

Tisdagen den 19 september

Kl. 13.00–15.24

§ 1 Prövning av yrkande om misstroendeförklaring mot försvarsminister Peter Hultqvist (S)

*Prövning av yrkande
om misstroende-
förklaring mot
försvarsminister
Peter Hultqvist (S)*

Anf. 1 TALMANNEN:

Under kammarens sammanträde den 14 september 2017 väckte Jessica Polfjärd, Moderaterna, ett yrkande om misstroendeförklaring mot försvarsminister Peter Hultqvist. Yrkandet biträdades av minst 35 ledamöter och bordlades senare samma dag en första gång. Yrkandet bordlades ytterligare en gång den 15 september 2017, och yrkandet ska nu tas upp till avgörande.

Ordet för att avge röstförklaring har begärts av Berit Högman, Jessica Polfjärd, Mattias Karlsson, Jonas Eriksson, Anders W Jonsson, Mia Sydow Mölleby, Christer Nylander och Andreas Carlson. Någon replikrätt föreligger inte på dessa anföranden.

Anf. 2 BERIT HÖGMAN (S):

Herr talman! Moderaterna har begärt att riksdagen ska förklara att försvarsminister Peter Hultqvist inte åtnjuter riksdagens förtroende.

Låt mig börja med att säga att det som skedde på Transportstyrelsen var och är ett haveri. Deras beslut att lägga ut driften av it-system var både olagligt och utsatte Sverige och svenska medborgare för risker. Det är oacceptabelt och ska inte få hända.

Samtidigt är det viktigt att poängtera att både regeringen och flera andra myndigheter, såsom Säkerhetspolisen och Försvarsmakten, har arbetat hårt för att minimera skadorna sedan problemen på myndigheterna upptäcktes.

Peter Hultqvist hade kännedom om rutinerna för informationsgivning i Regeringskansliet i frågor av detta slag. Därför utgick han, utifrån den kunskap han hade, från att Statsrådsberedningen nåtts av informationen. Hur rutinerna ser ut är en hemlighet, men informationen har lämnats till konstitutionsutskottet.

Sakligt sett finns därför ingen anledning att gå vidare med en misstroendeförklaring mot försvarsministern.

Herr talman! I ett spánt omvärldsläge behöver Sverige stärka försvaret. Försvarsminister Peter Hultqvist presenterade så sent som för någon månad sedan en överenskommelse mellan regeringen, Moderaterna och Centerpartiet om ytterligare medel för att förstärka den militära förmågan. Sedan tidigare finns en överenskommelse om försvarspolitikens inriktning

Prot. 2017/18:6
19 september

*Prövning av yrkande
om misstroende-
förklaring mot
försvarsminister
Peter Hultqvist (S)*

2016–2020 som slöts mellan regeringen, Moderaterna, Centerpartiet och Kristdemokraterna 2015.

Åtgärder har vidtagits för att öka den operativa förmågan i krigsförbanden och för att säkerställa den samlade förmågan i totalförsvaret. Bland annat har värnplikten återaktiverats, internationella samarbeten fördjupats och beslut tagits om återupptagen totalförsvarsplanering.

Herr talman! Den socialdemokratiska riksdagsgruppen yrkar avslag på förslaget att uttala misstroende mot försvarsminister Peter Hultqvist. Vi har fullt förtroende såväl för försvarsministern som för hela regeringen. Den socialdemokratiska riksdagsgruppen kommer därför att rösta nej vid omröstningen.

(Applåder)

Anf. 3 JESSICA POLFJÄRD (M):

Herr talman! Den moderata riksdagsgruppen har framställt yrkande om att riksdagen ska förklara att försvarsminister Peter Hultqvist inte har riksdagens förtroende. Yrkandet framställs mot bakgrund av den allvarliga säkerhetskris som orsakats av lagbrott vid en myndighet och som förvärrats av regeringens och enskilda statsråds bristande kommunikation och hantering.

Till följd av lagbrotten vid Transportstyrelsen har sekretessbelagd information som rör rikets säkerhet hanterats på ett sätt som innebär att den kan ha blivit tillgänglig för främmande makt. Det har skett i en tid av ett försämrat säkerhetsläge, när det är av särskild vikt att agera ansvarsfullt.

Både Försvarsmakten och Säkerhetspolisen har pekat på det allvarliga i det inträffade. Chefen för Säkerhetspolisen har konstaterat att uppgifter som inte har skyddats på rätt sätt måste betraktas som att de kan ha hamnat i orätta händer.

Säkerhetskrisen har blottlagt stora brister i regeringens arbete och ansvarstagande. Två statsråd och statsministerns egen statssekreterare har redan lämnat sina uppdrag som en följd av omdömeslöst och bristfälligt agerande. Granskning pågår av såväl Regeringskansliets som statsministerns förehavanden, och nya uppgifter fortsätter att framkomma som förstärker bilden av ett exempellöst organisatoriskt haveri.

Det är för de flesta en gåta hur så många statsråd och tjänstemän vid olika tidpunkter kunnat få kännedom om denna allvarliga situation utan att någon i något skede har sett det som sin uppgift att informera statsministern. Ytterst är det statsministern som har ansvaret för regeringens och Regeringskansliets arbetsformer. Många frågor återstår för statsministern att besvara, och den granskningen fortsätter.

Så till frågan om det yrkande om misstroende som vi har riktat mot försvarsministern. Försvarsministern har ett särskilt ansvar för frågor rörande rikets säkerhet och försvaret. Han har haft kännedom om betydelsen av den information som kommit honom till del och om att Försvarsmakten och den militära underrättelsetjänsten behövde vidta åtgärder.

Trots att försvarsminister Peter Hultqvist tidigt hade informationen avstod han från att informera statsministern om krisen och de vidtagna åtgärderna. Inte ens i det säkerhetspolitiska rådet har statsministern informerats – det råd som inrättats särskilt för frågor som rör rikets säkerhet. Försvarsministern tog inte någon kontakt med infrastrukturministern och vidtog

inte heller några åtgärder för att säkerställa att de samlade skadeverkningarna begränsades.

Kring frågor om rikets säkerhet kan vi inte acceptera ett sådant passivt förhållningssätt.

Trots vikten av information mellan regering och riksdag i frågor av stor betydelse när det gäller utrikes- och säkerhetspolitiken lämnade försvarsministern heller inte någon information till riksdagen och dess utskott. Detta visar på bristande förståelse och respekt för riksdagen och för våra demokratiska institutioner samt processer.

Inga omständigheter har förändrats sedan den bedömning som vi redovisade i somras. Peter Hultqvist har allvarligt brutit i sitt ansvar genom hur han agerat i samband med säkerhetskrisen. Riksdagen bör därför förklara att han inte längre åtnjuter riksdagens förtroende.

(Applåder)

Anf. 4 MATTIAS KARLSSON (SD):

Herr talman! Med anledning av det som nyss nämdes av Berit Högman från Socialdemokraterna vill jag inledningsvis säga att ett försämrat säkerhetspolitiskt läge inte är ett argument *för* att behålla en försvarsminister som uppvisat bristande omdöme. Det är ett argument emot.

Under förra veckan fick vi också höra bland annat från ett av Socialdemokraternas två gröna stödpartier att den misstroendeförklaring som ligger till grund för dagens omröstning skulle sakna "sans och balans". Detta är inte en bedömning som den sverigedemokratiska riksdagsgruppen delar.

Herr talman! Vårt land, vår kultur, vår frihet, vår demokrati och vår trygghet är det finaste och mest dyrbara vi har. Landets försvarsminister är en av de främsta väktarna av dessa värden.

Med tanke på de omistliga värden som står på spel måste kraven vara oerhört högt ställda på en försvarsminister när det gäller omdöme, handlingskraft, noggrannhet och beredvillighet att i varje givet läge göra sitt yttersta för att garantera Sveriges trygghet och säkerhet. Vi menar att försvarsminister Peter Hultqvist har brutit på samtliga av dessa punkter.

Försvarsministern fick i ett tidigt skede kännedom om säkerhetshavariet på Transportstyrelsen. Försvarsministern är också ledamot av det säkerhetspolitiska rådet som enligt statsministern sammanträder varje månad och vars huvuduppgift är att diskutera och samordna olika frågor som rör Sveriges säkerhet. Inte vid något av dessa möten valde dock försvarsministern att informera statsministern om att rikets säkerhet på ett allvarligt sätt hade äventyrats. Som vi ser det kan det egentligen bara finnas tre förklaringar till detta.

Den första tänkbara förklaringen är att försvarsministern har brutit i sitt omdöme och misskött sin uppgift i det säkerhetspolitiska rådet.

Den andra tänkbara förklaringen är att medieuppgifterna från källor inom Regeringskansliet är korrekta, det vill säga att det säkerhetspolitiska rådet egentligen bara är en papperskonstruktion, en pr-bluff med avsikt att lura det svenska folket att tro att regeringen prioriterar säkerhetsfrågor högre än vad man i själva verket gör. I så fall har försvarsministern medverkat till att föra det svenska folket bakom ljuset.

Prot. 2017/18:6
19 september

*Prövning av yrkande
om misstroende-
förklaring mot
försvarsminister
Peter Hultqvist (S)*

Prot. 2017/18:6
19 september

*Prövning av yrkande
om misstroende-
förklaring mot
försvarsminister
Peter Hultqvist (S)*

En tredje tänkbar förklaring är att försvarsministern faktiskt har informerat statsministern men att han nu ljuger öppet om det för att skydda Stefan Löfven.

Oavsett vilka av dessa scenarier som är med sanningen överensstämmande finns det starka skäl att känna bristande förtroende för försvarsministern.

Ett annat sådant skäl är den bristande respekt som försvarsministern visat det svenska folkets representanter genom att inte informera riksdagen och försvarsutskottet.

Summa summarum, herr talman, har vi en försvarsminister som i ett säkerhetspolitiskt krisläge uppvisat passivitet och bristande omdöme och som själv har tillstått att han har begått misstag. Frågan är hur vi ska kunna ha förtroende för att han inte begår liknande eller värre misstag nästa gång en allvarlig säkerhetskris uppstår. Svaret på den frågan, herr talman, är att vi inte kan det. Därför kommer Sverigedemokraterna i dag att rösta för en misstroendeförklaring mot försvarsministern.

(Applåder)

Anf. 5 JONAS ERIKSSON (MP):

Herr talman! Det råder inget tvivel om att Transportstyrelsens upphandling av it-drift skett på ett oacceptabelt och för Sverige skadligt sätt. Regeringen har tillsatt en utredare för att granska upphandlingen, som medfört att säkerhetskänslig och av andra skäl sekretessbelagd information har hanterats på ett sätt som strider mot svensk lag.

Regeringen har också vidtagit åtgärder för att säkra att säkerhetsklassad information hos andra myndigheter hanteras på ett korrekt och säkert sätt.

I det som har framkommit finns inget som Miljöpartiet ser som skäl för att rikta misstroendeförklaring mot försvarsminister Hultqvist. Vi har fullt förtroende för försvarsministern.

Jag yrkar därför på den miljöpartistiska riksdagsgruppens vägnar avslag på Moderaternas förslag om att uttala misstroende mot försvarsminister Hultqvist.

(Applåder)

Anf. 6 ANDERS W JONSSON (C):

Herr talman! När it-skandalen på Transportstyrelsen och informationshaveriet inom Regeringskansliet briserade agerade Alliansen gemensamt, kraftfullt och ansvarstagande. Det ledde till att två ansvariga statsråd omedelbart fick avgå. I ljuset av den information som då fanns ansåg Alliansen att även Peter Hultqvist borde lämna regeringen – detta då han inte informerat statsministern om vad han kände till om Transportstyrelsens säkerhetsbrister.

Sedan juli har ny information tillkommit. Det förändrar bedömningen. Informationen om Transportstyrelsen har funnits på Statsrådsberedningen och i statsministerns eget kansli. Det har lett till att statsministerns närmaste medarbetare med omedelbar verkan en söndagskväll efter ett akut inkallat regeringssammanträde har lämnat sin post. Informationen visar också att försvarsministern kunnat förutsätta att statsministern fått den information som också statsministerns nära medarbetare har.

Det råder, herr talman, inget tvivel om att försvarsminister Peter Hultqvist har agerat klandervärt. Det är märkligt att han påstår att han inte har pratat med statsministern. Dock har den sakliga grund som fanns tidigare i somras fallit i och med att informationen om säkerhetsskandalen har funnits hos statsministerns närmaste medarbetare i ett tidigt skede. Centerpartiet kommer därför i dagens votering att avstå.

Samtidigt är det viktigt att inte låta frågan om ett misstroende eller inte mot försvarsministern skymma vad detta verkligen handlar om. Det är en av de största säkerhetsskandalerna i modern tid. KU-granskningen måste fortsätta. En sådan granskning kommer med nödvändighet att rikta in sig på bland annat statsministerns ansvar, inklusive organiseringen av krishantering på Regeringskansliet. Korten måste läggas på bordet. Ansvar måste utkrävas. Svenska folket förtjänar att få fullständig klarhet i hur regeringen har skött Sveriges säkerhet.

(Applåder)

Anf. 7 MIA SYDOW MÖLLEBY (V):

Herr talman! Vänsterpartiet är oenigt med regeringen om viktiga delar av försvarspolitiken, till exempel i närmandet till Nato, där vi menar att världlandsavtalet måste rivs upp. Men att som Moderaterna och Kristdemokraterna hävda att Peter Hultqvist inte skulle vara en fungerande försvarsminister anser vi vara oseriöst. Vi kommer därför inte att stödja dagens misstroendeförklaring.

Vänsterpartiet är inte en del av regeringen. Vi är ett parti i opposition, och vi kommer därför att avstå i dagens omröstning.

(Applåder)

Anf. 8 CHRISTER NYLANDER (L):

Herr talman! Säkerhetsläckaget vid Transportstyrelsen är mycket allvarligt. Än har vi inte den fulla bilden av detta haveri. Ständigt kommer nya uppgifter fram.

När Alliansen den 26 juli aviserade misstroendeförklaring mot försvarsminister Hultqvist byggde detta på den information som fanns då, det vill säga den som statsministern hade givit dagarna innan dels på en presskonferens, dels till partiledarna.

Statsministern uppgav då att han själv och hans statssekreterare hade blivit informerade om säkerhetsläckaget först vid årsskiftet 2016/17. Försvarsministern hade alltså enligt de uppgifterna känt till säkerhetsläckaget i ungefär tio månader utan att informera statsministern, utan att informera ansvarigt statsråd, utan att informera regeringens säkerhetspolitiska råd och utan att informera riksdagen. Försvarsministerns huvudansvar är att värna rikets säkerhet mot främmande makt. Att han inte slog larm när stora säkerhetsvärden stod på spel är uppseendeväckande.

Herr talman! Alliansen utgick från att statsministern lämnade korrekta uppgifter i slutet av juli. Nu har det framkommit nya uppgifter. Konstitutionsutskottet har börjat sin granskning. Exakt hur den nya informationen som har kommit fram påverkar bedömningen av just försvarsministerns ansvar i frågan kommer slutgiltigt att avgöras under konstitutionsutskottets utfrågningar eller därefter när de har fullföljts.

Prot. 2017/18:6
19 september

*Prövning av yrkande
om misstroende-
förklaring mot
försvarsminister
Peter Hultqvist (S)*

Försvarsministerns agerande, eller brist på agerande, är allvarligt. Vilken roll försvarsministern har haft är därför en central fråga också i den fortsatta granskningen. Men nya frågor har också väckts om statsministerns ansvar, det vill säga om statsministerns agerande som ytterst ansvarig för hur Regeringskansliet är organiserat och hur det sköter sitt uppdrag. Dessutom behövs mer ljus på dåvarande statssekreterare Ann Lindes agerande och ansvar.

Herr talman! När allianspartierna meddelade detta ställningstagande i somras var vi redan då mycket tydliga med att det kunde omprövas om nya fakta kom fram. Så har nu skett, och vi befinner oss i ett nytt läge. Man måste på något sätt agera utifrån den information man har vid varje enskilt tillfälle. Därför måste man också vara beredd att ompröva de bedömningar man gjorde med den information man hade tidigare.

Att Liberalerna avstår i dag innebär alltså inte att vi utesluter att misstroendeförklaringar framöver kan komma att riktas mot försvarsminister Hultqvist eller någon annan i regeringen. Det kan bli aktuellt igen när granskningen i konstitutionsutskottet har kommit längre. I avvaktan på detta, herr talman, avser vi att avstå i dagens votering.

(Applåder)

Anf. 9 ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Kristdemokraterna kommer i dagens votering att fullfölja misstroendet mot försvarsminister Peter Hultqvist.

Yrkandet om misstroende grundar sig i den allvarliga säkerhetskris som orsakats av lagbrott vid Transportstyrelsen. Sekretessbelagd information som rör rikets säkerhet kan ha blivit tillgänglig för främmande makt. Försvarsmakten och Säkerhetspolisen har lyft fram allvaret i det inträffade. Bland uppgifterna fanns exempelvis information som gör det möjligt att spåra och registrera individer med hemliga adresser och skyddad identitet.

Regeringens bristande hantering av denna säkerhetskris har beskrivits som ett informationshaveri. Statsråd har brustit i ansvarstagande.

De grunder som Alliansen gemensamt angav för att väcka misstroende mot försvarsminister Hultqvist i juli finns kvar. Den nya information som framkommit sedan Alliansen gav besked handlar inte om att Peter Hultqvist har agerat på något annat sätt än vi då kände till.

I slutet av augusti framkom information att statsministerns närmaste medarbetare, statssekreterare Emma Lennartsson, fått information långt tidigare än Stefan Löfven gett information om. Det har fått konsekvenser för statssekreteraren – hon har avgått. Men statssekreterarens fel rättar inte försvarsministerns fel, herr talman.

Vår bedömning är att de svar Regeringskansliet presenterat i den granskning som nu pågår visar att Peter Hultqvist inte har agerat ansvarsfullt i samband med säkerhetskrisen vid Transportstyrelsen. Försvarsministern har ett särskilt ansvar när det gäller frågor som rör rikets säkerhet och totalförsvaret. Peter Hultqvist hade enligt egen uppgift information sedan mars 2016. Trots det informerade han inte statsministern, och han försäkrade sig inte om att statsministern och infrastrukturministern hade information. Hultqvist har inte gjort vad som kan förväntas av honom för att säkerställa att statsministern fick information om vad som pågick, nämligen en gigantisk säkerhetskris.

Hultqvist har inte väckt frågan i det säkerhetspolitiska råd som statsministern inrättat just för att hantera frågor som rör rikets säkerhet. Han har inte informerat Sveriges riksdag. Han har heller inte reagerat på att generaldirektören på Transportstyrelsen kunde sitta kvar ända till januari 2017 trots det omfattande läckage som skett och som tvingat Försvarsmakten att vidta åtgärder.

Grunden för misstroende finns därför kvar. Inga omständigheter har förändrats. Den nya information som framkommit är inte av det slag som krävs för att ge ett annat besked än det vi gav i somras.

Därför står Kristdemokraterna fast. Vi röstar ja i denna votering och fullföljer misstroendet mot försvarsminister Peter Hultqvist. Han har allvarligt brutit i sitt ansvar, och riksdagen bör därför förklara att han inte längre åtnjuter riksdagens förtroende.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

Beslut

Ärendet om misstroendeförklaring mot försvarsminister Peter Hultqvist (S) skulle nu avgöras.

För bifall till yrkandet krävdes enligt 13 kap. 4 § regeringsformen att mer än hälften av riksdagens ledamöter röstade ja. Beslutet skulle enligt riksdagsordningen fattas genom omröstning med omedelbar rösträkning.

Votering:

135 för bifall

137 för avslag

58 avstod

19 frånvarande

Talmannen konstaterade att mindre än hälften av riksdagens ledamöter hade röstat ja, och kammaren hade således avslagit yrkandet om misstroendeförklaring mot försvarsminister Peter Hultqvist.

Partivis fördelning av rösterna:

För bifall: 81 M, 36 SD, 1 L, 16 KD, 1 -

För avslag: 112 S, 25 MP

Avstod: 20 C, 20 V, 18 L

Frånvarande: 1 S, 2 M, 11 SD, 2 C, 1 V, 2 -

§ 2 Meddelande om frågestund

Talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 21 september kl. 14.00.*

§ 3 Meddelande om partiledardebatt

Talmannen meddelade att partiledardebatt skulle äga rum *onsdagen den 11 oktober kl. 9.00.*

§ 4 Utökning av antalet suppleanter

Valberedningen hade, enligt ett till kammaren inkommet protokollsutdrag, tillstyrkt att antalet suppleanter skulle utökas enligt följande:

från 27 till 28 i skatteutskottet
från 27 till 28 i justitieutskottet
från 25 till 26 i civilutskottet
från 29 till 30 i utbildningsutskottet

Kammaren medgav dessa utökningar.

§ 5 Val av extra suppleanter

Val av extra suppleanter företogs.

Kammaren valde i enlighet med valberedningens förslag till

suppleant i skatteutskottet
Ingemar Nilsson (S)

suppleant i justitieutskottet
Sultan Kayhan (S)

suppleant i civilutskottet
Anders Österberg (S)

suppleant i utbildningsutskottet
Ingela Nylund Watz (S)

§ 6 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

Interpellation 2016/17:625

Till riksdagen

Interpellation 2016/17:625 Vinstbegränsning i skolan
av Maria Stockhaus (M)

Interpellationen kommer att besvaras i kammaren den 26 september.

Skälet till dröjsmålet är redan inbokade möten och resor.

Stockholm den 18 september 2017

Utbildningsdepartementet

Gustav Fridolin

§ 7 Anmälan om faktapromemoria

Prot. 2017/18:6
19 september

Talmannen anmälde att följande faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen hade kommit in och överlämnats till utskott:
2017/18:FPM2 Ändring av programmet Kreativa Europa 2014–2020
KOM(2017) 385 till kulturutskottet

§ 8 Svar på interpellation 2016/17:622 om elfordonspremie

*Svar på
interpellationer*

Anf. 10 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP):

Herr talman! Johan Hultberg har frågat Isabella Lövin om hon och regeringen har uppskattat vilka utsläppsminskningar elfordonspremien förväntas leda till och varför inte statsrådet och regeringen fokuserar på kostnadseffektiva miljö- och klimatåtgärder. Interpellationen har överlämnats till mig.

Regeringen presenterar i budgetpropositionen för 2018 den största budgetsatsningen på klimat och miljö någonsin, totalt 5 miljarder kronor 2018. Till skillnad från den borgerliga oppositionen tar regeringen ansvar och klimat- och miljöutmaningarna på allvar och satsar mer än dubbelt så mycket på klimat- och miljöarbete jämfört med tidigare regeringar. Det är att ta ansvar för kommande generationer och att se potentialen i de jobb och den utveckling som kommer med ett grönt samhällsbygge.

I de växande städerna finns både problem med luftkvaliteten och en stor konkurrens om mark. Den huvudsakliga källan till förhöjda halter av luftföroreningar är vägtrafiken. En mer levande stad behöver prioriteras. Framför allt i städer har fler möjlighet att klara sin vardag utan egen bil. God samhällsplanering ökar möjligheten till transporteffektiva städer, som samtidigt kan underlätta för resenärer att välja kapacitetsstark kollektivtrafik, gång och cykel i stället för personbil.

För att öka städernas möjligheter att lösa många av dagens miljö- och klimatutmaningar har regeringen inrättat flera verktyg, bland annat stads- miljöavtalen och Klimatklivet. Dessa stöd kompletteras nu med en elfordonspremie för att fler ska välja lätta elfordon för sina dagliga resor.

För att förbättra förutsättningarna att pendla och transportera sig klimatvänligt avsätter regeringen 350 miljoner kronor 2018 till en elfordonspremie för köp av elcykel eller elmoped. På så sätt kommer bland annat tänkbara cykelpendlare att kunna få tillgång till eldrivna fordon och ha lättare att välja bort bilresor.

Elcyklar är en relativt ny teknik som har potential att användas i pendling som ett alternativ till bilen. Sustainable Innovation har till exempel gjort en studie som visar att elcykling är mer intressant än vanlig cykling bland bilpendlare i Stockholm och Göteborg.

Vi behöver se inte bara strikt till kostnadseffektivitet. Utöver kostnadseffektivitet behöver vi se ett bredare perspektiv för hur politiken kan utformas för att ge oss ett bättre, mer attraktivt framtida samhälle. I det samhället har kollektiva transporter, cykling och gång en viktig roll att spela, inte minst i städerna.

Johan Hultberg antyder att regeringen satsar för mycket på omställningen till ett fossilfritt transportsystem och att utvecklingen nu går av sig

själv. Regeringens bedömning är att det tvärtom krävs styrmedel för att ställa om Sverige till världens första fossilfria välfärdsland.

Det är positivt att försäljningen av elcyklar ökar. Det gör också försäljningen av elbilar. Regeringen inför ett bonus-malus-system för att påskynda omställningen av fordonsflottan, och för dem som vill välja att låta bilen stå inför vi nu också en premie för lätta elfordon.

Vår generation ska kunna lämna över ett samhälle till våra barn där de stora miljöproblemen är lösta. Det återstår mycket för att lyckas med detta. Regeringen har tidigare presenterat stora satsningar inom klimat och miljö. Det är väl investerade medel som ger minskade utsläpp och bidrar till ett grönt samhällsbygge med jobb och utveckling i hela Sverige.

Det är svårt att på förhand bedöma den exakta klimateffekten av satsningen, bland annat på grund av svårigheten att förutse beteendeförändringar och faktisk överflyttningseffekt. Det finns många osäkra faktorer. Om vi får en överflyttning från bil- till cykelpendling innebär det positiva hälsoeffekter genom minskat buller och minskade utsläpp av luftföroreningar, och det innebär också förbättrad hälsa genom vardagsmotion.

Regeringen kommer att noga och löpande följa reformens klimat- och miljöeffekter.

Anf. 11 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Jag frågade om effektiviteten i regeringens politik, och vad svarar ministern? Jo, ministern svarar med att skryta över hur stora satsningar regeringen gör. Ministern säger att ökade kostnader är att ta ansvar.

Herr talman! Jag tycker att detta är ganska talande. Regeringen verkar tycka att miljö- och klimatpolitiken mest är ett spel, där högst anslag vinner. Miljö- och klimatutmaningarna är, tycker jag, alldeles för stora och allvarliga för att mötas med ineffektiva åtgärder.

För oss moderater kommer alltid resultaten att stå i fokus, och vi kommer att försöka föra en politik som visar respekt för skattebetalarnas pengar – en effektiv politik, där sjunkande utsläpp går hand i hand med en stark ekonomisk utveckling. Att ta ansvar är inte att skicka en saftig nota till skattebetalarna för ineffektiva åtgärder som inte levererar utsläppsminskningar, eller väldigt små sådana.

Jag ställde denna interpellation utifrån det faktum att vi ser en väldigt positiv trend med ökad försäljning av elcyklar, men också vanliga cyklar. Vi ser en urbanisering, som säkert är en drivkraft bakom detta, och naturligtvis också det faktum att det blir allt trängre i våra större städer och allt fler upptäcker att cykeln är ett fantastiskt bra alternativ till bilen, ekonomiskt, miljömässigt och, som ministern lyfte fram, också hälsomässigt.

När vi nu ser att elcyklarna kraftigt ökar sin marknadsandel och att försäljningen gick från omkring 30 000 elcyklar 2015 till 45 000 på bara ett år, alltså en 50-procentig ökning, måste vi verkligen ifrågasätta nyttan med att införa en subvention. Försäljningen ökar jättekraftigt, och frågan är: Är det rätt att införa nya styrmedel när vi redan ser den utveckling vi efterfrågar? Cyklingen och användningen av elfordon ökar.

Jag tycker inte att det är ansvarsfullt att använda sig av skattebetalarnas pengar på det viset: att höja skatterna på jobb, företagande och till och med sparande för att subventionera elcykelförsäljningen.

Jag frågade ministern vilka utsläppsminskningar regeringen hade räknat med att premien eller subventionen skulle ge och fick tyvärr inget svar på det. Ministern nöjde sig med att säga att det är svårt att på förhand bedöma den exakta climateffekten av satsningen. Nåväl, det är svårt, men kan ministern åtminstone ge en ungefärlig uppskattning av vilka utsläppsminskningar denna satsning beräknas ge? Hur stora utsläppsminskningar får skattebetalarna för sina 350 miljoner kronor?

Vidare, herr talman, är det väldigt oklart hur detta system ska se ut – vilka kriterier som ska gälla och när premien införs. Denna osäkerhet skapar problem för cykelhandlarna och för oss konsumenter. Vi vet inte vad som gäller och vad som kommer att gälla framöver. Kommer regeringen att ställa några hållbarhetskrav? Kommer detta att införas vid årsskiftet eller halvårsskiftet? Kommer regeringen att införa krav för att säkerställa att det inte blir något fusk? Hur ska subventioneringen kontrolleras?

Herr talman! Frågorna är många, och än så länge är svaren från regeringen väldigt få. Men framför allt: Vad uppskattar ministern att subventionen kommer att ge i form av utsläppsminskningar?

Anf. 12 LARS TYSKLIND (L):

Herr talman! Även under frågestunden i torsdags tog ett par frågeställare upp denna frågeställning, och jag är väldigt glad att Johan Hultberg har ställt denna interpellation så att vi kan få en fördjupad diskussion kring detta.

Jag representerar Liberalerna, men jag tror att vi är helt ense om att cykling i sig har ett stort värde. Det handlar om både miljöeffekter och hälsoeffekter; detta är odiskutabelt.

När det gäller samhällsplanering för kollektiv-, cykel- och gångtrafik är vi också ense. Vi hade en punkt uppe i Miljömålsberedningen där vi diskuterade detta som en norm för samhällsplaneringen i de större tätorterna. Det är en nödvändighet, och det har med trängsel och luftkvalitet att göra.

Sedan blir detta, precis som Johan Hultberg framhöll, ett anslagsrace. Det finns inom många områden, men speciellt inom klimat- och miljöområdet, som Johan Hultberg sa, en tendens mot att den som har störst anslag vinner. Vi talar om miljarder. Men det viktiga är egentligen att analysera vad miljonerna och miljarderna går till. Det får ändå inte handla om slöseri med skattepengar.

Om vi nu talar specifikt om elfordonspremien är vi liberaler för det första i princip väldigt skeptiska till den typen av subventioner för enskildas inköp av cyklar och fordon över huvud taget. Just i detta fall har vi har en fungerande och växande marknad, och det finns naturligtvis en prispress i systemet. När efterfrågan stiger och man säljer fler och fler cyklar vore det konstigt om de inte blev billigare och billigare.

Att i ett sådant läge gå in och subventionera inköp kommer att rubba marknaden. Om cykelhandlaren vet att den kund som kommer in redan har 2 000 kronor i fickan som han har fått av staten är handlaren sannolikt inte speciellt angelägen om att pressa priset. Handlaren vet ju att kunden ändå har en marginal att handla med.

Detta är väl den största invändningen mot elfordonspremien: Den slår väldigt snett. Det är ju fler och fler som cyklar. Därför kan man ifrågasätta miljönyttan och klimatnyttan. Men sedan rubbar man hela prispressen i marknaden, vilket blir rent slöseri med skattepengar.

Sedan har naturligtvis staten och kommunerna en annan viktig roll i sammanhanget. Trängsel har ju blivit ett problem även inom cyklingen, inte minst här i Stockholm. Det påtalas ju. Det finns ofta en irritation över att man inte kommer fram på cykelbanor med olika typer av cyklar.

Jag vill nog framhålla – och förhoppningsvis kan miljöministern kommentera det – att infrastrukturen för cykeln egentligen är det centrala. Det är det styrmedlet som staten ska syssla med – inte att subventionera enskilda personers inköp av fordon.

Anf. 13 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP):

Herr talman! Den här debatten har utvecklats på ett väldigt spännande sätt. Jag har hört att Moderaterna bara vill rikta miljöåtgärder till sådant som blir riktigt effektivt. Liberalerna har sagt att man är emot att staten betalar ut subventioner till enskilda personers fordonsinköp. Vilken regering var det som instiftade den så kallade supermiljöbilspremien, där staten subventionerar och ger pengar till dem som köper dieslbilar? Supermiljöbilspremien kostade 700 miljoner i statens budget, och den involverade förutom rena bilar, elbilar, också dieslbilar, vilket har gjort att vi har fått en stor ökning av försäljningen av dieslbilar i Sverige de senaste åren. Jag ser verkligen fram emot att höra argumenten om hur det är kostnadseffektivare än subvention av ett mycket billigare och helt rent fordon, som elcykeln, och varför det skiljer sig. Varför är det ena fordonet mer relevant ur statens synpunkt än det andra?

Jag vill passa på att påpeka att vårt samhälle fortfarande inte är jämställt. Män har i allmänhet högre inkomst, köper fler bilar och åker mer bil. Kvinnor har lägre inkomst och tar sig fram mer med kollektivtrafik och cykel.

Vi kan nämna att försäljningen av elbilar och laddhybrider också har ökat exponentiellt. Jag uppfattar att vi är överens om att det är relevant att fortfarande främja försäljningen av elbilar. Jag har inte hört Johan Hultberg eller andra ifrågasätta det stödet.

Det stödet går alltså till män, för det är fler män som köper dyra bilar för en halv miljon. Men varför skulle det vara mindre värt om en kvinna som har lägre inkomst vill köpa en elcykel för sin pendling?

När vi arbetar med transportsektorn måste vi göra en omställning av hela sektorn och titta på de olika pusselbitarna. Bonus–malus är en pusselbit. Elcyklar är något som det är logiskt att främja. Det är en trend som är på gång.

Det är sant att försäljningen av elcyklar i Sverige ökar, men vi är inte på något sätt i framkant i Sverige. Både i Holland och i Tyskland går försäljningen betydligt snabbare framåt. Jag uppfattar att interpellanterna ser det som om vi skulle nöja oss med en långsam ökning av elcykelförsäljningen och att det skulle vara problematiskt om vi skyndar på den ytterligare, så att det går riktigt snabbt. Det är en bild som jag och regeringen inte delar.

Vi ser att det finns ett momentum vad gäller elcyklar i samhället, och vi passar på att stärka den utvecklingen. Det bidrar till de tekniksprång som vi behöver för att nå fossilfrihet.

I Miljömålsberedningen var vi överens över blockgränserna om att det behövs nya styrmedel för omställningen av transportsektorn, men jag ser inga förslag från oppositionen. Vilka styrmedel är det man menar? I stället hittar man fel på de styrmedel som regeringen föreslår. Men jag ser inga andra konkreta förslag.

Vilka styrmedel är det ni vill se, som är mer effektiva och rymmer hela transportsektorn, så att vi får ett ordentligt tekniksprång och en verklig omställning till en fossilfri ekonomi? Jag saknar svar på detta. Det är ganska länge sedan Miljömålsberedningen lade fram sitt betänkande, och vi har från vår sida sedan dess arbetat med en rad olika styrmedel som träffar olika delar av transportsektorn.

Anf. 14 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Låt mig inledningsvis konstatera att ministern återigen missade möjligheten att ge svar på min huvudsakliga fråga: Hur stora utsläppsminskningar beräknas dessa 350 miljoner kronor ge? Jag kan inte tolka det på annat sätt än som att ministern helt enkelt inte har en aning – att regeringen inte har räknat på det eller att man inte har lyckats få fram någon siffra. Det kan jag i sig tycka är anmärkningsvärt.

Herr talman! Jag vill naturligtvis också försöka bemöta en del av den kritik och besvara en del av de frågor som ministern ställde till mig, mitt parti och Alliansen. Varför är det till exempel rätt att ge stöd till omställning av fordonsflottan när det gäller vägtrafiken samtidigt som vi är kritiska till det här förslaget?

Generellt sett har Moderaterna helt riktigt en kritisk inställning till subventioner. Vi vill i möjligaste mån använda oss av generellt verkande styrmedel, till exempel skatt på utsläpp, koldioxidskatt eller EU:s handel med utsläppsrätter. Det är teknikneutrala styrmedel. De är de effektivaste, och de låter förorenaren betala.

Emellanåt kan det finnas skäl att komplettera de generella styrmedlen med riktade insatser i form av till exempel supermiljöbilspremierna, som fick fart på omställningen av fordonsflottan. När Alliansen tillträdde 2006 hade Sverige näst efter Albanien Europas äldsta och bränsletörstigaste fordonsflotta. Genom miljöbilspremierna, som sedan ersattes av supermiljöbilspremierna, fick vi en miljöbilsboom, sedan en supermiljöbilsboom, och vi fick fart på omställningen. Men vi ser fortfarande att det ofta är ett ekonomiskt sämre alternativ att köpa den miljöbättre bilen. Därför kan det finnas skäl att ha subventioner.

Därför står Moderaterna och de övriga allianspartierna bakom förslaget om ett bonus–malus-system, även om vi har synpunkter på den utformning som regeringen har valt.

Från Moderaternas sida har vi också drivit på för längre och tyngre transporter, för reduktionsplikt, för en bra cykelstrategi och så vidare. Men vi säger blankt nej till åtgärder som inte är annat än slöseri med skattebetalarnas pengar. Det finns ingen anledning att införa en subvention när vi ser att försäljningen av elcyklar har ökat med 50 procent. Det blir också lite märkligt med en subvention för att köpa en elcykel men inte för att köpa en vanlig cykel. Då är ju faktiskt risken att många i stället för att

cykla helt för egen maskin väljer en elcykel. Det är faktiskt ett sämre alternativ för miljön och klimatet, miljöministern!

Jag tror inte att det avgörande för att få fler att välja cykel och ställa bilen är kostnaden för inköpet av en elcykel eller en vanlig cykel. Redan i dag är det för hushållsekonomi alldeles lysande att låta bilen stå och ta cykeln, oavsett om det är en elcykel eller en vanlig cykel. Inte minst gäller detta här i Stockholm, där kostnaden för parkering är skyhögt och det också finns trängselskatt. Redan i dag har man alltså som privatperson ett starkt ekonomiskt incitament att låta bilen stå och ta cykeln.

Jag tror inte att det är inköpspriset som är avgörande, utan det är andra faktorer. Som Lars Tysklind var inne på handlar det snarare om infrastrukturen. Då är det där vi ska rikta in insatserna. Där har framför allt kommunerna ett stort ansvar, men självklart kan staten göra mer. Det hade varit mer välanvända pengar att lägga dessa 350 miljoner på att stödja en utbyggd, effektivare och säkrare infrastruktur än att subventionera försäljning av elcyklar, när vi ändå ser en explosionsartad ökning av försäljningen redan i dag.

Precis som ledamoten Tysklind var inne på riskerar också premien eller subventionen att minska prispressen och snarare leda till att marginalerna för handlarna ökar.

Men ministern kan gärna svara på de övriga frågorna – hur utformningen ska se ut, när det ska träda i kraft, om det kommer att ställas hållbarhetskrav, hur kontrollen kommer att se ut och hur man ska säkerställa att cyklarna inte passerar ut genom Sveriges gränser. Men återigen: Ministern får gärna svara på min fråga om regeringen har räknat på hur stora utsläppsminskningar förslaget kan tänkas ge.

Anf. 15 LARS TYSKLIND (L):

Herr talman! Jag ställde frågan i torsdags och ställde den i dag igen. Jag kan upprepa den: Ser inte ministern ett problem kring hur en växande fungerande marknad kommer att störas av att man går in med statliga subventioner till privata inköp?

Sedan vill jag rätta ministern lite grann. Liberalerna är väldigt konsekventa när det gäller subventioner. Redan i fjol ansåg vi att supermiljöbilspremierna hade spelat ut sin roll – den fanns inte med i Liberalernas budgetförslag i fjol. När det gäller bonus–malus säger vi även nej till den typen av konstruktion. Vi tycker inte heller där att man ska gå in och ge pengar för inköp av fordon. Däremot jobbar vi enligt principen att förorenaren betalar. Vi har förslag om höjd fordonskatt på fordon som släpper ut mycket. Jag tycker nog att vi är väldigt konsekventa i den typen av politik.

Sedan gäller det andra styrmedel. Vi är helt överens om att man måste ha styrmedel, men de måste vara effektiva. 350 miljoner till mindre elfordon är inte ett effektivt styrmedel. Från liberal sida har vi de senaste åren föreslagit att man ska differentiera reseavdragen. Vi har ställt oss bakom reduktionsplikt för att minska utsläppen från bilarna. Vi har även funderat kring just cykeln ur skattesynpunkt och i reseavdragssammanhang. Från liberal sida är vi väldigt konsekventa i sättet att resonera. Jag vänder mig mot beskrivningen att vi är inkonsekventa, för det är vi inte.

Men, som sagt, frågan till miljöministern återstår: Hur ska det kunna vara en fungerande marknad när man går in och subventionerar på detta sätt? Det är ändå en ganska stor andel av inköpet som staten i så fall skulle gå in och betala.

Anf. 16 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP):

Herr talman! Jag ska börja med att be om ursäkt. Jag gjorde misstaget – det är lätt att göra det – att förutsätta att allianspartierna är överens. Jag ska vara mer noga i debatten framöver och skilja er åt, för ni är självklart olika partier.

Jag vill adressera frågan om infrastruktur – jag hann inte göra det i mitt förra inlägg. Vi är helt överens om att det viktigaste för cykeln som transportslag och att det ska kunna växa fram är god infrastruktur. Där är det väldigt tydligt att den förra regeringen gjorde absolut ingenting medan vår regering har sagt att staten har en roll att spela i att stärka kommunernas och landstingens arbete med att forma en god infrastruktur i växande städer. Det inkluderar en möjlighet att söka pengar till cykelinfrastruktur i stadsmiljöavtalen. Det är väldigt populärt. Vi får in många ansökningar från kommunerna. Det är många växande städer som, när de bygger nya bostäder, vill passa på att stärka infrastrukturen. Det är jätte viktigt.

Det behövs specifika investeringar också för att anpassa infrastrukturen till elcyklar, med tanke på den problematik som Lars Tysklind tar upp som handlar om att man cyklar i olika takt. Det behöver en specifik hänsyn i infrastrukturbyggandet. Där är också skillnaden mellan denna regering och den förra väldigt tydlig. Vi menar att staten inte ska överta ansvaret från kommunerna, men staten kan ha en roll och tar en roll i dag.

Vad gäller elcyklar har vi goda studier som visar att de har en särskild potential att bidra till en överflyttning från privatbilism till cykling i och nära städer. Det är en potential med stor samhällsekonomisk nytta. Det handlar om en hälsomässig nytta, om betydelsen av att man minskar buller och luftföroreningar och om att man väljer att cykla längre sträckor. Det är inte självklart att hälsoeffekten minskar om man går från vanlig cykel till elcykel. Om man väljer att cykla en längre sträcka med elcykeln är det inte alls självklart. Där finns en potential, och vi har goda underlag till att den potentialen finns.

Men vi gör flera reformer samtidigt. Vi vill ha en omställning i hela transportsektorn. Att i det omställningsarbetet göra exakta prognoser över vilka effekter på utsläpp som varje enskild reform kommer att få är väldigt svårt. Självklart kommer vi att följa den här reformen noga.

Jag delar uppfattningen att man ska vara försiktig och återhållsam med subventioner. De kanske inte ska pågå för länge. De kanske ska vara tidsbegränsade. Men man ska inte bli så försiktig att man avhåller sig från att göra insatser som påverkar olika grupper. Att man bara ska subventionera bilar och säga att det är helt fel att subventionera enklare fordon som är öppna för större grupper i samhället håller vi inte med om. Ett resonemang som jag tycker är väldigt svagt är följande: Det är bara när någonting är dyrt och kan tillhandahållas för mindre grupper i samhället som vi kan subventionera.

Prot. 2017/18:6

19 september

Svar på

interpellationer

Men huvudpoängen är: Ska det gå fort, eller ska det gå långsamt? Är det viktigt att takten är försiktig, eller vill vi ha en snabb omställning så att vi får ett fossilfritt samhälle? För mig är det väldigt tydligt. Det behöver gå snabbt.

Anf. 17 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Nu hade ministern fyra nya minuter på sig att ge svar på mina frågor. Inte på någon fick jag svar. Det är väl helt enkelt så att regeringen inte har svar på de frågor jag ställer. Regeringen har inte svar på hur stora utsläppsminskningar förslaget kan tänkas ge. Regeringen har inte en klar idé om hur systemet ska vara utformat, när det ska träda i kraft, hur reglerna ska se ut och så vidare. Det i sig tror jag faktiskt riskerar att bli kontraproduktivt. Regeringens förslag skapar en jättestor osäkerhet.

Just nu lägger Sveriges cykelhandlare beställningarna inför kommande års försäljning, och man har ingen aning om hur förutsättningarna ser ut. Konsumenterna vet inte hur det blir. Jaha, det kommer en premie som antagligen blir ett stöd på 25 procent upp till 10 000 kronor. Man vet inte. Det skapar en osäkerhet och riskerar att leda till att försäljningen inom kort bromsar in snarare än att tempot höjs. Detta sker i ett läge när vi faktiskt ser att försäljningen redan har tagit fart. Det var en 50-procentig ökning i fjol. Det är det som är vår poäng, Karolina Skog. Vår poäng är att det är jättebra med elcyklar. Det är jättebra om detta kan öka, men subventionen behövs inte. Det är en slösaktig politik. Ni slösar med skattebetalarnas pengar. Ni höjer skatterna på jobb, på företagande och på sparande, och ni slösar med pengarna. Det är ansvarslost, herr talman.

Givet ministrernas svar kan jag konstatera att regeringen inte vet hur stora utsläppsminskningar stödet ger. Regeringen har ännu ingen klar idé om hur stödet ska vara utformat. Trots det tycker man att det är rimligt att införa det. Jag tycker att det visar att regeringen på intet sätt är av den uppfattning som ministern sa: att man ska vara försiktig med subventioner. Detta visar att regeringen verkligen lägger fram en valbudget där man försöker visa att man ger stöd till än det ena, än det andra i hopp om att få stöd från väljarna. Men det är inte en ansvarsfull ekonomisk politik. Det är inte en effektiv och ansvarsfull klimatpolitik.

Anf. 18 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP):

Herr talman! Jag ska ägna mitt sista inlägg åt att kommentera de delar som handlar om stödets exakta utformning och när det kan träda i kraft. Jag fick frågan på frågestunden och angav då att vi bereder detta med stor skyndsamhet på Regeringskansliet. Jag sa också att en viktig del av den beredningen är att ha en dialog med branschen.

Sedan frågestunden har vi haft en sådan dialog med branschen. Det var viktigt att höra vilka frågor som är viktigast för dem att få svar på när vi ger besked. Det viktigaste för dem är tidpunkten, när det träder i kraft. De sa också att detta är precis den typ av stöd som de vill se för att elcykeln ska kunna få det genombrott som de anser behövs.

Efter att ha haft den träffen arbetar vi skyndsamt vidare. Vi kommer inom kort att ge besked när det gäller alla relevanta frågor. Det handlar om när detta ska träda i kraft och om exakt hur stödet ska se ut. Självklart vore det olämpligt av mig att här kommentera i någon riktning. Vi kommer att

ge ett samlat och tydligt besked om när stödet träder i kraft och exakt vilken utformning det kommer att få. Det kommer att ske inom kort.

Prot. 2017/18:6
19 september

Svar på
interpellationer

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2016/17:606 om trafikplikt på flyglinjen Mora–Arlanda

Anf. 19 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag tackar för möjligheten att få delta i min första interpellationsdebatt som statsråd – det känns spännande.

Peter Helander har frågat mig om jag och regeringen kommer att säkerställa att trafikplikten på linjen Mora–Arlanda inte försvinner.

Att människor ska ha god tillgänglighet med interregional kollektivtrafik över hela landet är viktigt. EU-rätten möjliggör för behöriga myndigheter i medlemsstaterna att under vissa förutsättningar införa allmän trafikplikt och upphandla trafik om förutsättningar för kommersiell drift av flyglinjen saknas.

I Sverige är det Trafikverket som beslutar om allmän trafikplikt. Enligt Trafikverkets instruktion har man uppgiften att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik.

Jag och regeringen anser att det även fortsättningsvis är Trafikverket som ska sköta uppgiften att analysera vilken interregional kollektivtrafik som bör omfattas av allmän trafikplikt i syfte att minska brister i tillgängligheten.

Anf. 20 PETER HELANDER (C):

Herr talman! Jag vill tacka statsrådet för svaret, även om jag tycker att det var något tunt. Det finns många människor och företagare – och även politiker från alla partier – i Dalarna som hade hoppats på ett svar som hade gett någon sorts strimma av hopp i denna fråga.

Mora-Siljan flygplats är en regional flygplats för norra och västra Dalarna, och den har stor betydelse för näringslivet. Under de senaste decennierna har en stor del av företagen och näringslivet i Dalarna gått från att vara familjeägda företag som har agerat på en nationell marknad till att bli börsnoterade företag med internationellt ägande, som agerar på en internationell marknad i global konkurrens.

Vi har dock fortfarande många små och medelstora företag som är familjeägda och som också har tagit klivet från en nationell marknad ut till en internationell marknad.

Regeringen skriver på sin egen hemsida att ”Sverige är ett land som är helt beroende av vår konkurrenskraft på globala marknader. För regeringen är det viktigt att svenska företag ska konkurrera med sin kompetens, produktivitet och innovationsförmåga.”

Man skriver också på hemsidan: ”För att få fler växande, konkurrenskraftiga och innovativa företag måste också fler små och medelstora företag kunna, vilja och våga ta steget ut på en internationell marknad.”

Detta är en jättebra skrivning, som jag tror att alla här i kammaren ställer upp på. Men sedan då? Vad är handlingen bakom orden?

När Trafikverket ska avgöra om en flygplats ska få trafikplikt eller inte använder man sig av EU:s ställningstagande om restider för tåg till huvudstaden. För 20 år sedan gick det att åka X 2000 från Mora till Stockholm med en restid på 3 timmar och 30 minuter. I dag åker vi gamla Intercitytåg, och restiden har ökat till 3 timmar och 50 minuter.

I dag klev jag på tåget klockan fem i Mora. Efter diverse förseningar på flera tåg kom jag till Stockholms central 5 timmar och 50 minuter efter avgång från Mora.

Det finns en stor skillnad mellan EU:s regelverk och Trafikverkets tillämpning. EU sätter gränsen vid tre timmar för att nå huvudstaden med tåg, medan Trafikverket sätter gränsen vid fyra timmar.

Ibland kan jag undra om det finns olika måttstockar för stad och land. I Sverigeförhandlingen ville man knyta ihop våra tre storstäder, och då ansåg man att restiden med tåg måste understiga tre timmar för att tåget skulle kunna konkurrera med flyget.

Jag undrar om statsrådet tycker att det är bra att det finns olika måttstockar för stad och land och om statsrådet har frågat Trafikverket varför EU:s näst mest glesbefolkade land använder sig av fyratimmarsregeln i stället för tretimmarsregeln.

Jag vill också uppmärksamma statsrådet på att inga av företagen i norra Dalarna håller till på resecentrum i Mora – de finns i stället en bit därifrån. Alla företag och personer i Mora har mer än fyra timmars restid från sitt hem eller företag. Men när man sitter i storstaden har man sällan koll på avstånden.

Den som bor i den norra länsdelen, till exempel i Idre, och använder Mora flygplats har en bilresa på 2 timmar och 15 minuter till tågstationen. För den som bor i Grövelsjön tar det 2 timmar och 45 minuter att ta sig med bil till tågstationen. Det blir alltså en närmare sju timmar lång resa för att komma till Stockholm.

Fyratimmarsgränsen borde kollas upp, för den kan inte vara i linje med regeringens ambitioner om att näringslivet ska ha en möjlighet att konkurrera på den globala marknaden och hålla ihop Sverige.

Anf. 21 MARIE OLSSON (S):

Herr talman! I går var jag och en riksdagskollega på besök på företaget Morakniv i Mora. Det är ett företag som växer ganska mycket – man har anställt ytterligare 20 personer under det senaste året.

Morakniv exporterar 70 procent av sina varor runt om i världen och har säljare placerade runt om i hela världen. Det finns ganska många sådana företag i Mora med omnejd. För dem är det avgörande att de kan flyga in och ut sina säljare och sina kunder.

En snabb strukturomvandling har inneburit att många tidigare ägarledda företag numera i hög grad ägs av större nationella och internationella koncerner. Detta har inneburit ett större beroende av snabba och effektiva kommunikationer till och från ägarna och viktiga exportmarknader.

Flyglinjen Sveg–Mora–Arlanda är en förutsättning för den exportberoende industrin och för den växande besöksnäringen. Denna flyglinje är också en förutsättning för flygplatsens långsiktiga existens.

Det tar mellan tre och en halv och fyra timmar med tåg från Mora till Arlanda. Om vi tar in alla kranskommuner kan vi säga att det tar två och en halv timme med bil från Idre till Mora. Orsa, Älvdalen och Malung-Sälen har alla ett antal dåliga tillgänglighetskriterier, som kan förbättras med trafikplikt på flyglinjen.

Även Mora lasarett är starkt beroende av flygtrafiken för sin kompetensförsörjning. Man är också beroende av flygplatsen för möjlighet till patient-, blod- och organtransporter.

Utan flygtrafik på linjen Mora–Arlanda hotas på sikt flera hundra arbetstillfällen i vår region. Det kan även bli svårt att upprätthålla Mora lasarettets status som akutsjukhus.

Att med trafikplikt permanent koppla in Mora på den redan upphandlade linjen Sveg–Arlanda kan inte kosta Trafikverket särskilt mycket, men det skulle innebära en kraftig förbättring av näringslivets utvecklingsmöjligheter i regionen. Man har nu hittat en rimlig lösning med att mellanlanda i Mora på sträckan Sveg–Arlanda och åt motsatt håll.

Herr talman! Jag hoppas att vi tillsammans kan fortsätta att arbeta för att hitta en lösning för att upprätthålla flygtrafiken på flyglinjen Mora–Arlanda.

Anf. 22 CARL-OSKAR BOHLIN (M):

Herr talman! Det är glädjande att konstatera att det verkar föreligga en stor politisk enighet i den här kammaren. Jag vill börja med att uttrycka en förhoppning om att infrastrukturministern tar med sig detta i den vidare bedömningen.

I en ideal värld skulle naturligtvis all flygtrafik kunna bära sig själv. Där är vi dock inte, och det vet både infrastrukturministern och vi andra här i kammaren. Samhället har ett grundläggande ansvar för infrastruktur – det gäller såväl vägbunden som spårbunden trafik och i bland även flygtrafik.

Som Peter Helander konstaterade tidigare har vi en anomali i Sverige såtillvida att den ansvariga myndigheten, Trafikverket, väljer att tillämpa EU:s regelverk på ett helt annat sätt än vad de flesta andra EU-medlemsstater gör.

Detta har kommit att bli signifikativt för hur svensk förvaltning ofta gör. Man guldpläterar, hittar på egna regler och gör regelverken mer extensiva och omfattande, vilket gör att Sverige tappar i konkurrenskraft. Svenska företag tappar i konkurrenskraft eftersom måttstocken helt enkelt är hårdare.

I det EU-regelverk som reglerar detta sägs till exempel att trafikplikt kan meddelas om restiden överstiger tre timmar. Trafikverket har valt att göra en egen tolkning, till synes ogrundad, där restiden ska överstiga fyra timmar.

Då måste man fråga sig om det bara är Trafikverkets sak att råda över detta, eller har regeringen något ansvar? Det är enkelt att som regering varje gång ett beslut är obekvämt gömma sig bakom ansvarig myndighet. Men ytterst är det så att regeringen har att leda och styra sina myndigheter.

Vi ska dra oss till minnes att den tidigare regeringen till exempel valde att gå in och peka med hela handen i fallet med trafikplikten på Torsby flygplats. Man konstaterade att detta är viktigt för den regionala utvecklingen och att regeringen måste gå före och leda.

Om det nu är så att Trafikverket står och väger i frågan om Mora flygplats vore det väldigt välkommet om regeringen kunde förtydliga vilken den politiska positionen är.

Jag uppfattar den politiska positionen i den här kammaren som tämligen enhällig, att man bör försöka tillförsäkra en trafikplikt på Mora flygplats, särskilt nu när man har en fungerande flyglinje Mora–Sveg. Den är alltså samhällsekonomiskt effektiv och plockar upp två viktiga centrum som annars har dåliga kommunikationer. Precis som Peter Helander också konstaterade: I bästa fall är restiden från Mora resecentrum till Stockholms central 3 timmar och 50 minuter. Men väldigt få människor bor vid Mora resecentrum. Och i många fall fungerar inte den spårbundna trafiken på ett så tillfredsställande sätt att folk vågar lita på den när man planerar för möten och annat.

Trafikflyget behövs som ett redundant system för att hela Sverige ska kunna leva. Jag hoppas att vi kan slå vakt om det och att regeringen kan vara klok i den här frågan.

Anf. 23 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag tackar så mycket för inläggen.

Det är glädjande att vi är överens om det som är den grundläggande analysen här: Marknaden klarar inte allt. Samhället måste ibland gå in och hitta det som inte är möjligt att klara av på marknadens villkor.

Jag kommer själv från Småland och är väl medveten om vilka förutsättningar som behövs för exportindustri, besöksnäring och andra näringar för att man ska kunna slåss på internationella marknader. Grundläggande för hela den inställning som regeringen har när det handlar om att bygga en politik för att hela landet ska kunna leva är att garantera statlig service i hela landet. Det gör vi nu genom att vi utlokaliserar myndigheter, säkerställer statlig service och tar ett större ansvar än vad tidigare regeringar kanske har gjort för att infrastrukturinvesteringar görs i hela landet.

I den här interpellationen ska man dock komma ihåg att frågan ställs utifrån resonemanget att det ryktas att Trafikverket tänker fatta beslut och att det finns farhågor om vad Trafikverket tänker besluta om. Däri ligger dilemmat med tidpunkten för denna interpellationsdebatt. Jag kan inte och bör inte heller som statsråd i det här läget gå in och tala om hur Trafikverket ska agera. De äger själva beslutsrätten.

Däremot är det ingen tvekan om att regeringen är starkt engagerad i att säkerställa att vi har goda kommunikationer i hela landet. Och för att vara lite tydlig i detta känner vi väl till att vi nu har en bra fungerande struktur när det gäller statligt driftsstöd till flygplatser. Men i den flygstrategi som regeringen beslutar om har vi varit tydliga med att vi nu ska se över de förordningar som reglerar driftsstöden till regionala flygplatser. Vi kommer att ge regionala flygplatser bättre förutsättningar för deras verksamhet.

Vi kommer också att se över förutsättningarna för staten att ta ett samlat ansvar. Jag tror nämligen att vi måste skapa långsiktiga förutsättningar för en nationell struktur så att vi inte hamnar i ett läge där vi beroende på tillfälliga opinioner eller närheten till valrörelser väljer att plocka ut enskilda projekt. Därför är det ett mer strukturerat grepp som regeringen nu tar när det handlar om att säkerställa goda förbindelser i hela landet.

Vi lägger som sagt bara i nuvarande åtgärdsplan 100 miljarder kronor mer än under förra planperioden på att bygga en stark infrastruktur i hela landet. Därför har jag goda förhoppningar om att vi också ska kunna bli överens om detta framöver, för vi tycks dela engagemanget över blockgränserna för att hela landet ska leva. Nu har vi äntligen en regering som tar det ansvaret.

Anf. 24 PETER HELANDER (C):

Herr talman! Jag ska fortsätta med att klä in situationen i lite ord.

Oavsett politisk tillhörighet finns det i Dalarna en syn, i alla fall just nu, att vi ständigt hamnar i bakvattnet när det gäller infrastruktursatsningar, vilket kan tyckas lite märkligt när Dalarna är landets tredje eller fjärde största exportlän och också Sveriges tredje eller fjärde största besöksnärläns. Dalarna bidrar till Sveriges tillväxt och skulle med bättre infrastruktur kunna bidra ytterligare.

Vi har i min hemregion norra Dalarna haft en del nedläggningar av lönsamma företag. Jag har själv pratat med koncernledningarna och är intresserad av att veta varför man flyttar trots att man har lönsamhet. Svaret är nästan alltid att man vill komma närmare kunderna och marknaden i Polen och i Tyskland.

Ett av våra framgångsrika Moraföretag ägs i dag av Schneiderkoncernen, vilket är ett multinationellt företag med verksamhet över hela världen och med säte i Frankrike. Var och en av oss kan ju förstå att om man på ett huvudkontor ute i Europa får veta att det tar länge tid att ta sig till Mora än till Azerbajdzjan är det lätt att fabriken läggs ned. Så är det bara.

Förra tisdagen hade Dagens industri ett debattinlägg av ett antal företrädare för både industri- och besöksnäringarna i norra Dalarna, där man varnade för konsekvensen om det reguljära flyget skulle försvinna från Mora. Flygets betydelse för att kunna nå marknad och kunder är helt avgörande för de här företagen. De skriver att de har stora förhoppningar om att regeringen och alla politiska krafter ska införa trafikplikt för att vi ska kunna bibehålla de företag som satsar utanför storstäderna och vill bidra till samhällsutvecklingen.

Om flyget skulle försvinna från Mora-Siljan flygplats skulle det inte bara slå hårt mot jobb och näringsliv, utan det skulle också försvåra Sveriges globala konkurrenskraft.

Som statsrådet har pekat på har regeringen gjort en vällovlighet satsning på att hålla ihop hela Sverige, även om jag som regionalpolitisk talesperson för Centerpartiet tycker att det är för lite och kanske lite missriktat. Men det är i alla fall en ambition. Och menar regeringen allvar med att hålla ihop hela Sverige har man nu en ypperlig möjlighet att visa att jobb och företagande utanför storstäderna är en viktig fråga.

Att säga att det är Trafikverkets uppgift att besluta om trafikplikt är inte att ta det ansvar som jag tycker att statsrådet och regeringen borde ta. Trafikverket har ingen helhetssyn på frågan, men det bör ett statsråd och en regering ha. Trafikverket behöver vägledning i den här frågan. Jag undrar om statsrådet tycker att man tar tillräcklig hänsyn när det gäller den komplexa frågan jobb och företagande i norra och västra Dalarna och väger in det i trafikpliktsfrågan.

Vi har konkurrensackdelar på grund av avståndet. Det är rimligt att statsrådet vidtar de nödvändiga åtgärderna för jobbens och företagens skull. Om statsrådet inte agerar kan konsekvenserna bli ödesdigra. Det är starka ord, men det här är det inte bara jag som säger, utan det är många som håller med mig om vad som skulle kunna hända om det reguljära flyget försvinner.

Trafikverket behöver vägledning i frågan om trafikplikt för flygningar Mora–Arlanda. Som Marie Olsson har tagit upp upphandlas i dag flyglinjen Sveg–Arlanda med mellanlandning i Mora, och jag tror att det står i Trafikverkets utbildning att man får mellanlanda där. Det är här Trafikverket verkligen har bytt fot. En enkel och bra lösning vore att lägga trafikplikt på hela linjen Sveg–Mora–Arlanda. Den extra kostnad som skulle uppstå är antagligen marginell, om det ens blir någon som helst högre kostnad.

Anf. 25 CARL-OSKAR BOHLIN (M):

Herr talman! Tack, infrastrukturministern, för svaret!

Om regeringen hela tiden gömmer sig bakom formuleringen att det där inte är deras sak att pröva, ha en åsikt om och att tycka om, har man då inte lite grann kapitulerat för sitt uppdrag som regering?

Jag konstaterar att den föregående regeringen var förmögen att i regleringsbrevet tala om att det skulle vara trafikplikt på flygplatsen Torsby efter det att Trafikverket hade gjort en bedömning som inte var i enlighet med regeringens bedömning av den regionala utvecklingen i området.

Jag förstår att infrastrukturministern inte kan gå in och överpröva den nu pågående beslutsprocessen. Men då måste man fråga sig: Är infrastrukturministern beredd att göra en omprövning i efterhand för det fall att Trafikverket skulle komma fram till att trafikplikt inte ska finnas på Mora flygplats? Det är åtminstone en fråga som infrastrukturministern bör kunna svara på.

Anf. 26 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag noterar det sistnämnda. Men den förra regeringen gjorde omprövningen efter det att Trafikverket hade fattat beslut.

Det som är dilemmat är tidpunkten för den här interpellationen. Jag kan inte och ska inte gå in i ett läge där Trafikverket överväger att fatta beslut utan får vänta tills Trafikverket har fattat beslut.

Men min utgångspunkt är naturligtvis det som jag har sagt hela tiden: Vi är en regering som vill att hela landet ska ha goda förutsättningar och förbindelser. Vi har utökat möjligheterna för infrastruktursatsningar i hela landet. Vi säkerställer att vi har bra stöd för regionala flygplatser i hela landet. Vi agerar, till skillnad från vad alliansregeringen gjorde.

I den översyn som aviseras i flygstrategin ingår det självklart att titta på hur Trafikverket arbetar och följer regler och vilka bevekelsegrunder som finns. Det är viktigt för att vi ska hitta en enhetlig struktur framöver. Det måste vara utgångspunkten, för då skapar vi stabila och långsiktiga förutsättningar för aktörerna både vad gäller flygtrafiken och flygplatserna.

Här sker en del investeringar i närtid, inte minst i Dalaregionen. I ett sådant läge är det viktigt att ha en samling med regionala aktörer och göra gemensamma prioriteringar när regeringen sedan ska tala om vilka satsningar som behöver göras framöver.

Anf. 27 PETER HELANDER (C):

Herr talman! Jag vill i mitt sista inlägg skicka med detta med olika måttstockar för stad och land, EU:s tre timmar, Trafikverkets fyra timmar och Sverigeförhandlingens tre timmar. Det är inte rimligt att vi har olika måttstockar.

Jag väljer att tolka statsrådet positivt: Samhället måste gå in ibland, hela landet ska leva, det ska finnas goda förbindelser, regeringen är starkt engagerad och det behövs långsiktiga förutsättningar.

Statsrådet och regeringen sitter på makten att kunna skriva in i Trafikverkets regleringsbrev att belägga hela flyglinjen Mora–Arlanda med trafikplikt och då lämpligtvis upphandla hela linjen Sveg–Mora–Arlanda.

Jag vet att statsrådet inte på stående fot kan lova att göra detta, men jag skulle vilja att ministern lovar att han tänker agera i frågan på lämpligt sätt och inte bara lyfter händerna från bordet och frånsäger sig ansvaret och säger att det är Trafikverket som ska sköta detta. Trafikverkets endimensionella behandling av trafikpliktsfrågan gällande Mora–Arlanda är inte bra.

Jag väljer dock att tolka statsrådets intentioner positivt, och jag hoppas att vi får en lösning på detta.

Anf. 28 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag lyfter inte händerna från detta; jag är bara noggrann med att följa de regler som finns för statsråds utövande. Vi har precis haft en misstroendeomröstning, och jag vill sannerligen inte hamna i en sådan situation. Därför följer jag det regelverk som finns.

Jag är djupt engagerad i dessa frågor. Jag kommer att åka land och rike runt med anledning av Trafikverkets förslag till åtgärdsplan. Vi ska investera 622,5 miljarder kronor och ytterligare 90 miljarder de kommande elva åren i vägar, järnvägar och andra transportslag.

Det är otroligt viktiga satsningar för Sverige, och när vi så småningom lägger fram prioriteringarna i regeringens slutprodukt under våren måste vi ta all hänsyn som behöver tas för att hela landet ska kunna hålla ihop.

Vårt land har slitits itu mellan stad och land, mellan den som har jobb och den som inte har jobb och mellan fattiga och rika. Klyftorna har ökat.

Min ambition som socialdemokrat och vår ambition som regering är att minska klyftorna i Sverige. En viktig del, utöver att se till att människor får jobb, att vi får en vettig fördelningspolitik och att vi knyter ihop landet, är att minska dem med hjälp av de infrastruktursatsningar som kommer framöver.

Här hoppas jag på bra samtal med oppositionen. Jag är i grunden en sådan politiker som tror att vi tjänar utvecklingen väl om vi i dessa långa investeringar kan hitta breda överenskommelser så att förutsättningarna för aktörerna på flyget eller för en liten kommun som vill öka sin lokala exportindustris möjlighet att komma ut på världsmarknaden är bra och långsiktiga.

Jag hoppas att vi ska komma dithän, och det är den typen av samtal som jag kommer att föra det närmaste halvåret.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2016/17:611 om tyngre lastbilar på det svenska vägnätet

Anf. 29 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Anders Åkesson har frågat mig vilka direktiv jag och regeringen har gett till Trafikverket avseende genomförandet av riksdagshanteringen av proposition 2016/17:112 *Godstrafikfrågor* samt vilka förväntningar jag har avseende omfattning av det vägnät som nu kan öppnas för bärighetsklass BK4.

Låt mig börja med att framhålla att regeringen vill främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Det var också utgångspunkten i den proposition regeringen lade fram. Effektiva och klimatsmarta transporter är en viktig del i regeringens samhällsbygge. Just nu arbetar regeringen med att ta fram en nationell godsstrategi som kommer att presenteras under första halvåret 2018.

Det finns nu en ny bärighetsklass, BK4, som gör det möjligt med tyngre fordon och fordonskombinationer än tidigare. Det är min förhoppning att BK4 kommer att bidra till ökad konkurrenskraft hos det svenska näringslivet och till att transporternas miljöpåverkan minskar.

I Regeringskansliet bereds nu nödvändiga förordningsändringar som en följd av riksdagens beslut. För ett par veckor sedan remitterade därför Näringsdepartementet ett antal förslag till förordningsändringar. De innehåller bland annat bestämmelser som reglerar vad bärighetsklass 4 är och vilka regler som ska gälla för fordon som ska färdas på vägar som tillhör bärighetsklass 4.

När det gäller vilka statliga vägar som ska tillhöra BK4 är det sedan Trafikverket som fattar beslut med stöd av trafikförordningen.

Anf. 30 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! Jag hälsar statsrådet välkommen i sin nya roll och tackar för svaret.

Genom att tillåta tyngre lastbilar på upp till 74 ton på en sammanhängande del av det svenska vägnätet kan vägtransporternas klimatpåverkan reduceras samtidigt som näringslivets kostnader för transporter kan minskas kraftigt. Även i den mycket aktuella debatten om den svenska åkerinäringens konkurrenskraft understryks betydelsen av ökad transporteffektivitet.

Herr talman! Undersökningar av vilka delar av vägnätet som kan komma att bli aktuella att upplåta för tyngre lastbilar visar att många vägar redan i dag håller en standard som klarar tyngre fordon.

Regeringen lade i våras fram propositionen *Godstrafikfrågor*. Där föreslogs en ny lagstiftning som öppnar för bärighetsklass 4, med en totalvikt på upp till 74 ton, på det svenska vägnätet. Det var bra och skedde efter att flera tillkännagivanden hade gjorts om att så skulle ske.

Inför att det skulle hanteras i kammaren framgick det dock att regeringen inte ämnade tillåta tyngre lastbilar på alla vägar som klarade det. Regeringens förslag innebar i stället att ett mycket begränsat och osammanhängande vägsystem, ett system som det skulle vara omöjligt för såväl industri och åkerinäring att förhålla sig till, skulle utpekas. Det utpekade vägnätet skulle omfatta endast en mindre del av vägnätet uppdelat på fem separata geografier, i debatten kallat garnnystan.

Herr talman! Propositionens alla begränsningar stred såväl mot tidigare tillkännagivanden som riksdagen riktat mot regeringen som mot utredningsunderlag som Trafikverket som expertmyndighet hade tagit fram som underlag för propositionen. I dessa framgår att det är vägarnas bärighet för tyngre fordon och inget annat som ska sätta gräns för reformens totala genomförande.

Herr talman! Mot bakgrund av detta ställde jag mina frågor till statsrådet Eneroth, det vill säga: Vilka direktiv har regeringen givit? Vilka förväntningar har statsrådet avseende omfattningen?

Riksdagen antog propositionen, och det var bra. Men det skedde med en reviderad motivtext. Den motivtext som blev riksdagens beslut inkluderade inte regeringens princip om att införandet av tyngre lastbilar inte får riskera att flytta över gods från järnväg och sjöfart till väg. Den delen i propositionen plockades bort. Motivtexten blev i stället att det är vägarnas bärighet som ska vara avgörande för vilket vägnät Trafikverket väljer att upplåta för tyngre lastbilar och att detta ska genomföras skyndsamt.

Efter att ha hört statsrådets svar måste jag ändå ställa frågan: Enligt vilken begränsningsprincip bereder Regeringskansliet de förordningsdirektiv som ska gå till Trafikverket? Är det vägarnas bärighet, som riksdagsbeslutet förespråkar, som gäller? Eller är det fortfarande regeringens ursprungliga motiv bakom reformen om BK4, att förhindra överflyttning av gods från andra transportslag, som gäller?

Herr talman och statsrådet! Det är viktigt att veta enligt vilken princip statsrådet bereder de direktiv som slutligen kommer att utmyнна i en ny lagstiftning.

Anf. 31 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Tack, ledamot Åkesson, för frågan!

Vi är båda smålänningar. För att ledamoten ska förstå mitt starka engagemang i detta: Jag minns stormen Gudrun, då fyra års avverkningar av skog skulle ut och då bärigheten och förutsättningarna på vägnätet var helt avgörande. Då gjordes en ordentlig omfördelning så att vi kunde klara den utmaningen.

Detta bär jag i starkt minne när regeringen bereder förslag framöver om de viktiga infrastruktursatsningar som ska göras. Det innebär att vi måste ha en infrastruktur som tål denna belastning och utmaningarna framöver. Därför är hela utvecklingen positiv. Först öppnade vi för 64 ton och sedan för 74, och nu remitterar vi förslagen. Anders Åkesson kan säkert läsa det remitterade förslaget och se hur vi begär in synpunkter på vilka principer som ska vara bärande för BK4 framöver.

Vår förhoppning och utgångspunkt är att vi ska kunna använda den stora satsning på infrastruktur som vi nu gör för att stärka vägnätet på ett väl fungerande sätt. Det som ska prioriteras måste vara det som är näringspolitiskt riktigt och viktigt. Det är också så Trafikverket har resonerat då

man vill specificera de – tror jag – över 10 miljarder kronor som man nu vill lägga på att inte minst stärka 900 broar eller angelägna vägsträckor, vilket behöver göras för att klara de krav som finns framöver.

Min utgångspunkt är att vi har goda förutsättningar att kunna tillgodose riksdagens tillkännagivande, men vi måste vänta in remissinstansernas synpunkter och bereda förslag i laga ordning. Jag välkomnar inte minst Centerpartiet i en sådan dialog.

Utgångspunkten är att Sverige måste stärka sin konkurrenskraft. Vi måste ge näringslivet i hela landet goda förutsättningar att klara av transporter, och det gäller även tunga transporter. Detta är smart för klimatet och ger en ökad effektivitet.

Det här kan vara en bra grund för diskussionen i den kommande godsstrategin.

Anf. 32 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! Tack, statsrådet, för ett utvecklande svar!

Det är intressant att statsrådet nämner stormen Gudrun tätt följd av stormen Per. Vid den tiden – det är inte så länge sedan – fanns inte Trafikverket, utan det var ett banverk och ett vägverk. Vid tiden för Gudrun ansåg Banverket att i Sydsverige flyttar man inte timmer på järnväg utan på väg. Stormen Gudruns nedfräsning av fyra års avverkning av skog tvingade hela transportsektorn att tänka om. För att flytta de många obalanser som fanns i Sydsverige valde man att även börja tillämpa timmerkörning på järnväg i Sydsverige. Detta kan vara intressant att komma ihåg – historien är intressant ibland.

Herr talman! Oavsett stormar eller annat som driver på finns ett behov av att flytta gods. Godstransporter och transporter rent allmänt är en utmaning klimatmässigt. Där tror jag att statsrådet och jag har samma synsätt, nämligen att klimatpåverkan ska reduceras.

Reducerad klimatpåverkan bör uppmuntras, och tester som gjorts med tyngre och mer lasteffektiva fordon, oavsett om det är på väg eller järnväg, visar på en betydande reduktion av klimatutsläpp per ton fraktat gods när vikten eller volymen per fordon eller lastbil ökar.

För att näringslivet ska kunna dra nytta av riksdagsbeslutet om 74 ton måste vi, och ytterst Trafikverket, skapa sammanhängande stråk av vägar som kan upplåtas. Om vägnätet blir för avgränsat finns inte incitament för någon att investera i eller efterfråga mer transporteffektiva och klimatsmarta fordon, och då omintetgörs det mesta av reformen. Självfallet ska alla transportslag – järnväg, sjöfart, landsväg och flyg – användas där så är möjligt och lämpligt, med minsta möjliga klimatpåverkan.

Sverige och de basnäringar vi har behöver alla trafikslag i kombination. Som statsrådet mycket väl vet sker överflyttning mellan trafikslag – från väg till järnväg och så vidare – i flera riktningar samtidigt. Ofta är goda vägförbindelser en absolut förutsättning för att volymer av gods över huvud taget ska uppstå och för att de ska kunna flyttas med sjöfart eller järnväg. Därför är det viktigt att göra riksdagsbeslutet, omvandlat till direktiv och förordningar, neutralt i förhållande till transportslagen så att det blir effektivitet.

Herr talman! Jag tolkar statsrådets besked positivt – att det är vägarnas bärighet som ska vara det avgörande begränsningskriteriet i den beredning av riksdagsbeslutet som just nu pågår. Detta tycker jag är positivt.

Möjligen skulle jag vilja ge statsrådet, som nu ska ut och resa och lyssna in det mest kloka användandet av 700–800 miljarder kronor, medskicket att fundera lite på varför man använder bärighetsanslag och inte utvecklingsdelen av denna gigantiska mängd pengar när broar och deras bättre bärighet för en ökad trafik diskuteras. Egentligen är detta en utveckling av transportslaget, oavsett om det handlar om högre axeltryck på järnväg eller högre fordonsvikt på ett landsvägsekipage.

I dag knaprar vi på ett rätt litet bärighetsanslag.

Anf. 33 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Tack, Anders Åkesson, för kloka tips i den fortsatta beredningen! Jag tror att vi kommer att ha många goda och bra diskussioner om hur vi hanterar Trafikverkets förslag och ser till att de resurser som står till förfogande kan användas till bästa nytta.

Trafikverket självt säger att målsättningen när det gäller de ca 10 miljarder som nu finns i ramarna för att anpassa vägnätet till att klara den högre belastningen är att öka bärigheten på 70–80 procent av de vägar som är viktigast för näringslivet under planperioden. Detta baseras på de grundläggande samhällsekonomiska principer som Trafikverket har när de gör prioriteringar.

Här ska man komma ihåg att det även i Trafikverkets förslag ligger en pott på, om jag minns rätt, 1,2 miljarder kronor som fördelas i dialog med näringslivet. Jag tror att detta är viktigt. Om det ska fungera måste vi tänka stråk, och vi måste tänka hela linjen. Det är en förutsättning för de aktörer som står inför investeringar i fordonsflottor och för att hitta kombinationen av olika transportslag för att få en fungerande godsstrategi.

Detta måste vara utgångspunkten när vi nu så småningom sätter ned foten ihop med regionala aktörer och branschaktörer i den kommande nationella planen för infrastruktur. Jag tror att vi har goda förutsättningar att kunna hitta en bred samsyn. Jag vet att det finns en glädje i att det nu är 100 miljarder mer än under föregående planperiod som står till förfogande.

En och annan kommer säkert att säga att detta inte räcker, och så är det naturligtvis eftersom de underinvesteringar som finns i infrastruktursektorn är ganska stora. Vi hade nämligen en period i Sverige då den dåvarande regeringen valde att prioritera åtskilliga hundratals miljarder i skattesänkningar i stället för att investera i det som bygger landet starkt: bostadsbyggande, utbildning, välfärd och infrastruktur.

Nu finns ett starkt tryck på infrastrukturinvesteringar i hela landet, detta mot bakgrund av eftersatt underhåll och eftersatta investeringar. Jag är glad över att vi nu har 100 miljarder mer än tidigare, men det är klart att vi kommer att behöva vara tuffa med prioriteringarna även i detta läge för att se till det som är viktigast.

Min och regeringens utgångspunkter är tydliga, nämligen det som skapar bästa förutsättningar för näringslivet och för att stärka konkurrenskraften, det som bidrar till att klara klimatomställningen på ett bra och fungerande sätt och det som ser till att vi knyter ihop landet så att det inte blir en fortsatt urbanisering. Företag och människor ska kunna bo och leva i hela landet och ha goda förutsättningar att kunna fortsätta med ett företag även i glesbefolkade delar av landet.

Naturligtvis ska vi våga vara modiga när vi formulerar framtida utmaningar för infrastrukturen. Vi ska ligga i framkant när det gäller teknisk utveckling. I den debatten välkomnar jag givetvis en bra dialog med Centerpartiet, för jag vet att det finns ett starkt engagemang.

Vi kommer naturligtvis att följa frågan noga både när det gäller 74 ton och BK4 men också andra frågor som rör godsets förutsättningar att ta sig fram och tillbaka i vårt avlånga rike.

Anf. 34 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! Det är en god tradition. Det är tredje gången som anslagen för transportinfrastruktur nu höjs rejält. Det skedde 2010 och 2014, och det sker även 2018. Historien 2010 var dessutom den att vi då hade att hantera en transportplan som var underfinansierad med ungefär 60 miljarder. Men det är så pass länge sedan, statsrådet, att vi kan dra ett streck över det. Men det är bra.

Jag uppskattar statsrådets ambition tydligt uttryckt här om att vi inte ställer transportslag mot varandra. Vi eftersträvar transporteffektivitet för både miljöns och näringslivets skull. Statsrådet bejakar ett stråktänkande. Det är klokt och bra. Oavsett transportslag är det inte en mittposition någonstans för ett gods som är det aktuella, utan det är att nå kund från sin källa.

Jag tolkar det som att det är vägarnas bärighet som ska vara den rådande principen för det arbete som pågår. Det är jag mycket glad över, eftersom det innebär att statsrådet följer ett riksdagsbeslut. Jag känner mig trygg med det. Jag tackar statsrådet för en god diskussion.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2016/17:612 om körkortsförnyelse för svenskar i internationell tjänst

Anf. 35 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag tackar Kerstin Lundgren för interpellationen. Kerstin Lundgren har frågat utrikesministern om hon har tagit upp konsekvenserna av de nya reglerna för körkortsutbyte för svenskar i internationell tjänst med berörd minister och inom EU, och vilka åtgärder som utrikesministern ser skulle kunna lösa de problem som följer av den nya lagstiftningen för att säkerställa att detta inte blir ett hinder för svenskar i internationell tjänst.

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

Ändringarna i körkortslagen som påverkar möjligheterna att förnya körkort för svenskar som bor utanför EES-området trädde i kraft den 1 maj i år och genomfördes för att Sverige ska uppfylla sina skyldigheter enligt EU:s tredje körkortsdirektiv.

Enligt det tredje körkortsdirektivet kräver en förnyelse av ett körkort utfärdat inom EES-området att innehavaren vid giltighetstidens utgång är permanent bosatt på territoriet i den medlemsstat som utfärdat körkortet.

Man betraktas som permanent bosatt på den plats där man normalt bor under minst 185 dagar varje kalenderår. Genomförandet av dessa regler i EU-direktivet beslutades av riksdagen i enlighet med trafikutskottets förslag till ställningstagande den 5 april 2017 utan några reservationer.

Enligt Transportstyrelsens uppskattning görs ca 3 000 sådana ansökningar om förnyelse av svenskt körkort från länder utanför EES varje år. De nya reglerna gör att några av dessa personer inte kommer att uppfylla bosättningsvillkoret, då de inte är folkbokförda i Sverige längre och inte heller återvänder så pass regelbundet att villkoren uppfylls.

Detta innebär dock inte att deras körkortsbehörigheter återkallas och att de skulle behöva göra nytt förarprov, utan de kan återfå sitt svenska körkort när de flyttar tillbaka om kraven är uppfyllda i övrigt.

Bakgrunden till de ändringar som genomförts med det tredje körkortsdirektivet är att EU har sett ett behov av att renodla och ensa praxis kring körkortsutbyte från tredje land. Tidigare har det inte funnits någon enhetlighet kring detta bland medlemsstaterna, och ingen prövning alls har gjorts. Det finns också en säkerhetsaspekt kopplad till körkortet som id-handling, och det finns behov av att så långt som möjligt försäkra sig om att personuppgiftsdata som ligger till grund för tillverkningen av körkort stämmer.

Lagändringarna grundas på ett EU-direktiv, vilket begränsar Sveriges handlingsmöjligheter när reglerna ska införlivas i svensk lagstiftning.

Det är viktigt att alla körkortsinnehavare som är bosatta utanför EES kan ta del av informationen kring det nya regelverket, och där har Transportstyrelsen i samverkan med Sveriges utlandsmyndigheter en mycket viktig roll.

Då information till berörda svenskar i internationell tjänst är viktig i det här sammanhanget har Transportstyrelsen och utlandsmyndigheterna lagt upp information om regeländringarna på sina hemsidor och i vissa sociala medier. Det finns också möjligheter för organisationer och företag med anställda utanför EES att kontakta Transportstyrelsen för en dialog om hur de bäst kan undvika problem och lösa situationen.

Anf. 36 KERSTIN LUNDGREN (C):

Herr talman! Det är spännande. Jag välkomnar infrastrukturministern i hans nya roll. Nu när infrastrukturministern själv är här och svarar på interpellationen och inte utrikesministern hade jag väntat mig att jag skulle få ett svar på frågan om utrikesministern har talat med infrastrukturministern om denna fråga. Det var nämligen en av mina frågor. Det handlade nämligen inte bara om att lyfta fram frågan inom EU. Ministern såg inte ett litet *och* i min första fråga. Jag förväntar mig därför att få ett svar på om frågan har dryftats från utrikesministerns sida med infrastrukturministern. Om frågan har dryftats i detta samtal, om det har ägt rum, har det lett till något resultat, till exempel att frågan tas upp inom EU?

Herr talman! Grunden till att jag har ställt denna interpellation är att Sverige tycker att det är viktigt att vi har svenskar i internationell tjänst. Då kan det många gånger handla om att man måste ha körkort för att kunna ta uppdrag. När det gäller den nya lagstiftningen handlar det om hur man säkerställer att det ska vara möjligt.

Vilka möjligheter har skapats, eller bereds, för att lösa de problem som ministern har noterat har uppstått? Den frågan har jag inte noterat ett svar

på. Jag hoppas ändå att jag ska få svar på detta i något förberett inlägg av infrastrukturministern.

Jag har en fråga. Det sägs från ministern att organisationer och företag ska föra dialog med Transportstyrelsen om hur de kan lösa situationen.

Herr talman! Ska FN:s generalsekreterare ringa upp Transportstyrelsen och fråga hur man löser situationen? Vet infrastrukturministern vilket svar Transportstyrelsen då kommer att ge? Det skulle vara intressant att få ta del av.

Låt mig ge ett litet exempel. En FN-anställd specialiserad på konflikt- och postkonfliktländer – det har framgått att regeringen prioriterar detta i sin budgetproposition som presenteras i morgon – har jobbat med denna typ av frågor och pendlar i dag mellan Somalia och Kenya. Denna person kan som FN-anställd inte ta körkort i Somalia. Han bor i Kenya men har inte uppehålls- och arbetstillstånd i Kenya och kan inte ta körkort där. Han hamnar så att säga mellan stolarna och kommer inte att kunna fullfölja uppdraget. Han är inte 185 dagar i Sverige på grund av att han gör FN-tjänst. Hur löser infrastrukturministern den typen av problem? Det var det som min fråga handlade om.

Herr talman! Jag noterar också att infrastrukturministern har tagit del av riksdagens beslut. Men när det gäller riksdagens beslut fanns det också ett avsnitt på s. 16 i betänkandet som jag hoppas att ministern läser noggrant:

”Utskottet är samtidigt medvetet om att lagändringen kan komma att innebära problem för t.ex. utlandssvenskar som arbetar för FN eller svenska biståndsorganisationer i olika länder och är beroende av körkort. Bland annat kan ett körkort från hemlandet vara ett krav för tjänster inom t.ex. FN eller biståndsorganisationer. Utskottet kan konstatera att det vore olyckligt om personal inom sådana organisationer skulle drabbas av denna regelförändring. Utskottet utgår därför från att detta är en fråga som kommer att hanteras.”

Anf. 37 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag tackar Kerstin Lundgren för frågorna. Det är onekligen så att alliansregeringen redan från början, när man antog det tredje körkortsdirektivet, hade kunnat förutse dessa problem – det fanns synpunkter från remissinstanserna redan då – men det gjorde man inte. Däremot fick vi så småningom gå igenom det tredje körkortsdirektivet här i riksdagen, och det antogs i enighet. Jag såg inte någon reservation från något parti i detta sammanhang. Det är klart att man då måste utgå ifrån att det ska implementeras, och då måste man även se till att man har rätt information om hur många som kan komma att drabbas. Det är inte 30 000 utan ungefär 3 000 personer man bedömer kan komma att beröras av detta.

Det handlar om att en person i det läget ska kunna vara utstationerad i en tioårsperiod. Det är en relativt hög tröskel, får man onekligen säga. Genom planering bedömer ansvariga myndigheter att de bekymmer som eventuellt finns kan lösas genom att personen förnyar sitt körkort nära inpå utlandsstationeringen. Då kommer det som sagt att vara giltigt i över tio år, och så långa utstationeringsperioder är inte vanliga.

Det viktiga att komma ihåg i detta sammanhang är också att EU-kommissionen har riktat kritik mot Sverige om hur vi tolkade det tidigare regelverket. Därför är det viktigt att vi nu implementerar detta ordentligt.

Naturligtvis åligger det myndigheterna att följa utvecklingen men också att informera, och det gör man givetvis – på sociala medier, på sin hemsida och på annat sätt genom att vara tillgänglig för dem som vänder sig till myndigheten och ge rätt information om hur olägenheter kan undvikas.

Jag tror inte att det finns någon i sak motstridig uppfattning mellan vare sig Kerstin Lundgren, Margot Wallström eller Tomas Eneroth i denna fråga; vi är alla angelägna om att detta är någonting vi ska hitta en smidig lösning på. Men jag tror också att Kerstin Lundgren har förståelse för att det ligger i Sveriges intresse att nu se till att vi implementerar direktivet på rätt sätt.

I nuläget, säger ansvariga myndigheter, finns det inga indikationer på att det skulle vara risk för stora störningar. Jag kommer som statsråd naturligtvis alltid att försäkra mig om att kunna agera om det skulle bli stora störningar. Jag är övertygad om att Kerstin Lundgren kan hjälpa mig och delta i det arbetet i så fall.

Anf. 38 KERSTIN LUNDGREN (C):

Herr talman! Det är alltid en spännande definitionsfråga vad ”stora störningar” är, och svaret är glidande. Jag hörde inget svar på min fråga i vad mån utrikesministern hade tagit kontakt med infrastrukturministern i denna fråga, herr talman.

Det handlar i grunden om hur vi i Sverige ska kunna prioritera och stärka möjligheterna för svenskar att göra till exempel FN-tjänst – internationell tjänst. Där är körkort många gånger ett krav. Har utrikesministern och infrastrukturministern diskuterat eller dryftat frågan? Det är alltid spännande i dessa dagar att höra vad som dryftas i Regeringskansliet, kanske över en kopp kaffe, så den frågan skulle jag gärna vilja höra ett svar på.

Den andra frågan är vilket svar Transportstyrelsen lämnar till Guterres om han ringer upp och frågar hur detta ska hanteras så att de som nu gör insatser i till exempel Somalia ska kunna fortsätta verka för FN och lösa post-konfliktsituationen i Somalia. Vilket svar förväntar sig statsrådet att Transportstyrelsen ska ge om Guterres, FN:s generalsekreterare, ringer upp?

Anf. 39 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag är inte alldeles övertygad om att FN:s generalsekreterare och tidigare flyktingkommissarie Guterres är den som ringer Transportstyrelsen för att få besked, och det åligger inte heller mig som statsråd att tala om på vilket sätt Transportstyrelsen då informerar sagde generalsekreterare. Det är dock en tilltalande tanke att följa en sådan konversation, onekligen.

Det viktiga för mig som statsråd är att se till att Transportstyrelsen i detta läge ger relevant och rätt information till dem som är berörda. Man har ett uppdrag att också se till att informera via sociala medier, hemsidor eller på annat sätt så att människor får information i god tid. Detta är nämligen i grunden en planeringsfråga.

Jag är lite förvånad över den ton Kerstin Lundgren har. Vi har båda varit i FN, tillsammans, och jag har varit djupt engagerad i att Sverige ska vara en stark internationell kraft och drivande i många delar av världen. Skulle det vara ett bekymmer med körkortsförnyelse för den som under

väldigt lång tid har tjänst och inte kan planera för att åka hem och förnya körkortet är jag övertygad om att vi ska kunna hitta en lösning på det så småningom.

Än så länge har jag dock inte sett några signaler på att detta skulle vara något stort bekymmer. Kommer det att vara det är jag övertygad om att Kerstin Lundgren kommer att uppmärksamma regeringen på det, men jag tror också att ansvarig myndighet kommer att vara angelägen om att följa detta.

Det viktiga i detta läge, när vi nu implementerar det EU-direktiv som riksdagen enigt har ställt sig bakom, är att vi hittar en ordning där vi både följer de riktlinjer EU har ålagt oss och samtidigt ser till att de som är berörda får goda planeringsförutsättningar. Då bör man ändå, med de tidsrymder som finns, kunna nå de potentiella 3 000 personer som kan komma att beröras.

Det kan möjligtvis vara så, men jag har svårt att tro att någon i kamraren skulle vilja att vi medvetet försvårar möjligheten till körkortsförnyelse. Men låt oss arbeta tillsammans för att hitta så smidiga lösningar som möjligt, och låt oss ta på allvar Sveriges uppdrag att implementera de förordningar EU ålägger oss. När det sedan gäller samarbetet och diskussionen inom regeringen är det onekligen så att vi alltid för dialog med varandra, och samtliga förslag är naturligtvis gemensamberedda.

Anf. 40 KERSTIN LUNDGREN (C):

Herr talman! Då uppfattar jag det som att utrikesministern och infrastrukturministern har haft kontakt i frågan. Det svaret hade väl i så fall kunnat ges när frågan ändå ställts, herr talman.

Detta är faktiskt ett problem som svenskar som inte finns i Sverige under 185 dagar upplever. De har också svårigheter att komma in i det systemet i dagsläget. Det kan vara nära att körkortet går ut, eftersom det är ett nytt system från i år. Det kan alltså finnas en övergångsproblematik i detta. Det är naturligtvis också ett skäl till att trafikutskottet gjorde den kommentar det gjorde och ett skäl till att det inte blev någon reservation, nämligen att utskottet var medvetet om att detta kan innebära problem. Jag överlämnar den handlingen till infrastrukturministern så att han kan läsa.

Utskottet förväntade sig också att denna fråga skulle hanteras för att lösas. Då handlar det inte om att informera bara om vad som är beslutat, infrastrukturministern, utan då handlar det om att uppmärksamma att man måste tänka till för att försöka hitta lösningar. Det är nämligen så att många i dag finns där ute i FN-tjänst och upplever att de har kommit i kläm. Detta är information jag har fått och som jag gärna delar med mig av till infrastrukturministern.

Anf. 41 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag tror inte att vi har några skilda uppfattningar i detta. Har Kerstin Lundgren information om att människor har bekymmer med detta tar jag gärna del av den. Jag tror inte att det finns någon skild uppfattning i sak, men däremot är jag – återigen – angelägen om att implementera detta enligt de riktlinjer som finns så att vi följer de gemensamma bestämmelser som finns inom EU.

Jag är också angelägen om att Transportstyrelsen ger rätt och adekvat information så att människor har möjlighet att planera sitt innehav av körkort och se till att körkortet är giltigt. Kan vi på det sättet underlätta för människor som för Sveriges räkning tjänstgör väl internationellt är det en bra insats, för det är viktigt att vi har svenskar som jobbar för Sverige ute i världen.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2017/18:6
19 september

Svar på
interpellationer

§ 12 Svar på interpellation 2016/17:616 om flyglinjen Torsby–Hagfors–Arlanda

Anf. 42 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Daniel Bäckström har frågat mig om jag och regeringen kommer att säkerställa att trafikplikten på linjen Torsby–Hagfors–Arlanda inte förviner.

Att människor ska ha god tillgänglighet med interregional kollektivtrafik över hela landet är viktigt. EU-rätten möjliggör för behöriga myndigheter i medlemsstaterna att under vissa förutsättningar införa allmän trafikplikt och upphandla trafik om förutsättningar för kommersiell drift av flyglinjen saknas.

I Sverige är det Trafikverket som beslutar om allmän trafikplikt. Enligt sin instruktion har Trafikverket uppgiften att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik. Jag och regeringen anser att det även fortsatt är Trafikverket som ska sköta uppgiften att analysera vilken interregional kollektivtrafik som bör omfattas av allmän trafikplikt i syfte att minska brister i tillgängligheten.

Anf. 43 DANIEL BÄCKSTRÖM (C):

Herr talman! Tack, infrastrukturminister Tomas Eneroth, för svaret! Jag tackar även för möjligheten att debattera denna viktiga fråga här i kammaren.

Interpellationen ställdes mot bakgrund av vad som har hänt tidigare när det gäller den här flyglinjen. Den startar i Torsby, går ned i Hagfors och sedan vidare till Arlanda. Genom åren har det funnits en osäkerhet här. Den förra regeringen, i allianskontext, gjorde ett tydligt ställningstagande genom att skriva in i regleringsbrevet att detta ska omfattas av trafikplikt.

Upphandlingen har sedan förlängts, och nästa år stundar ytterligare en runda. Lokalt finns i norra Värmland en osäkerhet om hur det kommer att bli i framtiden. Inte minst bland ledande kommunpolitiker är denna fråga bland de högst prioriterade på dagordningen.

Det handlar där om att jobba för infrastruktur, kommunikationer och en möjlighet till både fortsatta investeringar och utveckling i befintligt företagande. Det här handlar om framstående företag. Men man vill också kunna utveckla fler verksamheter i dessa bygder och få nya företag på plats. Man vill möjliggöra för människor att på ett smidigt sätt kunna pendla eller röra sig mellan Torsby, Hagfors och Stockholmsområdet. Den

nya infrastrukturministern har nu en möjlighet att ta tillfället i akt att inför det fortsatta arbetet ge en signal om vikten av att denna trafik kan fortsätta.

I upplägget skulle man fortsätta att jobba för att öka resandet. Det har man lyckats med. Statistiken ser mycket lovande ut. Det finns många tecken på att denna linje är viktig och efterfrågas.

Förutsättningarna för lokal och regional tillväxt handlar mycket om infrastruktur och om hur Trafikverket kommer att värdera olika bitar. Stora värden står och väger. Det gäller att få utveckling inte bara i tätorterna Torsby och Hagfors utan också i övriga orter och på landsbygden. Det här berör de 2 största kommunerna i Värmland av totalt 16 kommuner. Vi vet att detta är oerhört viktigt. Långsiktighet och ökad tydlighet är förtroende-frågor. I och med att man är intresserad av att få en stabil trafik och att kunna öka omfattningen av denna trafik är signalerna viktiga.

Jag nämnde tidigare att det har blivit en ökning, nämligen 25 procent, jämfört med föregående år. Antalet resenärer per tur har hittills i år ökat med 39 procent, från 5,6 resenärer per avgång till 8,1. Statistiken är från juni i år. Ofta måste man vara ute i god tid för att boka detta. Om denna trafik inte skulle bedrivas längre vore man hänvisad ned till Karlstad för att därifrån kunna åka vidare till Stockholm.

Tidigare hörde vi en debatt om trafiken mellan Arlanda och Mora. Det talades om upplevelsen att ta tåget i dag från Dalarna och hit och hur det var försenat. På samma sätt var det för mig när jag reste i morse via Karlstad till Stockholm. Trafiken var försenad med en timme. Åker man ned från Syslebäck blir resan väldigt lång när man ska ta sig hit.

Anf. 44 PÅL JONSON (M):

Herr talman! Tack, infrastrukturministern, för svaret på Daniel Bäckströms interpellation!

Jag tror att vi alla i denna kammare i grunden förenas av tanken att det är bra om Sverige håller ihop. Vi kan ha olika tankar om hur detta mål ska åstadkommas, men i grunden är det sammanhållningen i Sverige som ger oss vår styrka. Jag tror att oavsett om man kommer från en bruksort, från landsorten eller från en förort är sammanhållningen väldigt central.

Det som håller ihop Sverige i fysisk bemärkelse är infrastrukturen. Det ska vara möjligt att bo, leva och resa i hela landet. I mitt eget län Värmland, som ju Daniel Bäckström också kommer ifrån, spelar basindustrin och skogsnäringen en avgörande roll för den regionala utvecklingen. Som infrastrukturministern vet är länet starkt exportberoende, och vi har ett mycket internationaliserat näringsliv som dagligen står i kontakt och förbindelse med vår omvärld. Basindustrin och skogsnäringen utgör också stora delar av Sveriges handelsbalans. Den ligger till grund för vår gemensamma välfärd.

Det näringslivet återkommande efterfrågar när jag har kontakt med dem i Värmland är bra och enkla kommunikationer. Det ska vara enkelt att komma ut i världen, men det ska också vara enkelt att komma hem igen. Annars fungerar det inte att driva exportberoende företag i skogslän.

Själv bor jag i Arvika, utmed stråket Stockholm–Oslo. Jag åker oftast tåg till Stockholm, men jag vet att andra delar av länet aldrig skulle ha utvecklats på det sätt som de har gjort om det inte vore för flyget. Det är helt avgörande för den regionala utvecklingen i Värmland.

Flyget på den nationella nivån är en central del av det svenska transportsystemet. Sverige är ett stort och delvis glest befolkat land med stora avstånd i framför allt skogslänen. Flyget är också till viss del avgörande för att vi ska nå det transportpolitiska målet att åstadkomma en långsiktigt hållbar och samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning för medborgare och företag i hela landet.

Precis som Daniel Bäckström var inne på finns det ett system i vilket Trafikverket upphandlar linjer som inte kan fungera på rent kommersiell grund. Jag förstår ministerns svar; det är Trafikverket som beslutar om allmän trafikplikt och även i fortsättningen är det Trafikverket som gör den analys som är kopplad till detta. I rent formell bemärkelse är detta helt rätt.

Jag har dock två invändningar på principiell nivå. För det första är det naturligtvis regeringen som ytterst ansvarar för att transportförsörjningen inte försämras för medborgare och företag. För det andra är det regeringen som styr myndigheterna genom olika anvisningar, uppdrag och regleringsbrev.

Som ministern vet, och som har varit föremål för diskussion tidigare i dag, skrev faktiskt alliansregeringen in i Trafikverkets regleringsbrev att flygplatserna i Hagfors och Torsby skulle omfattas av trafikplikt. Vi var tidigare även inne på det ökande resandet, som har ökat med en fjärdedel under det senaste året. Det visar på att det här är en flygplats som behövs.

Om vi inte skulle gå den vägen och det inte fanns trafikplikt för Torsby flygplats vet vi att det skulle leda till försämringar för basindustrin, och därigenom skulle Sveriges långsiktiga konkurrenskraft försvagas. Det skulle även bli svårare för förutsättningarna att skapa växande företag som agerar på en internationell marknad.

Jag vill därför avsluta med att fråga infrastrukturministern om den nuvarande regeringen är villig att vara lika handlingskraftig som alliansregeringen faktiskt var då den skrev in i Trafikverkets regleringsbrev att den allmänna trafikplikten för Torsby och Hagfors ska bestå.

Anf. 45 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Pål Jonson och Daniel Bäckström! Jag tycker att det är utmärkt när flera ledamöter i riksdagen är engagerade i att hela landet ska leva och inser att marknaden inte klarar allt utan att samhället ibland måste gå in som aktör och stödja genom driftsstöd eller upphandling så att vi har en fungerande infrastruktur i hela landet.

Jag tillhör en regering som gör omfattande satsningar för att knyta ihop landet efter år av ökade klyftor och år av underinvesteringar. Jag är väldigt nöjd med att vi inte minst på infrastrukturuområdet nu har 100 miljarder kronor mer att förhålla oss till när det gäller den kommande planen för åtgärder som ska vidtas inom infrastrukturen.

Jag känner samma starka engagemang och har alltid gjort det under mitt politiska liv för att inte minst exportindustrin ska ha goda förutsättningar var än den finns. Som smålänning är jag väl förtrogen med både kommunikationssvårigheter och annat för att kunna ta sig ut på världens marknader. Därför är detta naturligtvis viktigt.

Samtidigt är denna liksom tidigare interpellation skriven med utgångspunkt i att Trafikverket ”verkar vara på väg att” och ”är tveksamt till”. Nu har vi den ordningen att jag som statsråd först har att invänta vilka beslut

Trafikverket möjligtvis fattar, och därefter agerar jag. Så har tidigare regeringar oavsett partifärg agerat. Man inväntar först beslut. Sedan får man ha beredskap om man då väljer att agera.

Jag är väl förtrogen med situationen för både Hagfors och Torsby. Vad jag tycker är viktigt att ha i åtanke i denna diskussion är att vi behöver hitta en ordning framöver där vi ser långsiktiga förutsättningar för de regionala flygplatserna. Det handlar både om driftsstöd och om de EU-förordningar som man ibland har diskuterat och tvistat om hur man kan tolka när det gäller stöd för flygtrafik.

Som ett steg i den processen och med utgångspunkt i den flygstrategi som den här regeringen beslutade om, eftersom vi ser att flyget är av viktig nationell och internationell betydelse i Sverige, ser vi nu över de förordningar som reglerar driftsstöden till de regionala flygplatserna. Det här kommer att ge de regionala flygplatserna bättre förutsättningar för deras verksamhet. Som vi har aviserat i flygstrategin kommer vi också att göra en översyn av de svenska flygplatserna med utgångspunkt i de transportpolitiska målen. I det ligger naturligtvis också att titta på hur Trafikverket följer och har följt de regler som finns och om det finns behov av att göra förändringar, förtydliganden eller förbättringar.

Det viktiga för mig är att veta att vi har ekonomiska förutsättningar att kunna göra viktiga investeringar framöver, och det har vi, eftersom vi har vänt Sveriges utveckling. Vi har nu kraftiga överskott i statens finanser, till skillnad från hur det var under föregående mandatperiod. Vi kan satsa på reformer, och vi kan lägga över 100 miljarder kronor mer i en nationell åtgärdsplan för investeringar i infrastruktur. Det kommer att förbättra förutsättningarna för att klara den omställning som behövs av klimatpolitiska skäl, men naturligtvis också för att stärka Sveriges konkurrenskraft. Detta gäller även de starka företag som just nu växer ordentligt på världsmarknaderna och som finns i vackra Värmland.

Anf. 46 DANIEL BÄCKSTRÖM (C):

Fru talman! Infrastrukturministern tar upp förutsättningarna i Sverige i övrigt. Jag tror att det är väldigt klokt att reflektera över hur det kan skilja sig åt mellan olika bygder, även beträffande tillgängligheten till fungerande kollektivtrafik, något som man blir hänvisad till om flyget inte längre skulle gå.

Ministern nämner också klimat och klimateffekter utifrån framtidsambitioner. Aktiva näringsidkare och lokala företagare i Torsby kommun är i högsta grad beroende av tillgänglighet och möjlighet att snabbt ta sig till och från olika internationella kontaktytor. Det kan gälla delägarskap eller chefskap på olika plan och på olika marknader. När de blir tillfrågade svarar de att de kommer att ta bilen i stället. De kommer inte att använda den allmänna kommunikationen. Det är ett tydligt besked som jag möter när jag är ute och träffar de här företagarna: Det är bilen som är alternativet till flyget när man reser från Torsby centralort via Hagfors till Stockholm.

Torsby kommun är väldigt lång och sträcker sig långt norrut från Torsby centralort, som ligger i den södra delen, ungefär åtta tio mil från Karlstad. 60 procent av kommunens befolkning bor norr om tätorten. Sysseleback, som ligger åtta mil upp utefter Klarälven – en timmes resväg – är nästa stora tätort i kommunen. Det är oerhört viktigt att fundera över Tra-

fikverkets analys, som tar sin utgångspunkt i beräkningarna från central-orterna, i det här fallet södra Torsby. Det är det som är vägledande för hur man analyserar flygets betydelse. Men vi måste se hela kommunen – se var företag och boende finns och hur de påverkas. Vilken tid på natten behöver man i praktiken gå upp för att ta sig hit via Arlanda en morgon? Den tidpunkten kommer att bli påverkad – den kommer att bli tidigare och tidigare beroende på hur alternativen ser ut.

Trafikverket har presenterat ett förslag för fortsatt upprätthållande av tillgänglighet till och från Torsby och Hagfors kommuner om flyglinjen läggs ned. Alternativet innebär buss eller taxi från kommunhuvudorterna Torsby och Hagfors till Karlstads flygplats alternativt Karlstads centralstation. Det är det som står emot det här.

Pål tar upp betydelsen för oerhört viktiga företag. Hagfors kommun räknas enligt kommunledningen i Hagfors och Landsbygdskommittén som den sjunde mest sårbara i Sverige. Man är oerhört beroende av Uddeholm, som har 800 anställda. Uddeholm är ett globalt och världsledande företag med oerhört många internationella kontakter. Ett femtiotal forskare finns på plats lokalt i Hagfors och jobbar globalt. Att inte ha en flyglinje tillgänglig för att kunna ta sig vidare ut i världen skulle slå oerhört hårt mot det här företaget.

En kommun med den sårbarhetsanalysen måste ha långsiktiga förutsättningar och även besked om hur Sveriges ledning tänker. En fyraårsperiod är oerhört kort i ett industripolitiskt hänseende. Här handlar det om arbetstillfällen. Det handlar om fortsatta satsningar och signaler om att i framtiden fortsätta att satsa i de här bygderna och även etablera nya verksamheter. Då tror jag att det är än viktigare att vi politiker signalerar vad vi ser som viktigt också i instruktionerna till våra olika myndigheter, i det här fallet Trafikverket. Geografin är annorlunda i de här två kommunerna. Sårbarheten är större. Det här är bygder som i allra högsta grad behöver tillväxt.

Anf. 47 PÅL JONSON (M):

Fru talman! Jag har respekt för att infrastrukturministern i det här läget inte kan föregripa den process som nu sker på Trafikverket angående trafikplikt för Torsby flygplats. Men jag förväntar mig likväl att regeringen och ministern kommer att vidta de åtgärder som krävs i händelse av att trafikplikten för Torsby flygplats inte skulle bestå. Jag kan förstå om infrastrukturministern kanske inte hörsammar mig, men jag skulle verkligen starkt vädja till honom att lyssna på det värmländska näringslivet, som återkommande understryker hur viktig den här trafiklinjen är för vårt internationaliserade näringsliv.

Avslutningsvis vill jag skicka med ett par saker som jag tycker att vi ska ta fasta på och som även Daniel Bäckström tog spjörn i. Det ena är naturligtvis den positiva utvecklingen av resandet. Det är en positiv trend. Det andra är att det har gjorts betydande investeringar i Torsby flygplats. År 2005, under en S-ledd regering, investerade man närmare 85 miljoner. Man har nu en avskrivningstid på 20 år. Det vore naturligtvis en katastrof om den här flygplatsen inte kunde få fortsätta i den omfattning som den bedrivs med i dag, både lokalt för näringslivet och regionalt.

Tack för debatten, infrastrukturministern! Det tydliga medskicket är att frågan måste följas noga. Om inte Trafikverket agerar förväntar jag mig att regeringen vidtar åtgärder.

Anf. 48 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Pål Jonson och Daniel Bäckström! Som jag nämnde tidigare uppskattar jag ert starka engagemang. Jag har naturligtvis också haft tät och bra kontakt med mina värmländska partivänner liksom med kommunföreträdare och näringslivsföreträdare. För övrigt har jag tidigare besökt Uddeholm, och jag är naturligtvis imponerad av verksamheten där.

Jag säger detta för att också vara tydlig med att jag ser förutsättningarna och utmaningarna. Så här är det i hela landet. Sverige är ett land som är exportberoende. Vi lever i stor utsträckning på de varor och tjänster vi producerar, och vi klarar att slå världsmarknaden med häpnad gång efter annan. Men en grundförutsättning för detta är att vi har goda investeringsförutsättningar: att vi har bra tillgång på utbildad arbetskraft, att vi klarar av att ligga i framkant när det gäller teknisk utveckling och klimatomställning och att vi ser till att ha en infrastruktur som i någon mening kompenserar för att vi har ett avlångt land. Det innebär att vi också måste ha beredskap och möjlighet att göra stora investeringar i vår infrastruktur, kanske större än vad andra länder gör. Återigen: Det är därför jag är väldigt glad över att det är 100 miljarder mer i den infrastrukturplan som vi har framöver jämfört med tidigare. Det är en kraftig satsning – vi är en regering som ser behovet av att göra kraftiga förstärkningar.

Samtidigt inser jag det bekymmer som finns med att leva i fyraårscykler. Som politiker får vi förvisso allihop leva med att vi gör det, men när det gäller infrastruktur är långsiktiga planeringsförutsättningar viktiga, både för de aktörer som finns och för de branscher som står i begrepp att fatta beslut om viktiga investeringar. De vill veta förutsättningarna. Det är en av utgångspunkterna för mig när jag nu åker land och rike runt och talar om åtgärdsplanen. Jag hittar därför gärna en bred samsyn över blockgränserna och in till näringslivet, klimatorganisationer och regionala och lokala företrädare. Det är bra för Sverige om vi kan hitta ett anslag.

Infrastruktur är för viktigt i den meningen för att bli en politisk slagpåse. Sedan kommer det säkert alltid att finnas tillfällen då vi har lite olika ambitionsnivåer och olika prioriteringar. Det hör till saken. Men att hitta ett gemensamt långsiktigt handslag i det som är viktiga infrastrukturinvesteringar för Sverige är bra.

När det gäller åtgärdsplan är det Trafikverkets förslag. Det är därför jag nogsamt undviker att uttala mig om enskilda objekt. Samma sak gäller naturligtvis i frågan om trafikplikt. Det är nu verket som har att besluta. Men det kommer alltid att vara så att en regering ska ha beredskap att göra justeringar eller agera om det kommer att vara nödvändigt. Min utgångspunkt är att vi måste täta de klyftor som har kommit i Sverige under långa tider till följd av underinvesteringar och brist på investeringar när det gäller infrastruktur.

Jag tackar för att Pål Jonson var generös nog att nämna att det var en tidigare S-regering som valde att göra investeringar i flygplatsen i Värmland. Det i sig visar att det finns en bred uppslutning bakom vikten av att göra bra infrastrukturinvesteringar. Jag får återkomma till frågan om hur det ligger till i detta fall när Trafikverket väl har fattat sina beslut.

Anf. 49 DANIEL BÄCKSTRÖM (C):

Fru talman! Det är en jätteintressant reflektion från infrastrukturministern om betydelsen av att hitta konstruktivitet och långsiktighet. När kommunen i det här fallet stod för halva investeringen har man en ambition framåt. Staten borde då fullfölja sitt åtagande långsiktigt utifrån det man en gång kom överens om. Det handlar inte minst om att kunna fortsätta att signalera till bygden och bygderna att det är en del av vår infrastruktur för att ta oss till och från såväl Torsby som Hagfors.

Det är många företag som finns och verkar i bygderna. Jag har nämnt Uddeholm. Det finns fler i Hagfors kopplat till den här fina verksamheten. Inte minst i träindustrin händer det saker. Det satsas uppe i Sysslebäck i norra Torsby. Man bygger upp klusterverksamhet och också forsknings- och testbäddar inom avancerad teknik för att kunna se möjligheterna framåt och ta vara på skogen som möjlig framtidnäring att utveckla vidare. Då behöver vi fungerande förbindelser.

Nu när infrastrukturministern ska resa runt i land och rike föreslår jag att han åt ena hållet nyttjar tåget, tar tåget via Karlstad och sedan antingen väljer bil eller Värmlandstrafik och åker hela vägen upp förbi Höljes till norra Torsby och ser hur lång tid det kräver och om det är praktiskt möjligt över en dag att också återvända. Sedan kan man använda flyget på tillbakavägen.

Det handlar om att använda de praktiska förutsättningar som gäller för människor om alternativt skulle bli att det inte finns något flyg. Det behöver också vi politiker uppleva och erfara. Det är den verklighet som gäller för Torsby och Hagfors och också många andra kommuner. Varmt tack för denna debatt! Jag ser fram emot fortsättningen.

Anf. 50 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Daniel Bäckström! Vi kommer säkert ha skäl att diskutera detta vid flera tillfällen framöver. Mitt ansvar, som i den meningen skiljer sig från Daniel Bäckströms och Pål Jonsons, är att jag måste se till hela landets intressen och inte bara Värmlands. Det innebär att alla de avvägningar som vi kommer att göra måste ske utifrån hela Sveriges intressen att stärka vår konkurrenskraft, klara klimatomställningen och knyta ihop landet.

Vägledande är en svensk flygstrategi, och det är bra att ni också känner till den, där vi nogsamt pekar ut hur vi framöver strukturellt ser på flygets betydelse. Det är viktigt att vi tar fram sådana strategier. Det är nämligen denna regerings sätt att ge långsiktiga planeringsförutsättningar för aktörerna. På samma sätt har vi tagit fram en cykelstrategi och en maritim strategi.

Vi arbetar nu intensivt med att ta fram en godsstrategi. Det kan inte minst för en värmländsk riksdagsledamot vara otroligt viktigt att följa den diskussionen. Det handlar om hur vi ska ha fungerande godstransporter i landet. Det är viktigt för ett exportberoende land som Sverige att klara av det på det bra sätt och utifrån de klimatutmaningar vi har. Tack för en bra diskussion!

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2017/18:6
19 september

§ 13 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Propositioner

2017/18:6 Nytt särskilt bidrag inom bostadsbidraget för barn som bor växelvis

2017/18:9 Skolstart vid 6 års ålder

2017/18:10 Vissa socialförsäkringsfrågor

2017/18:11 Påminnelse vid utebliven betalning av årlig avgift enligt fastighetsmäklarlagen

§ 14 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 15 september

2017/18:1 Politiska fångar i Iran

av *Amineh Kakabaveh* (V)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

den 18 september

2017/18:2 Stranderosion

av *Maria Malmer Stenergard* (M)

till miljöminister Karolina Skog (MP)

§ 15 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 15 september

2017/18:11 Antalet poliser

av *Pål Jonson* (M)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:12 Ombyggnation för ökad trafiksäkerhet på riksväg 55

av *Erik Bengtzboe* (M)

till statsrådet Tomas Eneroth (S)

2017/18:13 Förstärkt amorteringskrav

av *Mats Persson* (L)

till statsrådet Per Bolund (MP)

2017/18:14 Den nationella samordningen av arbetet mot människohandel

av *Annika Qarlsson* (C)

till statsrådet Åsa Regnér (S)

den 18 september

Prot. 2017/18:6
19 september

2017/18:15 Ny typ av bromsar på tåg

av *Lotta Finstorp* (M)
till statsrådet *Tomas Eneroth* (S)

2017/18:16 NMR:s demonstration i Göteborg

av *Robert Hannah* (L)
till kultur- och demokratiminister *Alice Bah Kuhnke* (MP)

2017/18:17 Ersättning till kommunerna

av *Tina Acketoft* (L)
till statsrådet *Heléne Fritzon* (S)

§ 16 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 15 september

2016/17:1876 Tvångsinlösen av skog

av *Saila Quicklund* (M)
till statsrådet *Sven-Erik Bucht* (S)

2016/17:1877 Kemikalieinspektionens förbud mot växtskyddsmedlet

Stomp

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

2016/17:1916 Situationen i Burma

av *Lotta Finstorp* (M)
till utrikesminister *Margot Wallström* (S)

§ 17 Kammaren åtskildes kl. 15.24.

Sammanträdet leddes

av talmannen från dess början till och med § 9 anf. 19 (delvis),
av förste vice talmannen därefter till och med § 12 anf. 44 (delvis) och
av tredje vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

THOMAS LARUE

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Prövning av yrkande om misstroendeförklaring mot försvarsminister Peter Hultqvist (S)	1
Anf. 1 TALMANNEN	1
Anf. 2 BERIT HÖGMAN (S)	1
Anf. 3 JESSICA POLFJÄRD (M)	2
Anf. 4 MATTIAS KARLSSON (SD)	3
Anf. 5 JONAS ERIKSSON (MP)	4
Anf. 6 ANDERS W JONSSON (C)	4
Anf. 7 MIA SYDOW MÖLLEBY (V)	5
Anf. 8 CHRISTER NYLANDER (L)	5
Anf. 9 ANDREAS CARLSON (KD)	6
Beslut	7
§ 2 Meddelande om frågestund	7
§ 3 Meddelande om partiledardebatt	7
§ 4 Utökning av antalet suppleanter	8
§ 5 Val av extra suppleanter	8
§ 6 Anmälan om fördröjt svar på interpellation	8
§ 7 Anmälan om faktapromemoria	9
§ 8 Svar på interpellation 2016/17:622 om elfordonspremie	9
Anf. 10 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP)	9
Anf. 11 JOHAN HULTBERG (M)	10
Anf. 12 LARS TYSKLIND (L)	11
Anf. 13 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP)	12
Anf. 14 JOHAN HULTBERG (M)	13
Anf. 15 LARS TYSKLIND (L)	14
Anf. 16 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP)	15
Anf. 17 JOHAN HULTBERG (M)	16
Anf. 18 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP)	16
§ 9 Svar på interpellation 2016/17:606 om trafikplikt på flyglinjen Mora–Arlanda	17
Anf. 19 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S)	17
Anf. 20 PETER HELANDER (C)	17
Anf. 21 MARIE OLSSON (S)	18
Anf. 22 CARL-OSKAR BOHLIN (M)	19
Anf. 23 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S)	20
Anf. 24 PETER HELANDER (C)	21
Anf. 25 CARL-OSKAR BOHLIN (M)	22
Anf. 26 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S)	22
Anf. 27 PETER HELANDER (C)	23
Anf. 28 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S)	23
§ 10 Svar på interpellation 2016/17:611 om tyngre lastbilar på det svenska vägnätet	24
Anf. 29 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S)	24
Anf. 30 ANDERS ÅKESSON (C)	24
Anf. 31 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S)	25
Anf. 32 ANDERS ÅKESSON (C)	26
Anf. 33 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S)	27

Anf. 34 ANDERS ÅKESSON (C)	28	Prot. 2017/18:6
§ 11 Svar på interpellation 2016/17:612 om körkortsförnyelse		19 september
för svenskar i internationell tjänst.....	28	-----
Anf. 35 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	28	
Anf. 36 KERSTIN LUNDGREN (C).....	29	
Anf. 37 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	30	
Anf. 38 KERSTIN LUNDGREN (C).....	31	
Anf. 39 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	31	
Anf. 40 KERSTIN LUNDGREN (C).....	32	
Anf. 41 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	32	
§ 12 Svar på interpellation 2016/17:616 om flyglinjen Torsby–		
Hagfors–Arlanda.....	33	
Anf. 42 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	33	
Anf. 43 DANIEL BÄCKSTRÖM (C).....	33	
Anf. 44 PÅL JONSON (M).....	34	
Anf. 45 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	35	
Anf. 46 DANIEL BÄCKSTRÖM (C).....	36	
Anf. 47 PÅL JONSON (M).....	37	
Anf. 48 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	38	
Anf. 49 DANIEL BÄCKSTRÖM (C).....	39	
Anf. 50 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	39	
§ 13 Bordläggning.....	40	
§ 14 Anmälan om interpellationer.....	40	
§ 15 Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	40	
§ 16 Anmälan om skriftliga svar på frågor.....	41	
§ 17 Kammaren åtskildes kl. 15.24.....	41	