till när vi i slutändan ser vad som kommer ut av processen.

Anf. 40 ROGER RICHTOFF (SD):

Herr talman! Jag kopplar på frågan om kostnaderna.

I polska tidningar – om jag nu har fått en korrekt översättning – säger man att kostnaderna är fullständigt oacceptabla. Det gäller även Rumänien. Tillräckligt antal robotar för svensk del skulle innebära 20–25 miljarder. Men man skulle kunna minska antalet robotar. Det är fråga om en oerhörd kostnad, och det kan bli en gökunge i försvaret. Hur ser försvarsministern på den delen?

Anf. 41 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Det är FMV som sköter förhandlingsprocessen. Jag tror att det klokaste för både min och andras del är att inte spekulera för mycket om det slutliga resultatet förrän vi ser det.

Jag kommer att återkomma med information, förklaringar och resultat den dagen förhandlingarna är avslutade och jag har något att säga. Det är bättre att prata när det finns något på bordet i stället för att spekulera i förväg.

Klimatsmart och bilberoende bostadsbyggande

Anf. 42 LORENTZ TOVATT (MP):

Herr talman! Min fråga går till bostadsminister Peter Eriksson.

Det byggs mycket i Sverige, och det är förstås mycket positivt. Grön politik får effekt på samhällsbygget.

Samtidigt är det viktigt att bygga klimatsmart och inte bygga in sig i ett alltför onödigt bilberoende. Det är extra viktigt med tanke på att Sverige i internationella undersökningar kommer ut ganska dåligt när det gäller att bygga in sig i bilberoende och hur extern handel byggs ut. Det är något som slår ut den detaljhandel som tidigare har funnits i innerstäderna.

Har bostadsministern idéer och tankar om hur vi ska bygga på ett sätt som inte gör att vi bygger in oss i ett för tidigt bilberoende?

Prot. 2017/18:61
25 januari

Anf. 43 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Herr talman! Det finns en rad projekt. Det finns ett projekt i Näringsdepartementet som heter Smarta städer där dessa frågor ingår. Det finns också en rad praktiska exempel på hur man runt om i Sverige börjar planera nya bostadsområden utan att bilen hamnar så i centrum, så som det var tidigare.

Jag tycker att ett bra exempel är Vallastaden i Linköping – årets bostadsområde. Där parkeras bilen utanför området. I bostadsområdet används gatuutrymmet till helt andra funktioner. Det är mer sociala aspekter och andra aspekter som gör att det blir ett mycket trevligt, intressant, spännande och attraktivt bostadsområde.

Jag skulle gärna rekommendera kommuner och andra som planerar bostadsområden i dag att titta på dessa exempel och se vilka möjligheter som finns att använda gatuutrymmet på ett smartare sätt.

Anf. 44 LORENTZ TOVATT (MP):

Herr talman! Tack, bostadsministern, för svaret! Jag delar entusiasmen för flera av dessa projekt som bostadsministern nämner.

Jag tänkte vara lite mer specifik. Det finns i dag en formulering i plan- och bygglagen som får kommuner att kräva parkeringsplatser i nybyggnationer. Det är något som fördyrar byggen och gör att man bygger in sig i beroendet.

Anser bostadsministern att det finns skäl att se över formuleringen i plan- och bygglagen?

Anf. 45 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Herr talman! Det är den parkeringsnorm man talar om. Den innebär att man på många ställen anser att man måste bygga ett visst antal parkeringsplatser i förhållande till köpyta och den area som byggs.

Det är en felaktig tolkning. Det råder frivillighet om hur många parkeringsplatser som ska byggas. Det viktigaste att betona är att den tolkning som en del har gjort under lång tid, det vill säga att man måste bygga ett visst antal parkeringsplatser, är fel.

Återinförande av den bortre tidsgränsen i sjukförsäkringen

Anf. 46 HELENA BONNIER (M):

Herr talman! Min fråga går till statsrådet Strandhäll.

Den 14 december 2017 gav en majoritet i riksdagen uttryck för sin vilja att regeringen ska återinföra den bortre tidsgränsen i sjukförsäkringen som en del i arbetet att minska de långa sjukskrivningarna.

Regeringen tog den 1 februari 2016 bort den bortre tidsgränsen i strid mot samlad expertis och kompetens, och regeringen har vid ett flertal tillfällen med enfaset uttryckt att man inte tänker återinföra tidsgränsen.

Regeringen representerar dock inte folkets vilja, utan det gör riksdagen. Eftersom en majoritet i riksdagen genom tillkännagivandet förklarat att den bortre tidsgränsen bör återinföras vill jag ställa följande fråga till

ministern: Kommer regeringen att respektera riksdagens beslut och vidta åtgärder för att återinföra den bortre tidsgränsen?

Anf. 47 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Herr talman! Regeringen har naturligtvis den största respekt för riksdagen och riksdagens vilja.

Under tidsperioden 2010–2014, när det fanns en bortre tidsgräns i sjukförsäkringen i Sverige, ökade sjukskrivningarna med över 50 procent. Samtidigt utförsäkrades 100 000 svenskar ur sjukförsäkringen. Sjuktalen steg, och svenskar utförsäkrades ur sjukförsäkringen. Det var inte så att sjuktalen sjönk eller att människor blev friskare.

Med regeringens politik, som vi har tillämpat under den här mandatperioden, har nu sjuktalen både planat ut och sjunkit. Fler människor kommer tillbaka till jobbet och hälsan igen. Det borde vara en gemensam ambition från riksdagen.

Anf. 48 HELENA BONNIER (M):

Herr talman! Historieskrivningen är en sak, men nu ställde jag en fråga om framtiden.

Eftersom ministern inte var närvarande när denna fråga diskuterades i kammaren den 14 december är det självklart för mig att få ställa frågan: Hur kommer nu statsrådet att arbeta för att genomföra det som riksdagen har gett uttryck för?

Anf. 49 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Herr talman! Regeringen har självklart tagit del av riksdagens önskemål i frågan. Vi kommer naturligtvis att överväga frågan och sätta den i relation till den politik regeringen bedriver. De resultat som den politik regeringen bedriver har gett måste sättas i relation till de resultat som gavs under de år Ulf Kristersson var socialförsäkringsminister. Sjuktalen skenade samtidigt som 100 000 personer utförsäkrades ur försäkringen.

Hot mot personal i bolag som helt eller delvis ägs av staten

Anf. 50 BIRGER LAHTI (V):

Herr talman! Min fråga går till närings- och innovationsminister Damberg.

Jag tycker att mycket av vad den här regeringen gör i fråga om industristrategi, exportstrategi och så vidare är helt okej, undantaget vapenexport till några mycket tvivelaktiga länder.

Det som har börjat oroa mig är de vibbar som har kommit fram när det gäller strejkrättsfrågan och de bolag eller företag som staten äger helt eller är en av de största ägarna i. De använder sig av hot om att ta in bemanningsföretag för att sköta ordinarie arbetsuppgifter om inte besparingsvillkor godtas, vilket konkret innebär sämre arbetsvillkor.

Jag har fått uppgifter om att SAS skulle använda sig av sådana metoder gentemot kabinpersonal i förhandlingarna.

Herr talman! Min fråga till näringsministern lyder: Stämmer det att sådana hot får förekomma i bolag där staten är en av de största ägarna?

Anf. 51 Närings- och innovationsminister MIKAEL
DAMBERG (S):

Herr talman! Jag börjar med att tacka för berömmet. Jag förstår att det är stort beröm när Birger Lahti säger att det är helt okej. Då känns det som att vi har fått vågen för att vi gör något bra.

Sedan kom en seriös fråga om de statliga bolagen och hur vi väljer att styra.

Vi har förväntningar på de statliga bolagen att uppträda föredömligt. Det finns en del bolag där staten är helägare av bolagen. Det blir en annan typ av styrning av de bolagen än i de bolag där staten är delägare. Det kan vara en liten del men kanske en stor del i förhållande till andra ägare.

SAS är ett kommersiellt bolag och finns på aktiemarknaden. Staten är den största ägaren tillsammans med ett antal andra stater.

Vi har tydliga förväntningar också på ett delägt bolag som SAS att följa lagar och regler samt agera föredömligt. Men de operativa frågorna är SAS, inte ägarens.

Anf. 52 BIRGER LAHTI (V):

Herr talman! Tack, ministern, för svaret! Men dåliga exempel sprider sig lika lätt som bra exempel. Vore det inte bättre av en socialdemokratiskt ledd regering att försöka skapa bra exempel när man förhandlar om villkor på arbetsmarknaden än att låta dåliga exempel bli föredöme? De sprider sig lika lätt som bra exempel.

Anf. 53 Närings- och innovationsminister MIKAEL
DAMBERG (S):

Herr talman! Jag är helt övertygad om att också SAS ledning ser ett stort värde i att komma överens med fackliga parter. Man har slutit väldigt många avtal de senaste åren – också en del tuffa avtal, där det har handlat om att minska kostnaderna i bolaget för att det ska kunna vara konkurrenskraftigt och bli mer lönsamt och stabilt. Jag är helt övertygad om att också bolaget ser ett värde i att komma överens med de fackliga parterna.

Det är den förväntan jag har – att också de bolag som staten äger aktier i uppträder korrekt på arbetsmarknaden och försöker föra en bra dialog med de fackliga parterna.

Sänkta pensioner för tidigare kommun- och landstingsanställda

Anf. 54 BARBRO WESTERHOLM (L):

Herr talman! Min fråga riktar sig till socialminister Annika Strandhäll.

Pensionärerna i Sverige gick in i 2018 med förväntningar om mer pengar i pensionskuvertet. Sedan möttes 150 000 80-åringar och äldre av en chock: Upp till 1 000 kronor mindre per månad blev det fråga om.

Det här bygger på ett avtal mellan SKL och vissa fackliga organisationer. Staten var underkunnig om avtalet när det slöts men är inte ansvarig för det.

Min fråga är: Kan staten på något sätt underlätta för alla dessa människor som möttes av denna chock?

Prot. 2017/18:61
25 januari

Frågestund

Anf. 55 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Herr talman! Tack, Barbro Westerholm!

Regeringen satsar ju 3 miljarder på att ta bort den så kallade pensionärsskatten för ett stort antal pensionärer. Tre av fyra svenska pensionärer kommer att få det lite bättre ekonomiskt tack vare det.

Jag blev väldigt tagen av den situation som mötte 150 000 pensionärer när det visade sig att ett gammalt tjänstepensionsavtal från 90-talet, tecknat när ATP försvann, nu får konsekvenser för en grupp utsatta äldre pensionärer.

Jag har också tydligt påtalat att jag önskar och hoppas att parterna som har ansvaret för detta – regeringen har ju inga verktyg i verktygslådan här – sätter sig ned och talar om hur man kan reda ut det. Jag har fått indikationer på att sådant också sker.

Anf. 56 BARBRO WESTERHOLM (L):

Herr talman! Det var ju ett tydligt svar: Staten kan inte gå in och reparera det här. Det trodde jag inte heller, men för dem som tittar på det här och följer frågan är det viktigt att veta om.

Pensionärsskatten visste de ju om redan tidigare. Det här är en chock som drabbar många. En del är också gifta par, och då är det ett par tusen-lappar det handlar om.

Anf. 57 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Herr talman! Jag stod på Järntorget i Göteborg i torsdags och pratade med massor av seniorer om det faktum att vi nu från regeringens sida investerar stort i att göra det bättre för pensionärerna.

Jag talade då med en dam som hade arbetat hela sitt liv som undersköterska och sjuksköterska och nu skulle bli av med 900 kronor i månaden. Hon grät, och det gjorde nästan jag också.

Jag hoppas verkligen att parterna som är ansvariga för det här avtalet hittar en lösning för dessa pensionärer.

Utökad kvotering av föräldraförsäkringen

Anf. 58 ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Den psykiska ohälsan bland barn och unga i Sverige ökar mer än i jämförbara länder. Parallellt med denna dystra utveckling har kraven ökat på småbarnsföräldrar att arbeta heltid och att barn ska börja i förskolan tidigt.

Att utveckla en trygg anknytning tar tid och måste få ta tid. Det ger en trygghet i grunden som ofta finns kvar hela livet.

Men regeringen har beställt en utredning som går i helt motsatt riktning. Förslagen innebär mindre flexibilitet, kortare föräldraförsäkring, ökad kvotering och nya begränsningar.

Vi kristdemokrater kommer i alla lägen att ta strid mot familjefientliga förslag och för alla barnfamiljers rätt att göra egna val och forma sina liv.

Förslaget om att kvotera ytterligare två månader finns inte med i den snabbremiss som skickas ut, har jag noterat. Därför vill jag fråga socialministern om regeringen har placerat förslaget där det hör hemma, nämligen i papperskorgen.

Anf. 59 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Herr talman! Det är otroligt viktigt att vi har en föräldraförsäkring i Sverige som bidrar till att även de små barnen får tillgång till båda sina föräldrar.

Vi har i Sverige i dag en föräldraförsäkring som vi haft i 43 år och en situation där mammor fortfarande tar ut 90 procent av ledigheten för barn under två år.

I dag vet vi så mycket mer. Vi vet att barn som får tillgång till båda sina föräldrar när barnen är riktigt små också får en bättre koppling och anknytning till båda sina föräldrar – det är någonting som är oerhört viktigt – och att de barn vars föräldrar delade på föräldraledigheten när barnen var små i högre utsträckning bor växelvis vid en separation.

Det ligger naturligtvis i allas intresse att öka jämställdheten. Regeringen går nu snabbt fram med två viktiga förslag – att öka möjligheten för stjärnfamiljer att dela föräldraledigheten och ytterligare ett förslag. Resten får vi komma tillbaka till i mån av tid.

Anf. 60 ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Min fråga är på vilket sätt kvotering och andra begränsningar av föräldraförsäkringen gör att barn och föräldrar får mer tid för varandra att anknyta och lägga livspusslet.

Ju mer fyrkantiga systemen är, desto sämre förutsättningar skapas för familjerna att få ihop sin vardag. Det är barnen som får betala priset för detta.

Vi kommer därför från Kristdemokraternas sida att säga nej till alla former av kvotering och de familjefientliga förslag som finns i den här utredningen.

Anf. 61 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Herr talman! Det är verkligen familjefientligt att inte tycka att vi ska ha så goda förutsättningar som möjligt för i det här fallet båda föräldrarna att ta del av barnens liv när de är riktigt små.

Det har också varit en viktig del av den här regeringens politik men också tidigare socialdemokratiska regeringars politik – att man ska få mer tid med sina barn, till exempel genom en föräldraförsäkring.

Vi vet att Kristdemokraterna inte delar den ambitionen.

Ökade resurser till försvaret

Anf. 62 HANS WALLMARK (M):

Herr talman! Försvarsministern finns i kammaren, så det vore fel av mig att inte rikta en fråga till honom.

Vi som är intresserade av att stärka Sveriges försvarsförmåga går några intressanta veckor och månader till mötes. Nu kommer Försvarsmaktens budgetunderlag för 2019, Försvarsmaktens årsredovisning av vad som hände 2017, Försvarsmaktens perspektivplan och den så kallade materielbergsutredningen.

Så fort någon från Alliansen påpekar behovet av att tillskjuta mer resurser brukar det avfärdas av regeringssidan som ”anslagsbingo”. Ändå har vi tillsammans med regeringen medverkat till att det har blivit 10,2

miljarder mer när det gäller själva inriktningsbeslutet, 500 miljoner kronor i vårandringsbudgeten och 22,7 miljarder i 2018 års budget.

Min fråga till försvarsministern är denna: Med allt det vi ser, vore det inte rimligt att Sverige nu ökar sina försvarsansträngningar i riktning mot motsvarande 2 procent av bnp under, säg, den kommande tioårsperioden?

Anf. 63 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Tack för den intressanta frågeställningen!

Jag brukar inte använda förklenande omdömen eller antydningar till det när det gäller dem jag har gjort upp med om ekonomiska nivåer. Där-
emot tycker jag att det i den politiska debatten ibland kan bli lite väl yvigt när man staplar belopp på varandra och den som har högsta beloppet vin-
ner tävlingen och ska framstå som bäst i sammanhanget.

Det vi måste göra är att noggrant analysera vilka åtgärder som ger mest effekt och på vilket sätt vi konkret stärker den militära förmågan. Därefter får man sätta prislappar.

Jag är djupt medveten om att en hel del handlingar kommer att produ-
ceras framöver, bland annat budgetunderlaget. Det kommer inte att bli helt okomplicerat, och då gäller det att ta sig an det utifrån de realiteter som är.

Vår inriktning är att öka den militära förmågan fram till 2020 och där-
efter.

Anf. 64 HANS WALLMARK (M):

Herr talman! Jag tror inte att det handlar om en tävling, men jag tror
att vi som är besjälade av att stärka svensk försvarsförmåga också måste
ha insikt om att detta under de kommande åren kommer att kräva ytterli-
gare ansträngningar. Därför menar jag och Moderaterna att det är en real-
istisk bedömning att vi under, säg, en tioårsperiod måste gå upp i ansträng-
ning till motsvarande ungefär 2 procent av bnp. Min konkreta fråga är då:
Är detta en realistisk bedömning som försvarsministern också delar?

Anf. 65 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Det krävs inte någon djupare insikt för att inse att ekono-
min måste stärkas om vi ska öka den militära förmågan. Detta har jag sagt
många gånger; det är i sig ingen nyhet.

Däremot är jag inte beredd att låsa mig vid några bnp-nivåer eller be-
lopp, utan jag vill att detta sker på ett planerat sätt efter hand som sakfrå-
gorna dyker upp och ska hanteras. Utmaningarna är för alldeles stora för
att vi ska vara låsta vid belopp och procentsatser.

Effekterna av regeringens migrationspolitik på bostadssituationen

Anf. 66 ROGER HEDLUND (SD):

Herr talman! Under 2017 beviljades 56 000 uppehållstillstånd till asyl-
sökande och anhöriga till dem, samtidigt som det färdigställdes 56 000 bo-
städer i Sverige. Resultatet av regeringens migrationspolitik är förödande
för bostadspolitik och bostadsmarknaden. Samtidigt har vi en anvisning-
slag som i praktiken tvingar kommunerna att reservera bostäder för nyan-
lända invandrare. Få bostäder återstår därefter för de bostadsbehövande
svenska medborgarna.

Därmed kommer jag till min fråga till bostadsministern: Kommer vi med regeringens politik någonsin att få se en balans på bostadsmarknaden?

Prot. 2017/18:61
25 januari

Anf. 67 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Herr talman! Jag skulle vilja säga att krig är förödande för människor och skapar mycket stora problem. Det tror jag att var och en av dem som har kommit från kriget i Syrien och från Mellanöstern kan vittna om. De allra flesta av dem är glada över att ha kunnat komma till ett land som har tagit emot dem.

Vi har bostadsbrist i Sverige. Det beror på att vi har byggt alldeles för lite under lång tid; det är inte bara kopplat till migrationen. Men nu bygger vi ordentligt, och fortsätter vi att göra det kommer vi att kunna se till att vi har anständiga bostäder till alla som finns här i landet. Jag skulle vilja ställa en motfråga: Vad är alternativet?

Anf. 68 ROGER HEDLUND (SD):

Herr talman! Med det svaret kvarstår frågan om vi någonsin kommer att få balans på bostadsmarknaden. Kollar vi på prognoserna för 2018 ser vi att antalet asylsökande fortfarande är väldigt högt, samtidigt som antalet färdigställda bostäder inte når upp till en nivå som innebär att vi inom en rimlig tid kan få balans på bostadsmarknaden. Därmed kvarstår alltså min fråga, och jag skulle gärna vilja ha svar på den av ministern.

Anf. 69 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Herr talman! Man kan göra räkneexempel på olika sätt. Bygger vi 56 000 bostäder innebär det att över 100 000 människor har möjlighet att få en bostad – det är i genomsnitt 2,1 människor per bostad i Sverige. Det innebär också att vi om vi bygger mer än så klarar av att minska bostadsbristen. Men problemet med brist på bostäder kommer att finnas under ganska lång tid, och därför är det viktigt att vi ser till att hålla uppe bostadsbyggandet och inte tar bort de stöd vi har infört från regeringens sida.

Företagarna och föräldraförsäkringen

Anf. 70 SOLVEIG ZANDER (C):

Herr talman! Jag ställer min fråga till socialförsäkringsminister Annika Strandhäll. Det handlar om företagare och föräldraförsäkring, vilket faktiskt är ett problem.

I Riksrevisionens rapport framgår att det oavsett bolagsform är otydligt och oförutsägbart vilken föräldrapenning man har rätt till. Det är den sjukpenninggrundande inkomsten som är svår att förutsäga. Detta betyder att föräldrar som är företagare inte tar ut föräldraförsäkring.

Personalen på Försäkringskassan är okunnig. Man får olika besked från olika handläggare om vilken ersättning som gäller. Informationen är bristfällig.

För mig och Centerpartiet är företagarna viktiga. Vad gör ministern åt detta?

Frågestund

Anf. 71 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Herr talman! Tack, Solveig Zander, för denna väldigt angelägna fråga! Vi ser nämligen, precis som Solveig Zander säger, att företagare i mindre utsträckning utnyttjar föräldraförsäkringen.

Ett arbete som nu pågår på Socialdepartementet handlar just om hur vi ställer om från det sätt på vilket vi i dag räknar ut sjukpenninggrundande inkomst, som väldigt mycket hänger samman med vilken typ av anställning du har. Detta är ett problem för företagare, för kombinatörer och för människor som går mellan olika anställningsformer.

Vi tittar nu på möjligheten att i enlighet med det förslag som fördes fram av Parlamentariska socialförsäkringsutredningen i stället införa historisk SGI. Man tittar då på vilka inkomster du har haft, inte på vilken anställningsform du har haft.

Detta är ett gediget arbete som kommer att ta tid, men det kommer att vara till fördel för bland annat just företagare, vilket är viktigt.

Anf. 72 SOLVEIG ZANDER (C):

Herr talman! Företagare tar inte ut sin föräldraförsäkring, och ert kvoteringsystem kommer att innebära att ännu färre företagare gör det. Framför allt gäller detta männen, varav 70 procent redan i dag inte tar ut någon föräldraförsäkring. Detta betyder att barnen går miste om att vara med båda sina föräldrar. Varför ska ni kvotera så att det drabbar företagare?

Anf. 73 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Herr talman! Föräldraförsäkringen är en inkomstbortfallsförsäkring, som täcker upp för inkomster som man inte har under föräldraledigheten för att man ska kunna vara föräldraledig. Detta är anledningen till mitt svar på din tidigare fråga.

Det måste verkligen glädja Solveig Zander att vi nu i ett snabbspår går fram med just en del av Föräldraförsäkringsutredningen för att göra det möjligt att överlåta dagar på fler. Detta borde också företagare kunna ha nytta av.

Kostnaderna för bredbandsanslutning i glesbygd

Anf. 74 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Min fråga går till statsrådet Peter Eriksson.

Vi har nu en regering som ser hela Sverige och därför har ändrat i målet för bredbandstäckning så att alla människor i Sverige faktiskt omfattas. Vi lämnar inte 1 miljon utanför, som den tidigare regeringen gjorde.

Därför ledde det till viss glädje när Radio Norrbotten i början av veckan rapporterade att det nu bara skulle kosta 5 000 kronor att ansluta sig till bredband. Jag var något skeptisk till uppgiften eftersom vi inte hört talas om detta tidigare riktigt på det sättet. Jag skulle vilja att statsrådet närmare berättar hur det är tänkt med dessa 5 000 kronor. Detta är ju väldigt viktigt för många människor – de som bor längst ut i Sverige.

Anf. 75 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Herr talman! Vi har en stark bredbandspolitik som innebär att alla ska kunna ta del av de nya tjänster som skapas på nätet. Våldigt många kommer de närmaste åren också att få tillgång till fiber, vilket innebär en stark uppkoppling och också bättre mobiltäckning.

Men det finns några, längst ut i skogen, på fjället och i områden med svag täckning av mobiltelefoni och där fiber inte kommer att grävas ned i marken. För dem inför vi nu från den 1 mars en garanti: De kommer att kunna få internetuppkoppling med statens hjälp. Det är inte lika bra som bredband, men det kommer att vara anständigt och innebära att man kan bedriva en verksamhet och sköta sina bankaffärer. Egenkostnaden är bara 5 000 kronor.

Anf. 76 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Tack, Peter Eriksson, för svaret! Det är viktigt att vi får detta förtydligande om vilken grupp det handlar om.

I anslutning till detta kan man också säga att jag, med tanke på internet of things och en massa andra saker, i dag vill vara uppkopplad var jag än är – inte bara där jag råkar bo eller ha mitt företag.

Därför är det också viktigt att vi funderar över hur vi kan få en bättre yttäckning. Jag tänker på självkörande bilar och tunga fordon, som ständigt behöver vara uppkopplade. Hur ser statsrådet på detta?

Anf. 77 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Herr talman! Post- och telestyrelsen kommer under det närmaste året att gå ut med nya frekvenser, som innebär att vi kommer att få en bättre yttäckning när det gäller mobilnäten. Det kommer också att vara en början på att introducera 5G. Detta innebär att allt fler människor kommer att ha en stabil, bra och rejäl mobiltelefoniuppkoppling och nå nätet den vägen. Fortfarande är det säkert enskilda hushåll som inte nås av detta, och för dem är garantin en bra möjlighet i framtiden.

Regeringens åtgärder för att bistå Gui Minhai

Anf. 78 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Denna fråga skulle normalt rikta sig till utrikesministern, men den är brådskande, och därför riktar jag den till Mikael Damberg, som företräder hela regeringen.

Den svenske medborgaren Gui Minhai hålls fängslad i Kina. Han blev i praktiken kidnappad och förd till Kina och har sedan hållits fängslad under lång tid. Han är en politisk fånge. Allt tyder på att det är hans engagemang för mänskliga rättigheter och yttrandefrihet som gör att han hålls fängslad.

Situationen har nyligen förvärrats, när han återigen blev gripen i Kina. Det finns anledning att frukta både för hans hälsa och för hans säkerhet.

Jag vill höra vad regeringen avser att göra i form av direkta protester mot den kinesiska regeringen och om man avser att få Europeiska unionen att formellt protestera mer än man redan har gjort. Jag undrar också om

regeringen vet vem som nu håller honom fången och var. Vilket säkerhetsorgan är det, och har han utsatts för tortyr eller annan kränkande behandling i fångenskap?

Anf. 79 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Regeringen ser med största allvar på att den svenske medborgaren Gui Minhai utan närmare förklaring greps av kinesiska myndigheter under en pågående konsulär stödinsats i lördags. Kinas ambassadör i Stockholm kallades upp till UD då gripandet skedde.

Som framgått av medieuppgifter var han vid gripandet i sällskap av diplomatisk personal som agerade för att konsulärt bistå en svensk medborgare i behov av läkarvård. Det är helt i enlighet med grundläggande internationella regler som ger oss rätt att ge våra medborgare konsulärt stöd. Kinesiska myndigheter har vid upprepade tillfällen försäkrat oss om att han har varit en fri man sedan han släpptes efter att ha avtjänat sitt straff för ett trafikrelaterat brott och att vi kan ha kontakt med vår medborgare.

Vi förväntar oss att vår medborgare omedelbart frisläpps och ges möjlighet att träffa svensk diplomatisk och medicinsk personal.

Anf. 80 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Jag skulle vilja tacka Mikael Damberg för svaret. Jag uppskattar att man har framfört direkta protester till de kinesiska myndigheterna. Det är nu viktigt att protesterna fortsätter och att man sätter press på Kina. Jag skulle vilja återkomma till frågan om att föra det vidare till Europeiska unionen. Vi vet att EU:s utsända i Kina har protesterat. Går det att föra upp det på en högre politisk nivå?

Jag undrar också om ni vet vilket säkerhetsorgan i Kina som håller Gui Minhai fängslad och var han hålls fängslad i dagsläget.

Anf. 81 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Jag ska vara ärlig och säga att jag inte har den informationen. Å andra sidan är detta inte mitt primära ansvarsområde i regeringen. Men jag ska personligen tala med utrikesministern om den här frågestunden och föra fram de synpunkter som Vänsterpartiets ledare framfört i denna kammare.

Den återinförda värnpliktens följder för förbanden

Anf. 82 ALEXANDRA VÖLKER (S):

Herr talman! Min fråga går till försvarsministern. Sedan den 1 januari i år har vi återigen värnpliktsutbildning i Sverige. Det innebär att vi nu för första gången på flera år ser ut att kunna fylla Försvarsmaktens 4 000 utbildningsplatser.

Detta skapar ett nytt läge och en ny möjlighet att utbilda ännu fler. Regeringen har redan nu markerat en ambition att öka utbildningsplatserna från 4 000 till 5 000. Detta är mycket bra för den svenska försvarsförmågan, men vi kan också utgå från att det innebär en stor förändring för

Försvarsmakten, som nu, för första gången på flera år, kommer att ha möjlighet att utbilda värnpliktiga.

Min fråga till försvarsministern är helt enkelt: Vad kommer den återinförda plikten att innebära för förbanden?

Prot. 2017/18:61
25 januari

Frågestund

Anf. 83 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Jag får tacka Alexandra Völker för frågan. Med det enbart professionella och yrkesinriktade försvar som vi hade tidigare lyckades vi inte uppnå fulla förband. Vi hade inte soldater att besätta alla positioner med. Därför var det nödvändigt att ta beslut om att återinföra värnplikten för att få fulla förband som kan efterfrågas också i givet läge. Det är egentligen detta som är bakgrunden. Det gamla personalförsörjningssystemet stod inte rycken mot verkligheten.

Ett kombinerat system som det vi har, med både professionella soldater – frivilligt anställda – och pliktsoldater, är en modell som också finns i Norge, Estland och Danmark, så vi är inte ensamma om den typen av system.

Jag är övertygad om att detta kommer att fungera på ett stabiliserande sätt och bidra till ökad militär förmåga i Sverige.

Anf. 84 ALEXANDRA VÖLKER (S):

Herr talman! Tack, försvarsministern, för svaret! Konsekvenserna av att vi under flera år har haft tomma platser på grundutbildningen har inte minst visat sig på officersprogrammet. Att Försvarsmakten har tillräckligt med officerare är ju nödvändigt för att kunna bemanna såväl krigsförbanden som utbildningsorganisationen i personalförsörjningssystemet. Personalförsörjningsutredningen föreslog därför att återinföra kategorin befälsuttagna totalförsvarspliktiga. Hur ser försvarsministern på det?

Anf. 85 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Detta är en del som vi måste titta på framöver. Jag har inget principiellt motstånd på den här punkten utan ser det som en naturlig utveckling. Detta är naturligtvis något som måste utredas och som vi får återkomma till. Men det är rimligt att föra upp detta i debatten, precis som Alexandra Völker gör.

Åtgärder för en fungerande sjukförsäkring

Anf. 86 KERSTIN NILSSON (S):

Herr talman! Min fråga går till socialministern.

När vi blir sjuka och inte kan arbeta ska vi kunna få ekonomisk trygghet och stöd och hjälp för att kunna återgå i arbete. Men dagens sjukförsäkring har visat sig inte vara så trygg och förutsägbar som vi vill ha den. Det har också ministern uppmärksammat.

Försäkringskassan gör vid 180:e dagen en arbetsförmågebedömning gentemot hela arbetsmarknaden, inte mot normalt förekommande arbete utan mot fiktiva arbeten. Det är obegripligt.

Vi ser människor som trots pågående medicinsk rehabilitering får sin sjukpenning indragen. Följderna blir att de kan tvingas säga upp sig från ett arbete som de efter rehabilitering kanske hade kunnat återgå till. Det

borde ju vara rimligt att avvakta resultat av en pågående rehabilitering innan beslut om rätten till ersättning tas.

Jag är glad över att regeringen nu tar tag i frågan och har presenterat en rad olika åtgärder. Jag vill fråga ministern vilka åtgärder regeringen tänker vidta för att vi ska ha en sjukförsäkring som fungerar när vi behöver den.

Anf. 87 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Herr talman! Om du blir sjuk i Sverige ska du kunna lita på att du har en trygg försäkring och att du får ett snabbt stöd för att komma tillbaka till hälsa och jobb. Du ska förstå vad det är som händer, och du ska förstå hur din väg tillbaka kan se ut.

Vi ser två tydliga utmaningar. Den ena är att stödet till individen behöver öka. Den andra är att myndigheternas samverkan behöver bli bättre, likaså med hälso- och sjukvården. Därför kommer vi nu att se över tillämpningen av ”normalt förekommande arbete” i försäkringen, och vi kommer också att se över hur särskilda skäl i försäkringen tillämpas. För den som väntar på rehabilitering eller har en plan för rehabilitering för att komma tillbaka till jobbet igen ska det hela inte avbrytas i onödan. Och när man prövar människor mot arbetsmarknaden måste det självklart handla om en verklig arbetsmarknad.

I dag fattade regeringen också beslut om flera delar i uppdrag till Försäkringskassan när det gäller att stärka samordningen och att stärka dialogen med hälso- och sjukvården.

Anf. 88 KERSTIN NILSSON (S):

Herr talman! Tack för det, socialministern! Det är jätteviktigt att ge tydliga uppdrag till Försäkringskassan, som nu under en tid har fått väldig kritik från vården, arbetsgivare och andra myndigheter för att de har dragit sig undan när det har gällt det aktiva rehabarbetet i enskilda ärenden. Det är välkommet att Försäkringskassan ska bli mer aktiv utåt.

Anf. 89 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Herr talman! Ja, jag tror också att det är otroligt viktigt för oss att vara tydliga med detta, oavsett vilken myndighet det är. Det kan vara Försäkringskassan, som naturligtvis har en otroligt viktig roll. Det kan vara Arbetsförmedlingen eller, för den delen, hälso- och sjukvården. Alla våra myndigheter och samhällsinstitutioner ska på bästa sätt samverka för att stötta människor som är i en utsatt situation – för att de ska komma tillbaka till både hälsa och arbete, om det finns ett sådant att komma tillbaka till. Det tjänar hela samhället på.

Byggbonusen

Anf. 90 OLA JOHANSSON (C):

Herr talman! Min fråga går till Peter Eriksson.

Regeringen har infört verkningslösa bostadssubventioner. Med 5,2 miljarder kronor årligen dopas marknaden. Till skillnad från i idrottens värld är det tillåtet. Byggstöden styr snett. De spär på byggbolagens vinster och styrs mot Stockholm, som får nästan dubbelt upp jämfört med övriga

Sverige. Samma sak är det med lejonparten av de kommuner som får ta del av regeringens byggbonus. De återfinns runt storstäderna. Det går nästan inget stöd alls till kommuner som skulle behöva det bäst.

Jag tar ett exempel från Halland, med 325 000 invånare i sex kommuner. Av dessa kommuner är det bara fem som får byggbonus. Den minsta – Hylte, med 11 000 invånare – kan inte ens söka. Vi övriga belönas för vad man skulle ha gjort i alla fall: planlagt och byggt för en ökande befolkning.

Frågan till Peter Eriksson är om han är nöjd med det sätt som byggbonusen fördelas på.

Anf. 91 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Herr talman! Ja, det måste jag säga. Den senaste byggbonusen fick 199 kommuner vara med och dela på. Detta har inneburit att en stor majoritet av de svenska kommunerna har bostadsförsörjningsplaner. Det är egentligen ett lagkrav att alla ska ha det. Men bara för några år sedan var det mindre än en tredjedel som hade planer, som innebar att vi byggde bostäder i Sverige. Detta är ett av kraven för att kommunerna ska få del av byggbonusen. Ett annat krav är att man bygger bostäder.

Jag har lite svårt att se varför de som inte vill eller kan bygga bostäder ska få del av en bonus som är ett stöd just för att man ska bygga.

Anf. 92 OLA JOHANSSON (C):

Herr talman! Det är intressant att bostadsministern tar upp frågan om uppföljning. Det visar ju sig att Boverket inte ställer något som helst krav på återredovisning av vart pengarna har gått. Det handlar om att man har gett ett startbesked som inte alls behöver spegla det verkliga boendet. Det kan handla om att man har sagt att man ska göra åtaganden när det gäller asylmottagning, som man inte har levt upp till. Mycket av byggbonusen betalas ut till kommuner utan att de har levt upp till sina åtaganden. Tycker ministern att detta är okej?

Anf. 93 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Herr talman! Jag kan acceptera kritik där man säger att vi gör för lite, att vi borde ställa tuffare krav på kommunerna och att vi borde satsa på att stödja ännu mer byggande. Men jag har svårt att förstå denna kritik. Det vi gör i regeringen bidrar faktiskt till att kommunerna satsar på att bygga. Det handlar om att ge dem resurser för att anställa människor som kan hantera plan- och byggärenden. Investeringsstödet, som gick ut till 10 000 bostäder det senaste året, innebär att fler kan få bostäder till rimliga hyror. Jag har svårt att förstå att det är det som är problemet.

Kompetensförsörjningen i hälso- och sjukvården

Anf. 94 KRISTINA NILSSON (S):

Herr talman! Min fråga riktar sig till socialminister Annika Strandhäll och handlar om hälso- och sjukvården.

Att hälso- och sjukvården fungerar är en oerhört viktig trygghetsfråga för våra medborgare. Att vi har utmaningar ser vi i stort sett dagligen i den debatt som förekommer inte minst i mitt län, Västernorrland.

Det jag ser som ett oerhört stort problem i framtiden gäller kompetensförsörjningsfrågorna. Hur ska vi klara av att rigga detta med tillräckligt många duktiga undersköterskor, sjuksköterskor och läkare? Kan vi inte få dem på plats är det nästan ingen vits med något annat vi gör. Därför vill jag fråga ministern: Vad gör regeringen för att säkra kompetensförsörjningen?

Anf. 95 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Herr talman! Tack, Kristina Nilsson, för en oerhört viktig fråga! Detta är kärnfrågan när det gäller kvaliteten i hälso- och sjukvården och framför allt tillgängligheten.

Redan hösten 2015 påbörjade regeringen utbyggnaden för att få fler barnmorskeplatser, undersköterskeplatser och specialistsjuksköterskeplatser. I år går vi vidare och bygger ut läkarutbildningen. Vi har också skjutit till medel för att sjuksköterskor ska kunna få studielön för att vidareutbilda sig. Vi behöver se till att vi har tillräckligt med kompetenta som kan anställas där de behövs.

Vad som också sker i den närmaste framtiden är att vi skjuter till 2 miljarder kronor ytterligare till Sveriges landsting för att de ska kunna förbättra arbetsvillkoren, anställa fler medarbetare och jobba med utveckling av personal och med arbetsmiljöfrågor.

Detta är ett steg på vägen. Det kommer att vara ett mycket långsiktigt arbete som vi behöver göra tillsammans.

Anf. 96 KRISTINA NILSSON (S):

Herr talman! Tack så mycket, ministern, för svaret! Jag tror att detta är en satsning som på lång sikt kommer att vara mycket mer betydelsefull än den satsning som vi tidigare hade: kömiljarden, som den förra regeringen införde. Ministern berörde det lite i sitt första inlägg i dag, men jag tror att det kan vara bra om ministern förtydligar varför detta är mycket mer angeläget än en kömiljard.

Anf. 97 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Herr talman! Man kunde konstatera att den kömiljard som fanns för att öka tillgängligheten riktade sig mot symtomet, nämligen att vi hade köer. Men grundproblemet är att det saknas bemanning och att vi har ett generationsskifte i hälso- och sjukvården. Då går det inte att kasta pengar för att personalen ska springa fortare, utan vi behöver utbilda fler och se till att landstingen har resurser för att satsa på sin personal. Det är personalen som är själva hjärtat i hälso- och sjukvården och som vi ska värna allra mest.

Regeringens initiativ för att gynna småföretagen

Anf. 98 DAVID LINDVALL (S):

Herr talman! Min fråga riktar sig till närings- och innovationsminister Mikael Damberg, och den handlar om våra svenska småföretag. De finns, som bekant, i alla branscher och i alla delar av landet.

Jag kan exempelvis nämna besöksnäringen. Den ligger mig, som gotlänning, varmt om hjärtat. Det är en bransch som helt och hållet bärs upp

av småföretag. Samtidigt vet vi att vi har betydande utmaningar, särskilt när det gäller trygghet, förenkling och möjligheter att anställa. Vi kan titta på besöksnäringen som bransch. 98 procent av restaurangföretagarna har färre än 20 anställda. Och det är de små företagen som skapar nya arbets-tillfällen.

Min fråga till närings- och innovationsministern blir därför: Vilka initiativ har regeringen tagit för att de små företagen i alla branscher runt om i hela landet ska kunna växa och utvecklas?

Anf. 99 Närings- och innovationsminister MIKAEL
DAMBERG (S):

Herr talman! Tack för frågan! Sverige behöver verkligen fler växande företag. Inte minst Gotland är en del av Sverige där småföretagandet är sprudlande. Just nu har vi en ganska positiv utveckling. Många småföretag har planer på att växa och expandera. Sju av tio säger att de vill expandera. Deras största hinder i dag är faktiskt kompetensförsörjningen: att de inte hittar rätt personer för att kunna växa och anställa. Därför gör vi stora utbildningssatsningar. Småföretagen i Sverige kan bli en integrationsmotor, skulle jag vilja säga, när det gäller att ta vara på alla som har kommit till Sverige.

Men vi gör också riktade insatser. Vi jobbar med ett digitaliseringsprojekt för att förenkla inte minst för restaurangbranschen och besöksnäringen. Vi jobbar med skatteförändringar, så att alla som är ensamföretagare och som anställer sin första medarbetare kan få en skatterabatt på 63 000 kronor det första året, när man växer som företag. Vi har jobbat med att korta betaltiderna. Vi jobbar med trygghet i uppstartsfasen för företagarna, så att de kan behålla sin SGI i 36 månader. Och vi jobbar med finansiering.

Anf. 100 DAVID LINDVALL (S):

Herr talman! Ja, det sprudlar i de svenska småföretagen, inte minst på landsbygden. Jag skulle vilja fördjupa mig lite grann i det. Hur säkerställer vi att de satsningar som vi nu gör gemensamt och som vi fattar beslut om i denna kammare verkligen når ut i hela landet, så att denna utveckling kan synas också på den svenska landsbygden?

Anf. 101 Närings- och innovationsminister MIKAEL
DAMBERG (S):

Herr talman! Tack för frågan! Jag tror att en viktig del är att staten har en speciell roll på landsbygden. Det gäller inte minst Almi, som finns över hela landet och som sköter mycket av utlåningen när bankerna inte riktigt finns där och kanske inte orkar hela vägen. Vi har under denna mandatperiod ökat Almis möjlighet att låna ut till små och medelstora företag. Det är en viktig del.

När det gäller Norrlandslänen, om jag får byta perspektiv, har vi nu tillfört Norrlandsfonden nya pengar, så att man kan jobba med riskkapital och växande företag.

Detta är två exempel på hur vi kan få fler växande företag i hela landet och på landsbygden.

Frågestunden var härmed avslutad.

§ 10 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Skrivelse

2017/18:52 Redovisning av verksamheten i Internationella valutafonden
2016 och 2017

Motioner

med anledning av prop. 2017/18:59 Ett utvidgat straffrättsligt skydd för
transpersoner

2017/18:3955 av Mia Sydow Mölleby m.fl. (V)

2017/18:3960 av Jonas Millard och Fredrik Eriksson (SD)

§ 11 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 24 januari

2017/18:334 En utredning om dödshjälp

av *Johan Hultberg* (M)

till socialminister Annika Strandhäll (S)

2017/18:335 Föräldraförsäkring för företagare

av *Lotta Finstorp* (M)

till socialminister Annika Strandhäll (S)

§ 12 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 24 januari

2017/18:636 Övergivna katter

av *Lotta Finstorp* (M)

till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2017/18:637 Samverkan med utländska myndigheter för att finna krigsbrottslingar

av *Markus Wiechel* (SD)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:638 Anonyma vittnen

av *Andreas Carlson* (KD)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:639 Det svenska medborgarskapet

av *Tomas Tobé* (M)

till statsrådet Heléne Fritzson (S)

2017/18:640 Nolltolerans mot brott

av *Markus Wiechel* (SD)
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:641 Bötestävlingar inom polisen

av *Lars Beckman* (M)
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:642 Regionala skillnader vid förlossning

av *Jenny Petersson* (M)
till socialminister Annika Strandhäll (S)

2017/18:643 Illegala vapen från Balkan

av *Adam Marttinen* (SD)
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:644 Intagna som begår brott

av *Adam Marttinen* (SD)
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:645 Tomträtter

av *Caroline Szyber* (KD)
till statsrådet Heléne Fritzon (S)

2017/18:646 Organdonationer

av *Jenny Petersson* (M)
till socialminister Annika Strandhäll (S)

2017/18:647 Ett nationellt digitalt system för bygglov

av *Thomas Strand* (S)
till statsrådet Peter Eriksson (MP)

2017/18:648 Merkostnadsersättning

av *Ann-Britt Åsebol* (M)
till socialminister Annika Strandhäll (S)

2017/18:649 Vaccination mot mässling

av *Lotta Olsson* (M)
till socialminister Annika Strandhäll (S)

2017/18:650 Likabehandling vid fördelning av skolpeng

av *Johan Hultberg* (M)
till statsrådet Anna Ekström (S)

§ 13 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 24 januari

2017/18:563 Restaureringen av Hornborgasjön

av *Sten Bergheden* (M)
till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2017/18:569 Konsumentskydd vid köp av smartphone

av *Lars Beckman* (M)
till statsrådet Heléne Fritzon (S)

2017/18:570 Befrielse från medborgarskap vid risk för tvångsgifte

av *Johan Forssell* (M)
till statsrådet Heléne Fritzon (S)

2017/18:571 Miljöavgift på engångsmuggar
av *Jens Holm* (V)
till miljöminister Karolina Skog (MP)

2017/18:573 Censur och självcensur
av *Christer Nylander* (L)
till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)

2017/18:574 Att förhindra spridning av mässling
av *Sofia Arkelsten* (M)
till socialminister Annika Strandhäll (S)

2017/18:575 Desinformation gällande vaccin
av *Sofia Arkelsten* (M)
till socialminister Annika Strandhäll (S)

2017/18:577 Kränkningar av lärare
av *Boriana Åberg* (M)
till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)

2017/18:576 Gripandet av Oyub Titiev
av *Kerstin Lundgren* (C)
till utrikesminister Margot Wallström (S)

2017/18:578 Försvarsberedningens formulering
av *Sofia Damm* (KD)
till utrikesminister Margot Wallström (S)

2017/18:579 Individuell prövning för personer som söker till polisutbildning
av *Roger Haddad* (L)
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:581 Regelförenklingar hos myndigheter
av *Jörgen Warborn* (M)
till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

2017/18:584 Ansvarsfördelning mellan klimatministern och miljöministern
av *Rickard Nordin* (C)
till statsminister Stefan Löfven (S)

2017/18:580 Svensk jaktturism
av *Jesper Skalberg Karlsson* (M)
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:585 Vårdgaranti
av *Jenny Petersson* (M)
till socialminister Annika Strandhäll (S)

2017/18:589 Krav för vidareutbildning av lärare
av *Maria Stockhaus* (M)
till statsrådet Helene Hellmark Knutsson (S)

2017/18:590 Arbetsmiljöverkets opinionsbildning
av *Lars Beckman* (M)
till arbetsmarknads- och etableringsminister Ylva Johansson (S)

2017/18:586 Läkemedelshantering i ambulanssjukvården
av *Cecilia Widegren* (M)
till socialminister Annika Strandhäll (S)

2017/18:587 Inbrottsvåg över landsbygden
av *Cecilia Widegren* (M)
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

Sammanträdet leddes av andre vice talmannen.

Vid protokollet

ANNA ASPEGREN

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Anmälan om kompletteringsval	1
§ 2 Anmälan om fördröjt svar på interpellation	1
§ 3 Anmälan om faktrapmemorior	2
§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott	2
§ 5 Svar på interpellation 2017/18:296 om mer kollektivtrafik för pengarna	2
Anf. 1 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	2
Anf. 2 EMMA WALLRUP (V)	3
Anf. 3 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	4
Anf. 4 EMMA WALLRUP (V)	5
Anf. 5 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	6
Anf. 6 EMMA WALLRUP (V)	7
Anf. 7 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	7
§ 6 Svar på interpellation 2017/18:297 om en fossilfri fordonsflotta	8
Anf. 8 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	8
Anf. 9 EMMA WALLRUP (V)	9
Anf. 10 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	10
Anf. 11 EMMA WALLRUP (V)	11
Anf. 12 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	12
Anf. 13 EMMA WALLRUP (V)	13
Anf. 14 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	14
§ 7 Svar på interpellation 2017/18:324 om Förbifart Stockholm i Häggvik	14
Anf. 15 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	14
Anf. 16 NIKLAS WYKMAN (M)	15
Anf. 17 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	16
Anf. 18 NIKLAS WYKMAN (M)	17
Anf. 19 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	18
Anf. 20 NIKLAS WYKMAN (M)	19
Anf. 21 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	20
§ 8 Svar på interpellation 2017/18:317 om kriminell användning av samordningsnummer.....	20
Anf. 22 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	20
Anf. 23 MIKAEL OSCARSSON (KD)	21
Anf. 24 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	22
Anf. 25 MIKAEL OSCARSSON (KD)	23
Anf. 26 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	24
Anf. 27 MIKAEL OSCARSSON (KD)	25
Anf. 28 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	26
Ajournering.....	27
Återupptaget sammanträde.....	27
§ 9 Frågestund	27
Anf. 29 ANDRE VICE TALMANNEN	27
<i>En ny vårdgaranti.....</i>	<i>27</i>
Anf. 30 JAKOB FORSSMED (KD)	27
Anf. 31 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	27
Anf. 32 JAKOB FORSSMED (KD)	28

Anf. 33 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	28	Prot. 2017/18:61
<i>Forskning, innovation och kommersialisering i Öresundsregionen</i>	<i>28</i>	<i>25 januari</i>
Anf. 34 LENA EMILSSON (S)	28	
Anf. 35 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	29	
Anf. 36 LENA EMILSSON (S)	29	
Anf. 37 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	29	
<i>Upphandlingen av ett nytt luftvärnssystem</i>	<i>29</i>	
Anf. 38 ROGER RICHTOFF (SD)	29	
Anf. 39 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	30	
Anf. 40 ROGER RICHTOFF (SD)	30	
Anf. 41 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	30	
<i>Klimatsmart och biloberoende bostadsbyggande</i>	<i>30</i>	
Anf. 42 LORENTZ TOVATT (MP)	30	
Anf. 43 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP)	31	
Anf. 44 LORENTZ TOVATT (MP)	31	
Anf. 45 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	31	
<i>Återinförande av den bortre tidsgränsen i sjukförsäkringen</i>	<i>31</i>	
Anf. 46 HELENA BONNIER (M).....	31	
Anf. 47 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	32	
Anf. 48 HELENA BONNIER (M).....	32	
Anf. 49 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	32	
<i>Hot mot personal i bolag som helt eller delvis ägs av staten.....</i>	<i>32</i>	
Anf. 50 BIRGER LAHTI (V).....	32	
Anf. 51 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	33	
Anf. 52 BIRGER LAHTI (V).....	33	
Anf. 53 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S)	33	
<i>Sänkta pensioner för tidigare kommun- och landstingsanställda.....</i>	<i>33</i>	
Anf. 54 BARBRO WESTERHOLM (L).....	33	
Anf. 55 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	34	
Anf. 56 BARBRO WESTERHOLM (L).....	34	
Anf. 57 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	34	
<i>Utökad kvotering av föräldraförsäkringen</i>	<i>34</i>	
Anf. 58 ANDREAS CARLSON (KD)	34	
Anf. 59 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	35	
Anf. 60 ANDREAS CARLSON (KD)	35	
Anf. 61 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	35	
<i>Ökade resurser till försvaret.....</i>	<i>35</i>	
Anf. 62 HANS WALLMARK (M)	35	
Anf. 63 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	36	
Anf. 64 HANS WALLMARK (M)	36	
Anf. 65 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	36	
<i>Effekterna av regeringens migrationspolitik på bostadssituationen.....</i>	<i>36</i>	
Anf. 66 ROGER HEDLUND (SD)	36	
Anf. 67 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP)	37	
Anf. 68 ROGER HEDLUND (SD)	37	
Anf. 69 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP)	37	
<i>Företagarna och föräldraförsäkringen.....</i>	<i>37</i>	

Anf. 70 SOLVEIG ZANDER (C)	37
Anf. 71 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	38
Anf. 72 SOLVEIG ZANDER (C)	38
Anf. 73 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	38
<i>Kostnaderna för bredbandsanslutning i glesbygd</i>	38
Anf. 74 LEIF PETTERSSON (S).....	38
Anf. 75 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	39
Anf. 76 LEIF PETTERSSON (S).....	39
Anf. 77 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	39
<i>Regeringens åtgärder för att bistå Gui Minhai</i>	39
Anf. 78 JONAS SJÖSTEDT (V).....	39
Anf. 79 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	40
Anf. 80 JONAS SJÖSTEDT (V).....	40
Anf. 81 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	40
<i>Den återinförda värnpliktens följder för förbanden</i>	40
Anf. 82 ALEXANDRA VÖLKER (S).....	40
Anf. 83 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	41
Anf. 84 ALEXANDRA VÖLKER (S).....	41
Anf. 85 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	41
<i>Åtgärder för en fungerande sjukförsäkring</i>	41
Anf. 86 KERSTIN NILSSON (S)	41
Anf. 87 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	42
Anf. 88 KERSTIN NILSSON (S)	42
Anf. 89 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	42
<i>Byggbonusen</i>	42
Anf. 90 OLA JOHANSSON (C).....	42
Anf. 91 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	43
Anf. 92 OLA JOHANSSON (C).....	43
Anf. 93 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	43
<i>Kompetensförsörjningen i hälso- och sjukvården</i>	43
Anf. 94 KRISTINA NILSSON (S)	43
Anf. 95 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	44
Anf. 96 KRISTINA NILSSON (S)	44
Anf. 97 Socialminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	44
<i>Regeringens initiativ för att gynna småföretagen</i>	44
Anf. 98 DAVID LINDVALL (S).....	44
Anf. 99 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	45
Anf. 100 DAVID LINDVALL (S).....	45
Anf. 101 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	45
§ 10 Bordläggning	46
§ 11 Anmälan om interpellationer	46
§ 12 Anmälan om frågor för skriftliga svar	46
§ 13 Anmälan om skriftliga svar på frågor	47
§ 14 Kammaren åtskildes kl. 14.59.	49