

Tisdagen den 12 april

Kl. 13.00–15.53
18.00–20.23

§ 1 Aktuell debatt om villkor för upphandling

*Aktuell debatt om
villkor för upphandling*

Anf. 1 Statsrådet ARDALAN SHEKARABI (S):

Herr talman! I går träffade jag svenska företagare och anställda i taxi-branschen. Vi träffades för att de ville beskriva sin arbetssituation och de villkor som de arbetar under. De beskrev social dumpning, en social dumpning som många inte kan tro existerar i vårt land, arbetstider som ligger i nivå med vad vi hade i Sverige vid förra sekelskiftet, löner som man inte kan försörja sig på, otrygghet som genomsyrar vardagen.

En av förarna tittade på mig och beskrev hur allt annat i samhället blir dyrare men hans lön sjunker för varje år. Han behöver jobba elva, tolv eller tretton timmar om dagen, ofta sju dagar i veckan, för att ha en chans att försörja sig själv och sin familj.

Om vi inte hade kunskap, om vi inte hade tillgång till statistik skulle vi kunna tro att deras berättelser är överdrivna. Om detta var ett helt nytt fenomen hade vi kunnat tro att det handlade om enskilda, unika exempel, unika händelser. Problemet är att det inte är så. Deras berättelser var varken överdrivna eller unika. Det är en del av verkligheten på den svenska arbetsmarknaden 2016.

Herr talman! Denna verklighet – detta avsteg från den svenska modellen – är inte ett effekt främst av privata konsumenters beteende. Det är inte en effekt av den fria marknaden. Det är en effekt av medvetna politiska beslut.

Herr talman! Stat, kommun och landsting köper varor och tjänster för drygt 600 miljarder kronor per år. Det är en femtedel av Sveriges ekonomi. I taxibranschen står det offentliga för hälften av inköpen, hälften av konsumtionen. Det är precis dessa inköp som orsakat social dumpning för svenska löntagare och företagare i dag.

Det är inte så att upphandlande myndigheter inte känner till hur deras beteende påverkar förhållanden för dem som arbetar i verksamheterna. Hade Stockholms läns landsting bestämt att krav på villkor enligt svenska kollektivavtal skulle följas vid färdtjänstupphandlingarna, att dumpning av svenska löner och arbetsvillkor inte skulle vara en konkurrensfördel vid upphandlingen, då hade de åkare och förare som jag träffade i går haft en annan verklighet.

Vissa upphandlande myndigheters logik är att upphandlingar måste bli så billiga som möjligt: ju lägre lön för dem som jobbar, desto mer valuta för skattebetalarnas pengar – att det är rätt att låta företag som har lägre lönekostnader ha en konkurrensfördel.

Herr talman! Priset är aldrig så högt som när vi inte tror att någon betalar. Men det är alltid någon som betalar. Sveriges riksdag kan lösa detta. Sveriges riksdag kan och bör stå upp för svenska löner och villkor på svensk arbetsmarknad.

Vi kommer i dag att få höra att det inte går. Vi kommer att få höra att EU-rätten sätter stopp för detta. Men det är klart att det går – om vi vill. Problemet är att vi i Sverige är mer katolska än påven när det gäller implementeringen av EU-rätten. Det går bevisligen i andra EU-länder, som också har EU-rätt. Där går det att ställa krav på sjysta villkor. Varför ska vi skämmas för den svenska modellen?

Folk kommer att säga att vi kommer att diskriminera svenska företag om vi ställer krav. Herr talman! Det är i dag som seriösa svenska företag diskrimineras när löner och villkor under svenska nivåer är en konkurrensfördel. Till den som inte tror detta har jag ett tips. Det är att slå en signal till folk i den svenska åkeribranschen.

(Applåder)

Anf. 2 MARIA MALMER STENERGARD (M):

Herr talman! Den som ska köpa en diskmaskin till det egna hemmet går oftast inte och köper första bästa. Man jämför priser och kontrollerar vattenförbrukningen och att den passar de egna behoven. På samma sätt måste det vara med de inköp som vi gör till vårt gemensamma. Vi ska prisjämföra. Vi ska kontrollera kvalitet, miljö och arbetsvillkor hos dem som tillverkar våra varor och levererar våra tjänster. Vi ska göra ansvarsfulla inköp av datorer till skolor, städtjänster till sjukhus och bilpooler hos myndigheter. Rent praktiskt sker det genom att vi ställer krav vid upphandlingen, genom att vi underlättar för så många som möjligt att vara med och få upp konkurrensen och genom att vi följer upp och kontrollerar det som sedan levereras.

Herr talman! Vi delar helt och fullt regeringens ambition att vi ska ha sjysta villkor på den offentliga marknaden. Vi ska vara medvetna konsumenter. Oseriösa företag ska aldrig tillåtas konkurrera ut seriösa företag genom att använda sig av våra skattepengar på ett osjyst sätt.

27 kronor i timmen för anställda i upphandlade kontrakt är ett skräckexempel som brukar lyftas fram av ministern. Oavsett vilka åsikter som han brukar vilja tillskriva oss i olika sammanhang vill jag vara väldigt tydlig med att vi anser att det är varken sjyst eller rimligt. Det är resultatet av ganska dålig upphandling och också av bristande kontroll hos myndigheter.

Men, herr talman, svaret på att det förekommer osjysta villkor i offentlig upphandling kan inte stavas osjysta villkor för landets alla jobbskapare. Att lagstifta om krav enligt kollektivavtal är att välja en mycket enkel väg som leder oss fel. Den enkla vägen är en väg som slår urskillningslöst och som främst drabbar de små företagen, de som är Sveriges jobbmotor, de som utgör 99 procent av alla företag.

Herr talman! Lösningen på problemen handlar alltså inte främst om lagstiftning. Det som behövs är bättre kompetens hos upphandlande myndigheter, en vilja att ställa krav och en förmåga att följa upp. Det handlar om att bättre känna till och använda sig av den lagstiftning som redan finns på plats.

De som upphandlar har redan i dag en tydlig skyldighet att ifrågasätta alltför låga bud. Får man ingen bra förklaring till ett misstänkt lågt bud ska man förkasta det. Det är ett verktyg som man använder sig av alldeles för lite i svensk upphandling i dag.

Ett annat område som ofta brister är uppföljningen. Om ett företag vinner en skolmatsupphandling och utlovar en viss kvalitet på kycklingen ska man också hålla den kvaliteten under hela upphandlingsperioden. Vi ska helt enkelt få det vi betalar för. Om vi inte kontrollerar att så sker riskerar vi också att oseriösa företag konkurrerar ut seriösa. Avtal som inte hålls ska hävas.

Många upphandlande myndigheter har blivit duktiga på uppföljning, men alltför många har ingen uppföljning alls. Här måste vi bli bättre.

Herr talman! Vi lever i en alltmer globaliserad och integrerad värld. I en tuffare internationell handel måste svenska företag kunna verka under konkurrensmässiga villkor. Om svenska företag lyckas blir det fler som kan ställa klockan på morgonen för att gå till jobbet.

Mot denna bakgrund är det helt obegripligt att regeringen lägger fram ett förslag som diskriminerar svenska jobbskapare jämfört med utländska företag.

En del av de krav som regeringen vill ställa på svenska företag kan man nämligen inte ställa på dem som använder arbetskraft från andra länder när de levererar jobb här i Sverige. Det handlar exempelvis om försäkringar och pensioner. Det tillåter inte EU-rätten, och det är mycket tydligt.

Matematiken är enkel. Om svenska jobb straffas blir det färre svenska jobb. Då frågar man sig naturligtvis: Är regeringen inte medveten om detta? Jo, tyvärr är den det.

Regeringen skriver själv i sina överväganden: Det finns sakliga skäl för en reglering som medger att utstationerade arbetsgivare i praktiken behandlas förmånligare i en upphandling än övriga leverantörer.

Övriga leverantörer är alltså de svenska företagen, de som skapar jobb för oss här i Sverige.

Detta är ett obegripligt agerande av Sveriges regering, en regering som redan är försenad med den nya upphandlingslagstiftningen. Och jag måste säga att jag är lite förvånad över ministerns fokus. Om sex dagar är det nämligen deadline för implementeringen av EU:s direktiv. Regelverket är alltså kraftigt försenat, och Lagrådet har haft historiskt omfattande kritik. Men i stället för att fokusera på att förbättra detta förslag och se till att få regelverket på plats fokuserar man i stället på helt andra regler som vi inte alls behöver få på plats och som dessutom leder till färre jobb.

Herr talman! Vi kan aldrig ställa oss bakom ett förslag som medvetet leder till färre jobb i Sverige.

I dag framkom att statsministern har en ny jobbplan. Den bygger på ett vallöfte från april 2014. Han sa då: Om jag får bilda regering kommer jag att kräva besked av varje statsråd och varje myndighetschef om ett beslut innebär fler jobb eller ej.

Detta förslag syftar inte till att få fram fler jobb. Det försvårar för Sveriges jobbskapare. Att slopa förslaget om krav enligt kollektivavtal skulle vara ett väldigt bra första steg för statsministern i hans så kallade jobbplan. (Applåder)

Anf. 3 MIKAEL ESKILANDERSSON (SD):

Herr talman! Frågan om arbetarnas förutsättningar och arbetsvillkor i Sverige är bland de viktigaste frågorna för oss sverigedemokrater. Just att stoppa lönedumpning och osjysta konkurrensvillkor är något som vi ständigt jobbar med, och det är också grunden för att vi som parti ständigt växer bland arbetare och numera har blivit största parti bland till exempel LO:s medlemmar.

Medan övriga partier slåss om vem som är mest arbetarparti är vårt parti det parti som verkligen företräds av arbetare. Vi vet själva hur det har varit ute på den riktiga arbetsmarknaden. Vi har stått sida vid sida med personer som har arbetat för en bråkdel av våra löner. Vi har också med egna ögon sett hur människor med stödanställningar tagit över jobben från vanliga arbetare.

Det finns flera typer av konkurrens riktad mot arbetarnas löner. Det handlar om konkurrens från personer som är här tillfälligt, från till exempel Estland och Polen och som ska betala skatt i sitt hemland. Men det handlar också om en mer inhemsk sned konkurrens. Jag tänker då på de frikostiga bidrag som ges till vissa för att dessa ska få jobb. Alltför ofta sätter företag i system att utnyttja människor som har olika former av stöd för att kunna hålla nere priset och därmed vinna upphandlingen.

Herr talman! Konkurrenten från människor som inte betalar skatt i Sverige tvingar ned priser och anbud hos svenska företagare. Många av oss arbetare har engagerat oss just i Sverigedemokraterna på grund av de problem som vi har sett på vår egen arbetsplats, där svenska arbeten slagits ut av arbetare från låglöneländer som inte betalar någon skatt på sin inkomst i Sverige.

Att företag som inte betalar skatt i Sverige inte heller konkurrerar ut svenskt företagande genom att hålla ett lägre pris är viktigt för att bevara den välfärdsmodell som vi har. Vi som politiker kan inte först besluta om höjda skatter för företag och människor i Sverige för att sedan välja bort de företag och de människor som faktiskt tvingas betala denna höga skatt med motiveringen att det blir billigare att anlita ett företag som betalar en lägre skatt, eller kanske inte betalar någon skatt alls. Det är faktiskt hyckleri att göra så.

Herr talman! Precis som det vid upphandling av all mat måste gå att ställa krav på att djuren har haft drägliga förhållanden och att de krav vi ställer på svenska lantbrukare efterlevs av dem som levererar mat till våra skolor, våra sjukhus och våra äldreboenden i Sverige, måste det också gå att ställa krav på att arbetarna har drägliga förhållanden och drägliga löner. Vi vill alltså se krav som hjälper upp villkoren för arbetarna på riktigt.

Sverigedemokraterna är i grunden positiva till det som kallas för vitarjobbmodellen, dock med vissa förbehåll. Det är viktigt att vi kommer åt att begränsa och se till att våra gemensamma resurser aldrig kommer att användas för att betala ut svarta löner och utnyttja utsatta arbetare på ett otillbörligt sätt.

Krav på motsvarande avtalsenliga löner enligt facket som miniminivå kan man givetvis kräva, men inte att företaget ska ha avtal med facket. Det är två skilda saker.

Tyvär för inte fackförbunden alla arbetares talan, och dessutom har de flesta facken själva varit tydliga med att de inte vill föra alla arbetares talan. Jag tänker då på uteslutningar av politiskt aktiva inom fackförbunden och förbud att inom fackförbunden välja företrädare som representanter eller till förtroendeposter om de har ett politiskt engagemang i fel parti. Detta omöjliggör givetvis att facken kan ses som arbetarnas oberoende kontrollanter, och det diskvalificerar dem även från att få mer insyn i företaget än de redan har.

Mer naturligt är det om kontrollen av företagen sker av någon som är mer oberoende, till exempel någon som är utsedd av köparen. Om en kommun eller staten gör en upphandling bör vi som köpare ha rätt att kontrollera att vi faktiskt har fått det som vi har beställt. Innefattar upphandlingen villkor för löner och arbetsmiljö måste vi givetvis kunna kontrollera att vi har fått det som vi har betalat för.

Herr talman! För att det ska vara möjligt att göra upphandlingar med krav på mer än pris finns det ett behov av att införa ett huvudentreprenörsansvar, alltså att den som vinner upphandlingen också måste garantera att de underentreprenörer som anlitas lever upp till samma krav. Det finns annars en uppenbar risk att huvudentreprenören utnyttjar underentreprenörer för att gå runt kraven i upphandlingen, vilket givetvis aldrig får accepteras. Har vi ställt vissa krav ska dessa hållas av alla som utför arbete under denna upphandling.

Herr talman! I grunden handlar upphandlingar om att vi ska kunna använda vår gemensamma konsumentmakt. Precis som vi när vi är privatpersoner kan använda vår konsumentmakt för att påverka marknaden måste vi även kunna göra det som kommun eller stat. Självt köper jag enbart svenskt kött för att jag vill stödja de regler som vi har satt upp för svenska lantbrukare.

Om vi är medvetna konsumenter kan vi påverka en marknad som inte gärna låter sig styras av politiska beslut. Vid kommunala och statliga upphandlingar ska vi agera som medvetna konsumenter. Vi ska ställa krav på arbetsmiljö och på lönenivåer, så att konkurrensen från oseriösa aktörer på marknaden försvinner, krav som ger bättre villkor för arbetarna på riktigt.

Anf. 4 JANINE ALM ERICSON (MP):

Herr talman! Det är en viktig debatt som vi har här i kammaren i dag. Den handlar ytterst om hur politiska beslut kan bidra till ekologisk och social hållbarhet och huruvida man som politiker gillar den idén eller inte. Vi i Miljöpartiet tycker att det är en självklarhet.

De pengar som det allmänna förfogar över måste hela tiden användas på allra bästa sätt för att nå de samhällsmål som vi har satt upp. Om vi vill förbättra miljön och människors livsvillkor kan vi inte använda de pengar vi själva förfogar över till att styra mot andra mål.

Historiskt sett har offentlig upphandling inte väckt så mycket intresse. Upphandlingsansvariga i kommuner och landsting sågs länge som administrativ personal som skulle köpa in saker utan att göra alltför mycket väsen av sig. Men i takt med att en allt större del av de offentliga utgifterna

går till upphandlad verksamhet har intresset ökat. Under lång tid var uppfattningen att upphandling bara handlar om att köpa in varor och tjänster till så lågt pris som möjligt. Att ställa miljökrav eller sociala krav var varken önskvärt eller möjligt. Ändå var det på 1980- och 1990-talet den offentliga upphandlingen som banade vägen för att få bort till exempel klorblekning av papper.

Det har funnits stora oklarheter med lagen om offentlig upphandling. Efter det klargjorde EU-domstolen i början av 2000-talet att det var tillåtet att ställa miljökrav trots att det innebär högre priser. Därefter har utvecklingen fortsatt med miljökrav i allt fler upphandlingar. Miljöstyrningsrådet var länge världsledande på att ställa relevanta miljökrav som togs fram i nära samarbete med företag i den aktuella branschen. Trots det valde den borgerliga regeringen att lägga ned Miljöstyrningsrådet.

Herr talman! Ett stort antal utredningar och rapporter de senaste åren har lyft fram hur viktigt det är att ställa miljökrav och sociala krav. I Anders Wijkmans utredning *Goda affärer – en strategi för hållbar offentlig upphandling* från 2013 lyfts sociala hänsyn och miljöhänsyn fram som naturliga komponenter i upphandlingsförfarandet. Utredaren konstaterar att offentlig upphandling, rätt använd, kan ha en viktig dimension som ett verktyg för att förstärka den sociala sammanhållningen i samhället.

Genom att använda krav på miljöhänsyn och sociala hänsyn vid upphandling kan vi på ett effektivt sätt använda skattemedel för att skapa ett mer rättvist, jämställt och hållbart samhälle. Den inriktningen har nu också stöd av EU. I de direktiv som nu håller på att införas i Sverige finns regler som gör det lättare att ställa krav som har till syfte att nå gemensamma mål som skyddet av miljön, kampen mot klimatförändringarna och social integration. Krav på miljö eller arbetsrätt kan, om de ställs på rätt sätt, innebära inte bara att det uppnås ett gott ekonomiskt resultat utan också att samhället utvecklas i rätt riktning med fler miljövänliga produkter och tjänster och arbetstagare som arbetar under goda villkor.

Herr talman! En viktig anledning att ställa krav på bra arbetsvillkor är att det skapar en rättvis konkurrens på marknaden. Om det enda sättet att vinna en upphandling är genom ett lågt pris finns det annars en uppenbar risk att seriösa företag som vill ge skäliga arbetsvillkor väljer att inte ens lämna något anbud. Det kan såklart leda till att seriösa företag får svårare att nå lönsamhet, och det försämrar konkurrensen. De offentliga upphandlarna har ett stort ansvar för att seriösa företag ska fortsätta att delta i offentliga upphandlingar.

Det är naturligtvis möjligt att ställa sådana krav redan i dag. Men de nuvarande frivilliga reglerna kan inte anses vara tillräckliga. Då hade vi inte hört sådana exempel som vi nu har gjort. Det ställs alltför sällan arbetsrättsliga krav i upphandlingar. Det motiverar att man skriver in tydligare krav på detta i kommande lagstiftning. Miljöpartiets inställning är att upphandling i betydligt större utsträckning än i dag måste ta samhällliga hänsyn. Det kan inte bara vara lägsta pris som avgör vilken leverantör som vinner en upphandling. Av det skälet bör både miljökrav och arbetsrättsliga krav skärpas i de nya upphandlingslagarna.

Herr talman! En viktig aspekt när man utvecklar upphandlingen som verktyg för hållbar samhällsutveckling är uppföljningen. Det är inte ovanligt att det ställs bra och relevanta krav i upphandlingar som är formulerade på ett sådant sätt att det blir svårt och kostsamt att följa upp. Därför måste

uppföljningsarbetet hela tiden utvecklas och förbättras. Det kan göras dels genom att upphandlingen blir mer strategisk, vilket vi nu ser är på gång, dels genom att Upphandlingsmyndigheten får ett tydligt ansvar att stödja metodutveckling för uppföljning. Det är också viktigt att ledningarna för kommuner, landsting och statliga myndigheter uppmärksammas på betydelsen av att resurser inte bara läggs på att genomföra bra upphandlingar utan att det också krävs resurser för att följa upp de avtal som är tecknade.

Sammanfattningsvis gäller alltså att om vi ska lyckas med den hållbara omställningen måste vi också låta alla de offentliga pengarna användas på rätt sätt. Att upphandling inte bara handlar om att köpa in varor och tjänster till lägsta pris utan att upphandling också kan påverka samhället i en positiv riktning är numera uppenbart för de flesta. När upphandling dessutom omfattar så pass stora summor som 600–800 miljarder kronor per år blir det också tydligt vad som är möjligt att göra genom att använda den offentliga upphandlingen på ett smart och strategiskt sätt, nämligen att markant stärka arbetet med att nå andra mål såsom bättre miljö och ökad social hållbarhet.

(Applåder)

Anf. 5 EMIL KÄLLSTRÖM (C):

Herr talman! Kära vänner! Det är inte utan att man funderar på vart samarbetsregeringen egentligen tog vägen någonstans. Nu är det ett helt annat ljud i skällan. Samförstånd och att gemensamt hitta breda lösningar är över huvud taget inte kvar i regeringens vokabulär längre. Nu är det konflikt och kamp som gäller. Det är någonting jag beklagar. Det är också någonting som kommer att bli regeringens fall inte minst i det ämne som vi nu diskuterar.

Vi kan se på upphandlingsfrågorna. Om vi rensar bort retoriken och det höga tonläget och ser på vad regeringen har aviserat vad den kommer att föreslå finns det ett antal stora problem med det. Det innebär inte att upphandlingen inte måste förbättras. Tidigare talare har pekat på det orimliga i att vi sätter en viss kvalitetsstandard när det gäller till exempel djurskydd och kvalitet i vår livsmedelsproduktion och att sedan staten, kommuner och landsting köper in till en helt annan kvalitet och ett helt annat pris. Det är orimligt. Här måste såväl staten som kommuner och landsting förbättra sig kraftigt.

Vi ser nu också att regeringens proposition, som den har aviserat att den ska lägga fram, kommer att missgynna de små och växande företagen genom ett krav på kollektivavtal. Det kommer att förknippas med en hel del krångel, och det kommer givetvis att gå ut över de totalt sett 60 procent av Sveriges småföretag som inte har tecknat kollektivavtal. Vi ser att de förändringar som regeringen aviserar kommer att missgynna svenska företag gentemot utländska konkurrenter. Ett antal krav, däribland de som rör försäkringsfrågor och tjänstepension, är sådana krav som man inte kan ställa på utländska konkurrenter. Svenska företag som deltar i en upphandling missgynnas gentemot sina utländska konkurrenter.

Detta är någonting som inte kan accepteras. Det får ses i ett sammanhang. Det är en del av regeringens ensidigt upplagade krigsförklaring till försvar för den svenska modellen. Men frågan är: Vad är det man egentligen menar med den svenska modellen? Jag trodde inte mina öron, eller för den delen mina ögon, när jag insåg att det nu plötsligt är en del av den

svenska modellen att hundratals offentliga upphandlare på lokal, regional och nationell nivå helt plötsligt ska tolka och värdera kollektivavtal.

Sedan när blev det en del av den svenska modellen, frågar man sig? Det är inte det, och det kommer förhoppningsvis aldrig att vara det. Det är en i mångt och mycket ogenomtänkt produkt som regeringen aviserar att den ska lägga fram. Samförståndet och samarbetet, som skulle vara regeringens honnörsord, verkar tyvärr ha försvunnit. Nu är det konflikt och kamp som gäller. Det är tydligt.

Låt mig då vara lika tydlig i gengäld. Läger regeringen fram en proposition som innebär att svenska småföretag missgynnas gentemot sina större konkurrenter kommer Centerpartiet inte att stå bakom den propositionen. Läger regeringen fram en proposition som innebär att svenska företag missgynnas gentemot sina utländska konkurrenter är det en proposition som Alliansen inte kommer att stå bakom. Läger regeringen fram en proposition som innebär att svenska småföretag och svensk företagsamhet som helhet missgynnas gentemot sina större respektive utländska kollegor är det en proposition som jag hoppas och tror inte kommer att samla stöd i Sveriges riksdag. Den kommer att fällas.

Min uppmaning till regeringen är helt enkelt att göra om och göra rätt. Läg fram en produkt som präglas av det samarbete som regeringen åtminstone inledningsvis sa sig stå för. Då kan det mycket väl bli en produkt som går igenom och som innebär att den svenska upphandlingen blir lite bättre och som framför allt samlar stöd i Sveriges riksdag.

(Applåder)

Anf. 6 ALI ESBATI (V):

Herr talman! För knappt två veckor sedan stod jag vid en parkering utanför Bromma flygplats och såg på när ett antal taxichaufförer samlades för att prata med varandra om sin pressade arbetssituation och om att försöka organisera sig bättre. Så småningom skulle de ta sig till huvudkontoret för ett av de företag de protesterade mot, en av de aktörer som dominerar taxibranschen.

Den här aktionen, en markering genom en kort arbetsnedläggelse, omgärdades av förhållanden som man skulle tro att vi var färdiga med i Sverige för flera decennier sedan. Företagsledningen hade spridit hot och rykten och talade om att detta skulle vara en vild strejk trots att det inte finns något kollektivavtal och alltså ingen fredsplikt. Det förekom hot om livstidsavstängning från växeln, och ledande företrädare hade åkt förbi och hånat dem som protesterade.

Som kulmen på detta kunde vi några dagar senare se på tv hur självaste vd:n för ett av bolagen slog sönder en föräres mobiltelefon när han fick frågor om förhållandena.

Jag tror att många människor i Sverige med rätta tänker att detta är orimligt och att det finns saker som man borde se över och fixa till.

De bolag som dessa chaufförer och åkare kör för är inte vilka bolag som helst, utan det är de som har vunnit upphandlingen av färdtjänst i högerstyrda Stockholms läns landsting. Det är ett avtal på en bra bit över 1 miljard kronor, så här finns finansiella muskler för att ställa krav från det offentliga sida och göra villkoren i en svår bransch lite rimligare.

Men det är på många sätt motsatsen som sker. Anbudet har vunnits genom ett lågt pris, och vinstmarginalerna skapas genom att de som kör

pressas ännu hårdare. Timlönen kan bli extremt låg, och när det inte finns någon garanterad lägstalön blir det till att jobba fler timmar för att få ihop en anständig mängd pengar. Det går ut över förarnas löner, sömn, hälsa och familjeliv.

Detta går inte att ordna upp genom att knäppa med fingrarna, men det borde vara självklart att det offentliga har en intention att bidra till sjysta konkurrensvillkor och arbetsvillkor i sina upphandlingar, inte motsatsen – att det offentliga bidrar till social dumpning och till att premiera skumrask i relationen till dem som gör jobbet.

Vad sa den ansvarige moderatpolitikern i landstinget när problemen uppmärksammades och det bland annat kom fram att det fanns chaufförer som hade kört 180 timmar i månaden och ändå tvingades söka försörjningsstöd? Jo, han sa: Det är inte min uppgift att uttala mig om hur våra entreprenörer bedriver sin verksamhet så länge de levererar det vi har ställt krav på att de ska leverera.

Det är ett fantastiskt svar. Ska man alltså aktivt blunda för att människor pressas och exploateras? Det allt tydligare moderata svaret på den frågan tycks vara: Ja.

I samma intervju får den ansvarige moderatpolitikern frågan om att ställa krav i linje med det som är basalt i den svenska modellen, nämligen branschens kollektivavtal. Det blir ett utsökt slirigt svar där också: Där är juristerna i Sverige väldigt tydliga med att det juridiska läget är väldigt oklart.

Herr talman! Detta är en illustrativ bakgrund till att vi är här i dag. Det ska inte vara så att det offentliga genom upphandlingsprocessen göder oseriösa bolagsägare på bekostnad av dem som gör jobbet. Det ska inte heller vara lätt att gömma sig bakom påståenden om det juridiska läget.

Det är därför glädjande att vi har denna debatt som i grunden handlar om vikten av att försvara och utveckla den svenska modellen. Vänsterpartiet var med och slöt en överenskommelse med regeringspartierna efter valet om vinstläckaget från välfärden. En av punkterna handlar om upphandling och kollektivavtal, och det är bra att se att arbetet med det går framåt.

Det är också talande och faktiskt lite tragiskt att se den reaktion som denna viktiga och enkla strävan har mött på högerkanten. Det är talande därför att det sätter fingret på prioriteringarna när det kommer till användningen av offentliga medel: De ska gå till att berika en ägarklass oavsett vilka konsekvenser det får.

Det är också tragiskt eftersom jag tror att det är många svenskar, även bland dem som röstar på Moderaterna och andra borgerliga partier, som inte vill använda skattemedel kravlöst och på ett sådant sätt att den svenska modellen undergrävs.

Jag hade ju skrivit ”jag tror” i mitt anförande, men strax innan jag kom hit såg jag att TCO har tagit fram en undersökning som visar att 80 procent av Moderaternas väljare tycker att det är mycket dåligt eller ganska dåligt att företaget kan vinna offentliga upphandlingar genom att dumpa löner och arbetsvillkor.

Så ser det ut, men Moderaterna väljer ändå i första hand att företräda betydligt smalare intressen. Det är trist att se och höra.

Herr talman! Jag har tagit den samhällsbetalda delen av taxibranschen som ett exempel, men dessa problem finns givetvis på många håll, till exempel vid upphandling av städning och busstrafik.

Jag vill understryka att en förbättrad lagreglering inte automatiskt löser dessa problem. Det är mycket annat som behöver fixas också. Senast i dag såg vi att det finns dåliga saker i Trafikverkets upphandling trots krav på underleverantörerna.

Vad behövs då? Jo, bättre och mer effektiva sätt att följa upp. Här har det fackliga inflytandet en avgörande roll, men det vill de borgerliga partierna naturligtvis se ännu mindre av.

Herr talman! Utgångspunkten måste vara att våra gemensamma resurser ska användas till anständiga arbetsvillkor och till att stärka den svenska modellen, inte till lönedumpning och premiering av oseriösa aktörer.

Vänsterpartiet ser med glädje möjliga framsteg inom detta område, men tydligen tycker det före detta nya arbetarpartiet Moderaterna att det är besvärligt med sådant som är bra för dem som faktiskt gör jobbet. Det säger mycket om Moderaterna. Det säger också mycket om vikten av en tydligare och bättre lagstiftning.

(Applåder)

Anf. 7 SAID ABDU (L):

Herr talman! Civilminister Ardalan Shekarabi har i dag kallat till en aktuell debatt om villkoren för offentlig upphandling. Jag ställer mig tveksam till varför vi har samlats här för att debattera en potentiell förlaga till ett osäkert förslag i stället för en rak och tydlig proposition till regeringen.

Frågan är om inte debatten handlar lika mycket om villkoren för offentlig upphandling som villkoren för hur Sverige styrs under osäkerhetsregeringen. Är vi här för att regeringen vill sondera terrängen i en ogenomförbar fråga innan man springer till Sverigedemokraterna för att söka stöd? Är det ett spel för att se vilka krafter som fortfarande håller protektionismen och nationalismen högre än liberalismen och frihandeln?

Låt mig svara civilministern: Det här är inte ett spel. Det handlar om mig och andra småföretagare av kött och blod. Det handlar om hur regeringen vill svartmåla mig, mitt företag och andra småföretagare för att vi inte har blivit tillräckligt stora för att räknas in i den socialdemokratiska industrifamiljen. Det handlar om oss småföretagare som strävar efter att göra ett gott jobb och bidra till vår gemensamma välfärd men som saknar kollektivavtal.

Gör det mig till en bedragare? Är jag en sämre företagare för det? Är mina skattepengar till vård, skola och omsorg mindre värda för det?

Jag har några frågor till civilministern. Tycker civilministern att jag är en oseriös företagare om jag inte har ingått ett kollektivavtal? Tycker civilministern att jag är en sämre företagare än en företagare med kollektivavtal? Vad säger civilministern i sådant fall till alla de dussintals företagare, egenföretagare såväl som småföretagare, som saknar kollektivavtal?

Herr talman! Regeringen bedriver en näringsfientlig politik, och det görs i en sådan omfattning att Spotifygrundarna, Daniel Ek och Martin Lorentzon, under morgonen kände sig tvungna att skriva ett öppet brev där de hotar att flytta sin verksamhet från Sverige om inte något görs. Något

måste göras för att företag som Spotify och landet Sverige inte ska förlora och bli omsprungna av den stenhårda konkurrens vi möter från omvärlden.

Herr talman! Enligt siffror från Företagarna saknar 60 procent av små och medelstora företag kollektivavtal. Det motsvarar ca 140 000 av landets småföretag. Små och medelstora företag utgör en betydelsefull del av Sveriges ekonomi och framgång och måste respekteras av såväl fackförbund som beslutsfattare och andra.

Några av dessa företagare är egenföretagare som inte har insett vitsen med att teckna kollektivavtal med sig själva. Andra tycker att anställningen som form och koncept tillhör historiens soptipp och väljer att driva sitt start up-företag med delägande kollegor.

Är civilministern fientligt inställd till start up-bolag får han kontakta näringsministern och komma överens i frågan. ”Den ena handen vet vad den andra gör” – för att citera det gamla proggbandet Blå tåget.

Herr talman! Resultatet är, som vanligt med osäkerhetsregeringen, mer osäkerhet. Jag lovar civilministern att det finns få saker som företagare tycker så illa om som just osäkerhet.

Jag frågar mig vad som har hänt med Socialdemokraterna. Kan det vara så att världen har kommit i kapp och att man nu försöker lappa och laga för att hålla en dröm som aldrig fanns under armarna? Partiet har utvecklats från ett progressivt parti till ett konservativt och bakåtblickande parti.

Det gamla Sverige med storföretag och en hemlig underrättelsetjänst som opererade med fackets goda minne är över, och tur är det. Ett sådant förhållningssätt står sig inte länge i dagens globaliserade värld som värde-erar omställningsförmåga, flexibilitet, kreativitet och öppenhet i betydligt högre utsträckning. Kraven på omställning har gjort företagen mindre, och det har gjort dem mycket smartare.

För oss liberaler är frågan om kollektivavtal en frihetsfråga. Det handlar om rätten att engagera sig fackligt – i Karl Staaffs fotspår – men även rätten att stå utanför facket. Det handlar om att kunna förverkliga sina drömmar genom företagande och genom utveckling, om att kunna skapa någonting i stället för att riva någonting och om att se någonting växa i stället för att begränsa.

Herr talman! Vi är Liberalerna.
(Applåder)

Anf. 8 LARRY SÖDER (KD):

Herr talman! Jag vill fortsätta där Said Abdu avslutade, det vill säga med det debatten egentligen ska handla om i dag.

En debatt kan resultera i två olika saker. Antingen resulterar den i att man kan hitta korn av möjligheter för att komma överens, korn av möjligheter för att hitta en bredare lösning i Sveriges riksdag. Det kan också upptäckas att vi kanske står längre ifrån varandra än vi trodde innan.

Socialdemokraterna talar mycket om den svenska modellen och villkor enligt svenska kollektivavtal. Men Miljöpartiet gör inte likadant. Ändå sitter de i samma regering. Jag skulle vilja få klarhet i om regeringen är överens om vad den vill föreslå. Vill regeringen föreslå att vi ska skriva in att man ska följa de svenska kollektivavtalen eller inte?

Vi kristdemokrater är inte beredda att skriva in det i den nya lagen. Vi kan se att den nya lagen behöver ses över. Det gäller självklart de sociala

kraven. Jag tänker främst på lön och arbetstid för de anställda i de upphandlade företagen. Jag tror att man kan hitta lösningar för de delarna så att kommunerna kan känna sig trygga med att de anställda i de upphandlade företagen har rimliga villkor.

Ett krav på att de svenska kollektivavtalen ska skrivas in i lagen kommer att innebära att många stängs ute från att kunna lägga anbud till svenska kommuner. Jag tänker till exempel på en svensk bonde, ett familjeföretag, som i en kommun som min, Kungsbacka, försöker komma överens med kommunen i ett anbud om att leverera potatis till kommunens skolor. Det kan man inte göra om vi skriver in svenska kollektivavtal som ett krav. Jag tror att vi medborgare tycker att närheten till företagen är viktigare än att sådant som försvårar ska skrivas in.

Man ska veta att den svenska lagstiftningen för upphandlingar syftar till att säkerställa att den offentliga sektorn använder de svenska skatte-medlen på bästa sätt genom att konkurrensutsätta sina inköp av varor och tjänster. Syftet är gott. Jag tror att den offentliga sektorn har haft gott av detta. Men det behöver moderniseras.

Jag ser helst att den regering vi har i stället för att vilja ha en debatt lägger fram ett förslag till kammaren så att vi kan diskutera det. Jag tror att det finns många möjligheter för att komma överens. Jag tror ändå att regeringen är en samarbetsregering, vilket gör att vi kan komma överens. Men man måste komma överens inom regeringen först.

Den svenska offentliga sektorn köper varje år tjänster för uppskattningsvis 600 miljarder kronor, vilket Socialdemokraterna sa. Jag tror att de svenska företagen vill göra mycket för att vara med och dela på den kakan. Men det finns problem som vi måste ta hand om.

Många anbud läggs fram på ett sådant sätt att de överklagas. Lagen om offentlig upphandling är svårtolkad vilket leder till att många upphandlingar överprövas. 3 500 upphandlingar per år överprövas i Sverige. I Norge och Danmark är antalen 350 och 250. Vi måste se över den möjligheten så att ett mindre antal överprövas och så att det blir en rakare linje i fråga om vad som är möjligt att göra och inte.

Möjligheterna för att ta bort de låga anbuden måste också bli tydligare. Man ska inte behöva ha så goda kunskaper för att kunna tacka nej till ett lågt anbud när det är självklart att det inte fungerar. Som kristdemokrater ser vi givetvis att sjysta villkor för de anställda är oerhört viktigt. Men vi tror också att kollektivavtal stänger ute i alltför hög grad.

(Applåder)

Anf. 9 Statsrådet ARDALAN SHEKARABI (S):

Herr talman! Det går inte. Det är vad vi får höra. Om vi lägger fram en proposition kommer de svenska företagen att missgynnas. Det kommer att strida mot EU-rätten. Hur kommer det här att gå?

Det är det vi har hört i 20 år. Och det är det som har begränsat vårt beteende. Jag har en nyhet: Det är i dag vi missgynnar svenska företag. De företag som erbjuder löner och villkor under miniminivåerna som de svenska parterna har kommit överens om har en konkurrensfördel i varje upphandling som går på lägst pris och där man inte ställer krav på villkor för anställda.

I dag, just i dag, genomförs säkert ett antal upphandlingar runt om i landet. Vi missgynnar våra egna företag, som följer kollektivavtalen, och gynnar företag som har villkor enligt utländska avtal eller inga avtal alls. Det är verkligheten i dag. Det är därför jag uppmanar er ledamöter att ta kontakt med åkeribranschen. Prata med taxichaufförerna som kör taxi, de som kör er riksdagsledamöter! Lyssna på dem, och lyssna på företagen i de branscherna! Hör deras berättelser om hur de missgynnas och diskrimineras!

Precis som har sagts här är det inte bara löntagare och företagare som diskrimineras med dagens modell; vi diskriminerar till och med våra egna bönder aktivt. Vi ställer krav på att de ska ha djurskötsel i världsklass. Det kostar lite mer. När vi sedan ska köpa kött ställer vi inte krav på att de villkoren ska ha följts. Vi diskriminerar aktivt våra egna bönder. Nu sägs det att det är dåligt.

Under åtta år gjorde den förra regeringen absolut ingenting för att förändra detta. Den här regeringen kommer att säkerställa att vi ska ställa krav på att de svenska djurskyddsreglerna ska följas i samband med upphandlingar av kött. Vi ska inte diskriminera våra egna bönder.

(Applåder)

Om slutsatsen är att vi ska sluta diskriminera våra egna och stå upp för vår samhällsmodell, stå upp för våra regler och villkor på vår arbetsmarknad, måste vi också agera på den arbetsmarknad som råder. Det är logik. Då måste vi våga och ha självförtroendet att stå upp för den svenska modellen, också i europeiska sammanhang.

Vi har problem med EU:s lagstiftning. Den här regeringen sa att vi skulle agera för att förändra EU:s lagstiftning vad gäller utstationerad arbetskraft. Då sa oppositionen att det inte går. Statsministern drev linjen, och nu har kommissionen inlett ett arbete för att förändra utstationeringslagstiftningen med syftet att vi ska kunna ha svenska villkor och löner för all arbetskraft som arbetar i Sverige, en likabehandling.

Hur agerade Moderaterna i arbetsmarknadsutskottet när det kom upp? De motsatte sig denna förändring.

Vi måste sluta skämmas för vår samhällsmodell. Det kan vi göra här.

Jag lovar att vi kommer att beakta alla aspekter som lyfts upp här när vi lägger fram propositionen. Inga små och medelstora företag ska diskrimineras. Vi ska beakta deras särskilda behov. Därför kräver vi inte heller att man ska teckna kollektivavtal utan att man ska följa villkoren i kollektivavtalen.

Vi ska säkerställa att vi har en uppföljning i världsklass. Därför var ett av regeringens första beslut på upphandlingsområdet att vi startade Upphandlingsmyndigheten som har en enda uppgift: att ge stöd till leverantörer och upphandlande myndigheter i bland annat uppföljningsfrågor.

Vi ska ha en dialog med de små och medelstora företagen. Därför har vi tillsammans med Sveriges Kommuner och Landsting och Teknikföretagen satt igång arbetet med tidig dialog inför offentliga upphandlingar. Det är så vi står upp för den svenska modellen. Det är så vi ger sjysta villkor till våra svenska företagare och löntagare.

(Applåder)

Anf. 10 MARIA MALMER STENERGARD (M):

Herr talman! En sak står i alla fall klar efter att Socialdemokraterna och Vänsterpartiet har gjort sina inlägg. Det är att EU-rätten och andra juridiska aspekter är helt irrelevanta. Lag och rätt ska tydligen inte gälla här.

Regeringen måste skapa ett regelverk som stämmer med den EU-rätt som gäller just nu och inte den EU-rätt man hoppas få igenom om ett antal år. Eller menar ministern att den här lagstiftningen inte är så viktig så att vi egentligen kan vänta ett par år tills processen är klar i EU?

Det talas mycket om den svenska modellen. Det är ett brett begrepp som har utvecklats över tid. På senare tid har Socialdemokraterna utvecklat det på ett drastiskt sätt, till att omfatta nästan allt som partiet tycker just nu.

I själva verket tycks den nya socialdemokratiska svenska modellen vara att konsekvent motarbeta alla reformer som kan tänkas skapa jobb.

Det som traditionellt sett har förknippats med den svenska modellen är den svenska arbetsmarknadsmodellen. Den innebär att parterna själva bestämmer villkoren på arbetsmarknaden – inte vi politiker. Ofta sker det genom kollektivavtal, men i modellen ingår också rätten att inte teckna kollektivavtal. Det är helt enkelt upp till parterna själva. De ska bestämma – inte vi. Inte minst gäller detta lönenivåerna.

Trots denna historiska tradition vill regeringen nu genom offentlig upphandling överlåta till oss politiker att bakvägen lagstifta om villkoren på den svenska arbetsmarknaden. Med tanke på hur stor offentlig sektor vi har får detta också stor påverkan.

Den som inte lyder regeringen kommer att utestängas från hela den offentliga marknaden. De utestängs från 50 upphandlingar per dag, från 600 miljarder kronor om året och från en femtedel av Sveriges bnp. Det är i allra högsta grad att från politiskt håll definiera villkoren på den svenska arbetsmarknaden. Det strider mot den svenska modellen, som man ibland anklagar oss moderater för att vilja överge. I själva verket är det regeringen som skakar fundamenten för den svenska modellen. Men som bekant: Anfall sägs ofta vara bästa försvar.

Herr talman! Regeringen skickade ett tjockt brev till Lagrådet. Det innehöll ett förslag till ny upphandlingslagstiftning. Svaret de fick var nästan lika tjockt, men betydligt skarpare. De direktiv som den nya lagstiftningen bygger på lämnar en hel del övrigt att önska. Men det ursäktar inte att regeringen föreslår en helt obegriplig lagstiftning som kommer att ställa till det ordentligt för dem som skapar jobb och för dem som köper in till det offentliga.

Lagrådet kritiserade också förslagets omfattning – 1 000 paragrafer! Det är en helt omöjlig produkt för både inköpare och företag att sätta sig in i.

Från regeringens sida borde man jobba för att minska regelbördan och ta fram ett bättre förslag till lagstiftning. Men i stället gör man precis tvärtom genom att lägga till ännu fler regler som ställer krav enligt kollektivavtal, i alla led – ända ned till minsta underleverantör. Detta ska till och med gälla den enskilda företagaren utan anställda, kanske en elektriker som gör jobb på ett bygge. Förslaget har ännu inte varit i Lagrådet, men jag kan tänka mig att de har en och annan synpunkt. Remissinstanserna har varit extremt kritiska.

Hur vi gör våra offentliga inköp är viktigt. Offentlig upphandling ska vara en ansvarsfull process som hjälper företag att växa, som tar hänsyn till arbetstagarna och som tar ansvar för varje skattekrona. Offentlig upphandling får inte tillåtas att bli en lekplats för socialistiska projekt, vars egentliga syfte endast är att gynna fackföreningarna.
(Applåder)

Anf. 11 MIKAEL ESKILANDERSSON (SD):

Herr talman! Jag tycker att EU är lite överskattat som ursäkt. Jag vill inleda med att säga att Socialdemokraterna liksom Alliansen är välkomna att söka stöd hos oss för sina synpunkter.

Jag tycker att det är självklart att kraven i en upphandling ska kunna ställas även utifrån arbetsmiljö- och arbetsvillkor, även om de inte kan gälla att man ska ha avtal med en speciell part eller ett speciellt fackförbund.

Dock får det aldrig bli så att kraven baseras på önskemål om sammansättningen av arbetare utifrån ålder, kön eller ursprung. Här måste företagen ha frihet att själva organisera sig. Dessutom kan krav på arbetarnas ursprung, kön eller ålder leda till att företagen tvingas till diskriminering vid anställning. Därför bör kraven vid upphandling främst beröra kvalitet, arbetsförhållanden och arbetsmiljö.

En sak som jag tror är viktig för våra mindre företag är att man delar upp upphandlingarna. För att kunna öka konkurrensen om upphandlingarna krävs att dessa är tillräckligt små för att bli intressanta för ett mindre företag. Ett misstag som kommuner ofta gör är att lägga ut alltför stora projekt i en upphandling. Då blir det omöjligt för mindre företag att vara med och konkurrera. Genom att dela upp upphandlingarna i flera bitar kan konkurrensen ökas, och fler företag får möjlighet att delta. Detsamma gäller naturligtvis för staten. Jag tror att detta är ett mycket större hinder än det faktum att man skulle behöva hålla en viss lönenivå.

Herr talman! Vågar vi tala om det som är det grundläggande problemet – det som har lett fram till att situationen ser ut som den gör? Under hela 2000-talet har övriga partier genom sin flyktingpolitik bedrivit en överutbudspolitik på arbetsmarknaden där man har ökat antalet arbetstagare i en takt som företagen och samhället i övrigt inte har kunnat svara upp till. Detta har man gjort gemensamt och i samförstånd, och alla som har ifrågasatt det rimliga i att det skulle bildas 100 000-tals jobb på mycket kort tid i Sverige har man snabbt stämplat som rasister.

Denna överutbudspolitik har gett oseriösa företagare en nästan outtömlig massa av arbetssökande som kan utnyttjas, då alternativa arbeten knappast finns. På en välbalanserad arbetsmarknad är det svårare att utnyttja en arbetstagare, då denna lättare kan byta till en seriös arbetsgivare och på så vis själv förhindra att bli utnyttjad av sin arbetsgivare.

Detta är i grunden enkel tillgång och efterfrågan, som helst ska vara i balans. Det är grundläggande för all ekonomi och även för politiken, men det har övriga partier valt att blunda för. I stället har man fortsatt med en politik som utgår från att efterfrågan ska komma, om inte omedelbart så i alla fall mycket snart. Man påstod tidigare att bara 40-talisterna går i pension så skulle bristen på arbetare bli enorm. Nu vet jag inte hur många 40-talister som faktisk fortfarande jobbar, men jag tänker på min egen far som är född 1940 och nyligen firade sin 76-årsdag.

Det som förespråkarna av denna överutbudspolitik verkar ha missat, medvetet eller omedvetet, är att företagen konstant har arbetat för att minska behovet av arbetskraft. Svenska företag producerar alltmer per arbetare räknat och denna utveckling fortsätter, på gott och ont. Man måste anpassa politiken till den verklighet som faktiskt råder, och man kan inte bara hoppas på att det ska lösa sig. Det kommer inte att komma några killar från TV3 och fixa till det.

Egentligen borde både den nuvarande och den tidigare regeringen ha fått besök av *Lyxfällan* för länge sedan.

Anf. 12 JANINE ALM ERICSON (MP):

Herr talman! Även om det kanske inte låter så i delar av debatten här i dag händer det mycket saker runt om i landet på området. I allt fler kommuner, regioner och landsting lyfts upphandlingen redan i dag till en strategisk nivå och tilldelas alltmer resurser för att arbetet ska kunna utvecklas.

Ett av skälen är att politiker på alla nivåer har sett vilken avgörande betydelse en väl fungerande offentlig upphandling kan ha både för att minska kostnader och för att påverka samhällsutvecklingen.

Ett tydligt sådant exempel är utvecklingen av livsmedelsupphandlingarna, som på många håll numera har stort fokus på ekologiska och miljömärkta varor och ofta även ett stort fokus på djurhänsyn. De är dessutom anpassade för att passa mindre och lokala livsmedelsproducenter. Inom detta område har det blivit tydligt vilken skillnad en väl genomförd upphandling kan innebära både för dem som producerar maten och för dem som ska äta den i skolan eller i servicehuset.

På samma sätt kommer krav på rättvisa arbetsvillkor i upphandlingar att ytterligare sätta fokus på vilken nytta upphandling kan göra för att på riktigt göra skillnad för människor. Den senaste kommunen i raden som börjar ställa sociala krav är Alingsås, som jag kommer ifrån. Upphandlingschefen Johanna Hellström berättar att sysselsättningskrav är det första steget men ser redan nu arbetsmiljö och integration som möjliga framtida krav. Tanken är att genom sociala krav kunna bidra till sunda arbetsvillkor och sund arbetsmiljö och att kunna främja lika rättigheter och tillgänglighet. Förståelsen för att upphandling kan göra skillnad finns på fler och fler ställen runt om i landet, och Miljöpartiet är med och driver denna utveckling framåt.

Det är positivt med de ökade möjligheterna att ställa miljökrav och sociala krav, men det finns fler förändringar i de nya upphandlingsreglerna som kommer att ge positiva effekter. Till exempel kommer det att vara möjligt att upphandla reserverade kontrakt som innebär att i vissa utvalda upphandlingar kan endast leverantörer med ett syfte om social integration lämna anbud. Detta kommer att underlätta för sociala företag och för att få in personer i arbete som skulle ha svårt att få ett jobb på egen hand.

En annan positiv förändring är att det kommer att vara möjligt att utvärdera en upphandling på en varas hela livscykelkostnad. Med livscykelkostnad menas inköpskostnad, energiförbrukning, underhållskostnad samt kostnad vid livslängdens slut. Även externa kostnader som utsläpp av till exempel växthusgaser och andra förorenande ämnen kan räknas med.

Det är viktigt med livscykelanalyser. Ett exempel är att en LED-lampa är energisnål och kvicksilverfri men mycket dyrare. Den håller dock mycket längre och minskar till exempel kostnaderna för dyra byten i tak eller gatlyktor, vilket gör den mycket billigare om man tar hänsyn till även till den kostnaden.

Återigen vill jag bara konstatera att en ny upphandlingslagstiftning är viktig att få på plats för att kunna stärka arbetet med att nå andra mål, såsom bättre miljö och ökad social hållbarhet.

Anf. 13 EMIL KÄLLSTRÖM (C):

Herr talman! Det framkommer nyheter under pågående debatt här. Fram till för bara några minuter sedan hade åtminstone inte jag koll på att riksdagen genom sin taxiupphandling bidrar till lönedumpning. Om detta stämmer uppmanar jag herr talmannen att ta det vidare, för så kan vi givetvis inte ha det.

Jag vill tacka Janine Alm Ericson för ett klokt, lugnt och balanserat inlägg. Det är här någonstans frågan ligger – det sker redan i dag förbättringar inom den pågående lagstiftningen.

När det gäller saker som vi alla verkar vara hyfsat överens om, till exempel att det finns en hel del att göra kring livsmedel, såsom har nämnts, och kring vissa sociala hänsyn måste vi, precis som när det gäller riksdagens eventuella felaktiga eller problematiska upphandling av taxitjänster, se oss själva i spegeln och säga: Hur kan vi som makthavare och beslutsfattare på olika nivåer ta vårt ansvar?

Det är inte sant att det är lagstiftningen som är i vägen när det gäller exempel livsmedelsupphandling. Problemet är att vi har ett antal kommunala, regionala och nationella beslutsfattare som inte är beredda att betala priset. Hur vet vi det? Jo, för att vissa kommuner, landsting och statliga aktörer redan nu gör detta jobb riktigt bra och klarar det inom dagens lagstiftning.

Jag noterade att civilministern höll ett anförande på de socialdemokratiska kommundagarna. Jag hoppas att Ardalan Shekarabi då passade på att säga åt de dryga 100 socialdemokratiska kommunstyrelseordförandena att åka hem och göra hemläxan. Det finns ingen anledning till att vi ska vänta på en ny lagstiftning eller beslut i EU för att leverera på detta område. I de allra flesta kommuner handlar det bara om att bifalla en motion som Centerpartiet har lagt fram. Då skulle man slippa en massa onödigt jobb på Regeringskansliet.

Det grundläggande problem jag har med de processer jag refererade till i mitt förra inlägg är att det blir alltför mycket överbyggnad och krångel och att företag känner att de nästan måste anställa en egen jurist för att hålla koll på allt som gäller.

När det gäller att ställa krav på just kollektivavtal har vi nära 700 sådana avtal i Sverige. I många fall kommer det att handla om att det är svårt att avgöra vilket avtal som ska gälla för en viss bransch eller upphandling. Det kommer att vara väldigt svårt att avgöra vad som är kollektivavtalsliknande villkor i just det fallet.

För många mindre kommuner och upphandlare blir den naturliga följden av detta att man spelar säkert. Om man väljer ett av de större företag som har tecknat kollektivavtal sitter man säkert och riskerar inte att göra fel, vilket är en känsla som ofta infinner sig bland våra upphandlare. En stor del av de problem vi ser handlar om att kommuner och andra inte vill göra fel, och då tar man det säkra, som ibland kan vara lite sämre.

Det finns saker att komma överens och samtala om. Men det ska vi inte göra i aktuella debatter med ett visst tonläge eller genom att lägga fram förslag som vi vet att en majoritet i riksdagen troligtvis inte kan ställa upp på, utan det gör vi genom att hamra fram vad vi kan komma överens om och vad som kan vinna majoritet. Det är så jag tycker att en minoritetsregering ska jobba, så länge den nu sitter.

(Applåder)

Anf. 14 ALI ESBATI (V):

Herr talman! Jag misstänker att det finns många ute i stugorna som avskräcks om de ser i tv-tablån att det är en aktuell debatt om offentlig upphandling. Det låter liksom fjärran och tråkigt. Det vore synd om det är så, för jag hoppas verkligen att det är många som lyssnar på denna debatt.

Debatten har blivit lite märklig och stundtals nästan surrealistisk, men den är ändå väldigt talande när det gäller de otroligt tomma och märkliga argument som kommer upp från högerkanten när man pratar om något så grundläggande som vilka villkor vi ska ha när folk jobbar i samhället och när det offentliga använder sina pengar till att köpa saker som företag konkurrerar om att få leverera till det offentliga.

Det har som sagt varit många märkliga argument som har snubblat över varandra. Från moderat håll hördes olika idéer om att detta är juridik och jättesvårt. Men man ska inte bara avfärda och säga att det finns juridik här. Det är ju precis detta det gör, och därför finns det ett stort arbete för att förenkla och se till att det blir bra.

Jag vet inte om man har olika traditioner i olika partier, men hos oss är det vanligt att man när ett ämne ska diskuteras kollar på de underlag som finns till debatten. Här i min hand har jag till exempel den offentliga utredningen *Upphandling och villkor enligt kollektivavtal* och regeringens utkast till lagrådsremiss *Miljö-, social- och arbetsrättsliga hänsyn vid upphandling*. Det är precis detta som efterlyses – hur vi ska hantera de juridiska problemställningarna. Det är därför man tillsätter utredningar och skickar lagrådsremisser. Detta görs, och det vore fint om vi kunde diskutera det. Nu blev det inte så den här gången.

Som Ardalan Shekarabi var inne på är det intressant att detta är samma typ av agerande från de borgerligas sida som när det gäller utstationeringsdirektivet. När de själva regerade sa de: Vi vill verkligen värna om den svenska modellen, men tyvärr har Lavaldomen kommit. Det finns ingenting vi kan göra för att se till att det blir lika lön för lika arbete i Sverige.

Nu startar man en process just för att se till att utstationeringsdirektivet förändras till det bättre. Då kommer de och säger: Nej, det vill vi inte göra. Det vill vi inte röra. Det är ju jättekonstigt.

Men om man tänker efter är det inte så konstigt, för det är bekvämt att gömma sig bakom en diffus och komplex EU-lagstiftning. Det är lättare att säga att det inte går på grund av EU-rätten än att man inte vill att de gemensamma medlen ska användas till att upprätthålla anständiga villkor

för den svenska arbetsmarknaden. Det är en mycket svårare ståndpunkt att argumentera för. Jag förstår att Moderaterna inte vill göra det öppet, men detta är inte ett bra sätt att debattera och argumentera på.

I grund och botten handlar det om att man verkar känna en avsky mot kollektivavtal, och man får det att låta som att det är en kul grej som socialister har hittat på. Men det är faktiskt det som styr det mesta på den svenska arbetsmarknaden – 85 procent är täckta av kollektivavtal.

Det som gäller på den svenska arbetsmarknaden och i den svenska modellen är att det är starka parter som kommer överens. Och hur uttrycks denna överenskommelse? Jo, genom kollektivavtal. Det är helt rimligt och självklart att villkor som ska vara anständiga och kunna följas upp på ett rimligt sätt måste ha någon koppling till de kollektivavtal som finns inom branschen.

Jag tycker att högerpartiernas väljare ska kunna fundera över vad det betyder att företrädare för dessa partier kallar kollektivavtal för en lekplats för socialistisk politik. Det tror jag att många fackligt aktiva borgerliga också skulle tycka är ganska provocerande.

(Applåder)

Anf. 15 SAID ABDU (L):

Herr talman! Vi liberaler vill att det ska vara enkelt, givande och lönsamt att driva företag. För oss liberaler är företagandet ett uttryck för individens möjlighet att förverkliga sina drömmar. Det är genom företagens möjlighet att växa som jobb skapas. Fler jobb betyder fler livschanser för fler individer, det betyder ett minskat utanförskap och det betyder ökade skatteintäkter och ökat välstånd för vårt gemensamma samhällsbygge.

Utgångspunkten för vår politik är att det ska löna sig att driva företag och att ta risker. Då måste förutsättningarna för landets företag anpassas efter de utmaningar som entreprenörerna möter i globaliseringens, digitaliseringens och urbaniseringens spår.

Som gammal ordförande för Företagarna hemma i Trollhättan kan jag stolt säga att fyra av fem jobb skapas i små företag, eller till och med nio av tio jobb. Men då måste vi fortsätta med att först tänka småskaligt när det kommer till näringslagstiftningen. Det är synd att regeringen inte kan tänka så långt och ställa samma krav på företag oavsett storlek, oavsett kollektivavtal eller icke kollektivavtal.

Regeringens binära världsbild leder nu fram till att man vill ställa krav på svenska företag. Svenska företag måste ha kollektivavtal eller motsvarande kollektivavtal – som civilministern nämnde – för att kunna delta i offentliga upphandlingar. Det är ett svårt slag mot småföretag i Sverige som riskerar att utestängas från upphandlingar till ett värde av 600 miljarder. Regelförsvåringen och den näringsfientliga politiken stänger ute många av de egenföretagare som finns i landet.

Jag undrar vad man säger till tapetsseraren som driver en egen firma och som lägger ett anbud på att reparera kommunens fåtölj. Jag undrar vad man säger till utbildningsföretaget som vill erbjuda landstiget en förvaltningsutbildning, men som bara drivs av två kompanjoner i ett handelsbolag.

Regeringens budskap är tydligt: Teckna kollektivavtal med någon av parterna som sitter med i Socialdemokraternas verkställande utskott och kom sedan tillbaka! Nej, herr talman, jag säger som Daniel Ek och Martin Lorentzon på Spotify: Någonting måste göras ifall vi inte ska bli omsprungna. Annars flyttar företag som Spotify sin verksamhet från Sverige. (Applåder)

Anf. 16 LARRY SÖDER (KD):

Herr talman! Det har varit mycket diskussion om den svenska modellen. Då kan man fundera på vad som är den svenska modellen. Jag skulle gärna vilja ha en definition av det. Min definition är nog inte likadan som Socialdemokraternas. Definitionen för mig innebär inte att man ska utestänga svenska familjeföretag från att lägga anbud eller att utestänga småföretagare från en väsentlig del av möjligheten till försäljning.

Jag vill gå tillbaka till min bild av bonden som ville leverera potatis till skolan som ligger bredvid bondens mark. Det är där som vi måste sätta fokus för att man ska kunna hitta i den här djungeln av regler. Vi måste se vad det egentligen är som vi borde diskutera. Vi behöver inte diskutera svenska kollektivavtal som kommer att försvåra för de svenska småföretagen, utan vi behöver kanske diskutera en annan del av upphandlingen, till exempel upphandlingsprocessen som tar alldeles för lång tid i dag. Både processen och avtalsspärren tar ungefär två månader. Då räknar man inte in den tid som det tar att utarbeta upphandlingsunderlaget och fatta beslut om det.

Vi måste se till att det blir en snabbare process så att fler kan vara med och lägga anbud. Vi har varit inne på problemet med låga anbud. Vi ska ge kommunerna kunskapen att se när anbuderna är så låga att de kan förkasta dem. Det kräver en viss kunskap, och det borde man lägga krut och kraft på. De oändliga paragrafer som finns i upphandlingsdirektiven gör att småföretagen dignar av funderingar kring alla dessa paragrafer. Det gör kanske att de avstår från att lämna ett anbud över huvud taget.

Vi måste förtydliga och förenkla dessa upphandlingsregler för att de svenska företagen ska kunna vara med och lägga anbud. Vi kan då inte ha ett perspektiv som gör att vi utestänger småföretagare.

Jag tog också upp detta med överklagandegraden i mitt anförande tidigare, och jag vill säga det igen: Alltför många upphandlingar överklagas. Därför måste man se över reglerna så att detta inte händer. Det skapar oreda och många problem för kommunerna. Om en upphandling överklagas och överklagandet bifalls kommer det att skapa mycket kaos och problem i kommunen, om man redan har startat ett bygge.

Jag tror att regeringen måste fundera igen. Vad innebär den svenska modellen? Är det att den svenska medborgaren ska känna sig trygg med det som kommunen levererar och att den svenska småföretagaren kan vara med och delta i upphandlingarna? I så fall är svenska kollektivavtal inte den rätta vägen att gå.

(Applåder)

Anf. 17 Statsrådet ARDALAN SHEKARABI (S):

Herr talman! Emil Källström satte nog fingret på den utmaning som vi har framför oss. Kommunerna kan och bör göra mer. De gör mycket och inte sällan i samarbete mellan regeringspartierna och Centerpartiet. Man

går framåt med ett nytt strategiskt tänk kring offentliga upphandlingar. Man ser offentliga upphandlingar mer och mer som ett strategiskt verktyg för att modernisera offentlig sektor och förbättra vårt samhälle.

Problemet är att kommunerna gör detta trots eller tack vare lagstiftningen. Jag ska nämna ett exempel som gäller krav på djurhållningsnivåer i samband med köttupphandlingar. Där var lagstiftningen inte alls särskilt positiv. Juristerna var otroligt skeptiska. Ett kommunalråd i Sigtuna bestämde att man skulle ta fajten mot lagstiftningen, mot gällande praxis. Man ställde då krav på att de som skulle få leverera kött till kommunen skulle också respektera de djurhållningsregler som vi har i Sverige.

Ärendet blev överklagat av de anbudsgivare som förlorade. Saken hamnade i förvaltningsrätten, där kommunen förlorade. Men just i det här fallet råkade Sigtuna ha ett kommunalråd som stod på sig, som inte var rädd för överprövningar och som hade självförtroende. Kommunen överklagade alltså till kammarrätten, stod på sig och argumenterade för sin sak och vann. Och sedan ändrades praxis på detta område.

Kommunerna ska inte göra positiva insatser i strid med lagstiftningen. Vi ska ha en lagstiftning som är tydlig, som erbjuder möjlighet till upphandlande myndigheter att genomföra hållbara offentliga upphandlingar.

Samma problem som på djurhållningsområdet har vi nu på området som rör löntagare. Där måste det finnas tydlighet och klarhet, så att man inte premierar osjysta villkor i samband med offentliga kontrakt. Det borde vara en självklarhet.

Anf. 18 MARIA MALMER STENERGÅRD (M):

Herr talman! Jag vill inleda med att vara tydlig. Kollektivavtal är jättebra för jättemånga. Men det är inte kollektivavtalen som jag vänder mig emot, utan det är mot tvånget, att tvinga människor in i kollektivavtal i små företag. Sex av tio företag med färre än 50 anställda har inte kollektivavtal, och de utgör 99 procent av alla företag.

Vi är alla överens om att de varor och tjänster som vi köper för våra gemensamma skattepengar ska skapas under sjysta förutsättningar. Ingen vill se att våra gemensamma medel går till lönedumpning, orimliga arbetstider eller miljöförstöring. Jag tycker att det är synd att man spelar bort korten här genom att försöka smeta på varandra olika inställningar.

Herr talman! Lösningen stavas inte mer krångel och färre svenska jobb. Precis som någon remissinstans påtalade bär regeringens förslag prägeln av kollektiv bestraffning. Bara för att det finns de som inte sköter sig väljer man att straffa alla.

Regeringens förslag leder till sämre konkurrens, högre priser och färre jobb, och vem gagnar det? Det gagnar inte de offentliga finanserna, inte företagen och inte jobben.

På svensk arbetsmarknad ska det finnas trygga anställningsvillkor. Men den största tryggheten för arbetstagare ligger i framgångsrika arbetsgivare. Den tryggheten riskeras med regeringens politik.

Herr talman! Detta är tyvärr en ideologiskt driven produkt som saknar förankring i EU-rätten, som missgynnar svenska småföretagare som driver jobben utomlands. Vi har tuffa utmaningar framför oss i Sverige. Ska vi klara integrationen och framtidens välfärd behöver det bli fler som ställer klockan på morgonen för att gå till jobbet. Med regeringens förslag blir

det färre, och vi kan aldrig bidra till att genomdriva detta i den här kammaren.

(Applåder)

Anf. 19 MIKAEL ESKILANDERSSON (SD):

Herr talman! Jag kan konstatera att det finns klara skillnader mellan blocken. Man kan se tre olika vägar. Alliansen bryr sig mest om företagar- nas rätt att skippa de fackliga avtalen. Man pratar till och med om att det är ett straff att tvingas att följa fackens avtal som lägsta nivå. Socialdemo- kraterna bryr sig kanske mest om fackförbundens avtal. Sverigedemokra- terna, som jag själv företräder, försöker dock se till hur vi ska få en väl- fungerande helhet, där hela den svenska modellen försvaras.

Det går inte att lyfta ut upphandlingar från den övriga politiken, utan allt måste hänga samman. Med fungerande företag som konkurrerar på lika villkor och utan överbudspolitik på arbetsmarknaden kan arbetstillfällena i Sverige tryggas och välfärden bevaras. Detta kräver att man tänker i flera led innan man fattar beslut som påverkar den svenska arbetsmarknaden.

Vi behöver kommuner och stat som aktiv part när det gäller att ställa krav på marknaden, så att den utvecklas på ett sätt som vi kan vara stolta över. Vi ska följa upp, så att vi verkligen får det vi har beställt och det vi har betalat för. Men det är för viktigt för att överlåta åt fackliga organisa- tioner med oklara ambitioner. Med huvudentreprenörsansvar kan vi för- hoppningsvis garantera att inga pengar som betalas ut av det offentliga används för svarta löner eller annan skattesmitning. Vi ska ta ansvar för våra upphandlingar i alla led, och genom kontinuerlig uppföljning kan vi garantera att svenska arbetares rättigheter gäller alla på den svenska arbetsmarknaden. Kort sagt är det fråga om ett ansvarstagande för jobben på riktigt.

Anf. 20 JANINE ALM ERICSON (MP):

Herr talman! Det står väl ganska klart att syftet med reglerna i det nya upphandlingsdirektivet är att skapa bättre möjligheter att använda upp- handling för att nå samhällseliga mål genom till exempel utökade möjlig- heter att ställa miljökrav och sociala krav i offentliga upphandlingar.

Den ökade användningen av miljökrav och sociala krav innebär att färre upphandlingar jämfört med i dag kommer att utvärderas enligt lägsta pris. Trots att det händer en del måste vi tydligare gå ifrån att fokusera på vem som sätter det lägsta priset och i stället fokusera på vem som har den bästa produkten eller levererar den bästa tjänsten.

Miljöpartiet stöder och välkomnar kraven på att leverantörer som pro- ducerar varor och tjänster som har upphandlats åt det offentliga gör detta med beaktande av skäligen arbetsvillkor. Allt annat vore ovärdigt, vilket har konstaterats tidigare i den här kammaren. Det finns otaligen exempel de senaste åren på genomförda upphandlingar som inneburit att arbetstagare utnyttjats på ett sätt som aldrig kan vara acceptabelt i Sverige. Detta är någonting som regeringen har uppmärksammat och som nu kommer att hanteras genom lagstiftning, så att det blir obligatoriskt att ställa vissa ar- betsrättsliga krav i de upphandlingar där det är motiverat.

Med det nya regelverket och en upphandlingsmyndighet som blivit varm i kläderna finns förutsättningar för att på allvar höja nivån och skapa en strategisk offentlig upphandling i Sverige. Då blir upphandlingen på riktigt ett av de verktyg samhället kan använda för att nå ett modernt och hållbart samhälle.

(Applåder)

Anf. 21 EMIL KÄLLSTRÖM (C):

Herr talman! Vi var nog flera som var lite skeptiska till själva syftet med den här debatten. Om det är en proposition på gång tar man i vanliga fall diskussionen när propositionen läggs fram. Men om vi ska försöka se någon form av silver lining på att vi har stått här denna eftermiddag tycker jag att det har tydliggjorts var olika partier står i de här frågorna.

Jag kan konstatera att regeringen nu har ett vägval. Vill man, efter att det skett en process på EU-nivå, förnya och modernisera den svenska upphandlingslagstiftningen, förtydliga vad som gäller i ett antal frågor och ge kommunerna stöd i att ställa ett antal krav på såväl vissa sociala hänsyn som kvalitet och liknande, då finns det nog goda möjligheter att komma överens kring detta. Men väljer man konflikt i stället för samförstånd, väljer man vägen att ställa krav som gäller alla och går ut över alla småföretag i Sverige, som missgynnar alla svenska företag i konkurrensen med utländska företag, då är det någonting som man antingen inte kommer att få igenom i denna kammare över huvud taget eller får igenom med mycket svag majoritet. Det vore olyckligt vilket som.

Jag hoppas att den här processen kommer att sluta med att vi i brett samförstånd får igenom en klok uppdatering av den svenska upphandlingslagstiftningen. Men sedan gäller det också att vi fortsätter det som nu initierats lite, att vi fortsätter att ligga på både oss själva och våra kollegor på lokal och regional nivå och ser till att vi upphandlar så att det blir sjysta villkor och god kvalitet och så att det inte bara är lägsta pris som gäller i varje läge, för att det är att bita sig i svansen. Det jobbet kommer att krävas oavsett var den här propositionen landar.

(Applåder)

Anf. 22 ALI ESBATI (V):

Herr talman! Det här är en debatt som i grunden handlar om huruvida de enorma summor pengar som vi gemensamt använder till att upphandla saker i kommuner, landsting och stat ska användas till att stärka anständiga arbetsvillkor för dem som gör jobbet eller till att snarare undergräva dem. Hos svenska folket finns ett väldigt brett stöd för det förstnämnda. När vi använder våra gemensamma pengar är det helt självklart att vi också ska kunna ha en del gemensamma mål för användningen av pengarna.

I den här kammaren är det tyvärr inte lika självklart. Det är beklagligt, tycker jag, att en del av de borgerliga partierna låter sitt förakt för ett grundläggande element i den svenska modellen, nämligen teckningen av kollektivavtal, skina igenom och undergräva det nödvändiga arbete som görs för att förbättra och modernisera lagarna om offentlig upphandling. Det är trist, tycker jag, men jag hoppas att debatten så småningom kommer att få fler på bättre tankar på det området.

Prot. 2015/16:90
12 april

*Aktuell debatt om
villkor för upphandling*

Det har sagts en del i den här debatten om att saker och ting ska vara enkla. Och det är precis därför det här arbetet är så himla viktigt. Det blir ju betydligt enklare med tydliga spelregler. Det blir också betydligt enklare att både genomföra och följa upp de villkor som finns om man lutar sig mer mot de gällande och väl genomarbetade metoder som finns för att komma överens om och nedteckna de villkor som ska gälla, nämligen kollektivavtalen. Det är så det funkar när man genomför lagstiftning som pekar mot den roll kollektivavtalen ska ha, nämligen som grunden för hur den svenska modellen kommer till uttryck. Parterna kommer överens om vad som ska gälla, och så hänvisar man dit. Så hoppas jag att vi kan förnya och förbättra upphandlingslagarna.

(Applåder)

Anf. 23 SAID ABDU (L):

Herr talman! Lagrådet har haft svårt att förstå regeringens förslag om vilka krav som får och bör ställas vid offentliga upphandlingar. Miljökrav och sociala krav bör ställas i offentliga upphandlingar när det är lämpligt. Frågan är således: När är det lämpligt? Det lämpliga är att skapa en tydlig lagstiftning som inte leder till osäkerhet för vare sig företagen eller allmänheten. Lagtexten ska inte vara ett forum för tyckande utan ska stipulera tydliga regler som följs av sanktioner ifall de överträds.

I stället för att komma med ny regelförsvarande politik borde regeringen utbilda sina myndigheter i att bli goda beställare, vilket har nämnts här i dag. Dagens regelverk för att gynna goda och resurseffektiva upphandlingar räcker långt nog. Redan i dag finns det goda möjligheter för upphandlande aktörer att avvisa misstänkt låga anbud, vilket exemplifierats i dag. Här måste samma princip som i näringslivet gälla: Är det för bra för att vara sant är det förmodligen inte sant. Detta tror jag att det offentliga kan stå för självt, med ett återinfört ämbetsmannaansvar som sanktionsmöjlighet.

I de folkvalda församlingarna måste regeringen se till sig själv och sina partikamrater. Man sitter i beslutande ställning i en majoritet av landets valda församlingar. Men detta gäller även oss som är i opposition runt om i landet.

Slutligen vill jag uppmana civilministern att ha med småföretagens och egenföretagarnas perspektiv i det fortsatta arbetet med utformningen av propositionen.

(Applåder)

Anf. 24 LARRY SÖDER (KD):

Herr talman! Upphandling av varor och tjänster för offentlig verksamhet måste ske på ett öppet, rättssäkert och transparent sätt. Det är viktigt att alla aktörer har möjlighet att lämna sina anbud i samband med upphandling och att det finns en fungerande konkurrens. Stat, landsting och kommuner måste också få förstärkta förutsättningar att ta etiska, miljömässiga och sociala hänsyn vid upphandlingar. Hinder som höga kostnader och snäv tidsram för att ta fram anbud måste motverkas på det sätt som är möjligt.

Upphandlingar är en stor och viktig del för kommunerna i dagsläget. Ur kommunernas synvinkel vill man givetvis ha så mycket verksamhet och kvalitet som möjligt för pengarna, och ur företagarnas synvinkel har man en möjlighet att få vara med och leverera till kommunerna.

En lag måste, förutom att se till att det blir så lika villkor som möjligt för dem som lämnar anbud, även kunna understödja ett gott samarbete mellan de bägge parterna i upphandlingen.

Den nuvarande lagen behöver förändras för att kunna understödja det som vi vill uppnå och förenkla för företag att kunna ta del av upphandlingar på ett bättre sätt.

Vår önskan är att vi får fram ett förslag till riksdagen så snart som möjligt, så att vi kan diskutera utifrån ett verkligt förslag. Det skulle vara mycket välkommet. Tiden har sprungit ifrån den lagstiftning som är i dag, och vi är nog alla överens om att vi behöver hitta en förändring.

Vi är också överens om att lönedumpning inte är okej. Vi kan reglera detta på annat sätt än genom att kräva kollektivavtal, och det är vi beredda att göra.

(Applåder)

Anf. 25 Statsrådet ARDALAN SHEKARABI (S):

Herr talman! Jag vill inledningsvis tacka för denna debatt. Det har varit en viktig debatt. Partiernas positioner har tydliggjorts, och det underlättar det fortsatta arbetet.

Efter Sveriges Radios rapportering vet vi att i dag är det förmodligen en taxichaufför som kör färdtjänst i Stockholm för som lägst 27 kronor i timmen. Det kan vara historia den 1 januari 2017, om regeringen gör sitt jobb och om riksdagen gör sitt jobb.

Jag kan lova riksdagen att vi kommer att göra allt vi kan för att lägga fram en proposition som löser det här problemet och som beaktar de olika perspektiv som måste beaktas: små och medelstora företag, tydlighet och öppenhet och alla de andra perspektiven på den offentliga upphandlingen. Men det är rimligt att vi ställer krav på sjysta villkor. Det är rimligt att vi har en lagstiftning som sätter stopp för att företag med osjysta villkor ges konkurrensfördel.

När vi lagt fram förslaget förutsätter jag att Sveriges riksdag fattar ett beslut och sätter stopp för denna sociala dumpning, för vi är skyldiga våra medborgare detta. Det är våra skattepengar vi pratar om. Våra skattepengar ska aldrig användas till social dumpning. Och det är vi som beslutar om det, inte EU eller någon annan. Det är Sveriges riksdag som stiftar lagen.

Tack för den här debatten!

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 2 Justering av protokoll

Protokollet för den 22 mars justerades.

§ 3 Anmälan om ersättare

Andre vice talmannen anmälde att Christer Adelsbo (S) skulle tjänstgöra som ersättare för Anna Wallentheim (S) under tiden för hennes ledighet den 1 juli–31 december.

§ 4 Anmälan om kompletteringsval

Andre vice talmannen meddelade
att Centerpartiets riksdagsgrupp anmält Staffan Danielsson som suppleant i skatteutskottet och
att Socialdemokraternas riksdagsgrupp anmält Christer Adelsbo som suppleant i socialutskottet och i kulturutskottet under Anna Wallentheims ledighet.

Andre vice talmannen förklarade vald till

suppleant i skatteutskottet
Staffan Danielsson (C)

Andre vice talmannen förklarade vald *under tiden den 1 juli–31 december* till

suppleant i socialutskottet
Christer Adelsbo (S)

suppleant i kulturutskottet
Christer Adelsbo (S)

§ 5 Anmälan om faktapromemorior

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

2015/16:FPM67 Ändring av utstationeringsdirektivet *SWD(2016) 52*, *SWD(2016) 53*, *KOM(2016) 128* till arbetsmarknadsutskottet

2015/16:FPM68 EU:s tillträdande till Europarådets konvention om förebyggande och bekämpning av våld mot kvinnor och av våld i hemmet (Istanbulkonventionen) *KOM(2016) 109* till justitieutskottet

2015/16:FPM69 Kommissionens meddelande ”Att återvända till Schengen – en färdplan” *KOM(2016) 120* till justitieutskottet

§ 6 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Motioner

2015/16:3378 till utbildningsutskottet

2015/16:3364 till socialutskottet

§ 7 Ärenden för bordläggning

Prot. 2015/16:90

12 april

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Trafikutskottets betänkanden

2015/16:TU9 En fossiloberoende transportsektor

2015/16:TU11 Fordons- och vägtrafikfrågor

Finansutskottets betänkande

2015/16:FiU22 Bank-, försäkrings- och kreditupplysningsfrågor

§ 8 Svar på interpellation 2015/16:506 om kommunala naturreservat

Svar på

interpellationer

Anf. 26 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! Åhörare! Edward Riedl har frågat mig om jag och regeringen ämnar begränsa kommunernas rätt att inrätta naturreservat och göra det möjligt att upphäva redan inrättade kommunala naturreservat.

Herr talman! Låt mig inleda med att regeringen anser att det är oerhört viktigt att bygga fler nya bostäder. Behovet av nya bostäder är i dag otroligt stort. Boverkets prognos är att det behövs 705 000 nya bostäder fram till 2025.

Kommunala naturreservat är ett viktigt verktyg för att utveckla naturvärden på lokal nivå. Att inrätta naturreservat är ett av flera viktiga planeringsverktyg för kommuner. Min och regeringens uppfattning är att kommunerna använder sig av möjligheten att inrätta kommunala naturreservat på ett ansvarsfullt sätt för att skydda områden av värde för naturvärden och för friluftslivet. Det sker ingen översyn av reglerna för inrättande av kommunala naturreservat.

Jag anser att en aktiv grönstrukturplanering och inrättande av naturreservat stöttar ett attraktivt stads- och bostadsbyggande. En hållbar samhällsplanering är avgörande för möjligheten att åstadkomma den samhällsomställning som regeringen eftersträvar och som bland annat förtydligas i de av riksdagen beslutade miljö kvalitetsmålen och generationsmålet. Kommuner behöver därför planeringsunderlag som beaktar såväl behovet av bebyggelse som behovet av grönstruktur.

Genom att ta ett helhetsgrepp i arbetet med hållbar stadsutveckling, där bebyggelseutveckling går hand i hand med miljö-, klimat- och hälsofrågor, kan vi åstadkomma väl fungerande och attraktiva stadsmiljöer.

Anf. 27 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka ministern för svaret.

Vi är helt eniga om att bostadsbristen i Sverige har övergått till vad man kan kalla en akut kris på många håll i vårt land. Det hämmar samhällsutvecklingen när studenter inte kan tacka ja till sina platser på högskolor och universitet och när företag inte kan rekrytera den personal de vill därför att de inte har möjlighet att erbjuda bostäder där de har behov av personalrekryteringen.

Alliansregeringen gjorde en hel del för att öka bostadsbyggandet, tillgängliggöra befintliga bostäder, underlätta uthyrning med mera. Men det var givetvis inte tillräckligt. Mycket mer behöver göras och på många fler områden.

Herr talman! Jag har frågat ministern om hon tänker lyssna på vårt förslag från Moderaterna när det gäller att göra bostadsbyggande till ett riksintresse. Ministern svarar att hon mottagit Riksintresseutredningens betänkande, en utredning som den tidigare alliansregeringen beställde, och att frågan bereds i Regeringskansliet. Då är frågan: Hur länge ska den beredas? Och är ministern positivt inställd till att göra bostadsbyggande till ett riksintresse?

I dag får tolv statliga myndigheter peka ut riksintressen. Många gånger krockar dessutom olika riksintressen.

Nu är jag inne på fel debatt, en debatt för tidigt. I nästa inlägg tar jag rätt anförande, herr talman.

Anf. 28 LARS TYSKLIND (L):

Herr talman! Det var nästan så att jag blev lite förvirrad och undrade vad debatten handlade om egentligen. Men nu är jag med på banan och vill tacka Edward Riedl för att han har lyft en viktig fråga, och jag kan väl tacka för både frågan och svaret på frågan.

Jag vill vara tydlig med att vi från Liberalernas sida prioriterar byggande väldigt högt och att det krävs ett batteri av åtgärder för att få igång byggandet i Sverige. När det gäller detta kopplat till kommunala naturreservat handlar det om enklare regelverk i ett bredare perspektiv. Där är inte minst kommunernas översiktsplanering ett viktigt instrument som måste kunna användas på ett effektivt sätt.

Icke förty står Liberalerna också för en ambitiös naturvårdspolitik. Här finns en inbyggd målkonflikt, i alla fall om man ser det ur vissa aspekter.

Vi tycker nog ändå att det i grunden är svårt att ställa naturskydd mot utveckling, utan det är någonting som går hand i hand. Det som däremot framskymtar här och var i debatten är att man skulle missbruka naturvårdsargumentet för att hindra byggandet, och det är väl egentligen det vi diskuterar lite grann – om det är utbrett eller inte. Jag tror att det finns olika perspektiv här när det gäller storstadsperspektivet, kanske, och landsbygdsperspektivet. Jag tror inte att det är speciellt vanligt förekommande egentligen.

Det är alltså viktigt att man om man nu inrättar dessa kommunala naturreservat, som i de flesta fall naturligtvis har ett berättigande, gör det för att skydda. Det handlar ju om naturintressen, men det kan även handla om friluftintressen och om att jobba väldigt seriöst utifrån de tillämpningsregler som finns så att man gör noggranna genomgångar av vad man vill skydda och varför man vill skydda det. Det ska inte ske utifrån argumentet att man bara gör det för att hindra byggande.

På det sättet skulle man nog tycka att det var ganska intressant att göra en genomlysning. Jag vet inte om det finns någon genomlysning av detta och hur vanligt förekommande det är, eller om det finns något uppföljningsarbete kring detta med kommunala naturreservat. Ur den synvinkeln tycker jag dock att det vore intressant att kunna göra en sådan.

Anf. 29 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! Jag tackar för inläggen från de ledamöter som har valt att delta. Bostadsplaneringen och bostadsförsörjningen är en oerhört viktig fråga.

Det var ödmjukt av riksdagsledamot Edward Riedl att säga att den förra regeringen inte gjorde tillräckligt. Nej, för vi har en bostadsbrist som är alldeles för stor och där naturligtvis flera regeringar under lång tid inte har bidragit med vare sig regelverk eller framför allt kapacitet i byggandet, det vill säga att få fram byggbar mark samt säkerställa att det blir byggt och att det byggs för de grupper som efterfrågar bostäder.

Vi ska nämligen veta att det här med bostadsbrist också handlar om en efterfrågan som ska mötas. Det är inte alla typer av byggen i Sverige i dag som möter den största efterfrågan. Det gäller den efterfrågan som finns på framför allt hyresrätter från hushåll som inte kan gå in med eget lånat kapital. Hyresrätter säkerställer också en flexibilitet inte minst i de större städerna för människor att kunna flytta till arbete och utbildning och kunna byta bostadsort beroende på var i livet man står och hur familjesituationen ser ut.

När det gäller att bygga nya bostäder och säkerställa att vi får igång ett byggande av hyresrätter i Sverige ligger Sverige efter, och för detta behövs både en stark nationell politik och en samling från de svenska kommunerna. Vi ska veta att hälften av de svenska kommunerna i dag har bostadsbrist. Det finns ett genuint intresse för städerna och tätorterna att bygga, men det har också funnits flera led i byggprocessen som har varit svåra. Inte minst har vi haft en konkurrenssituation vi behöver jobba med. Där har det kommit in, ser jag nu, fler kommuner som jobbar med aktiva verktyg för att locka en bredare marknad av byggare för att säkerställa att man får det.

Jag tror att dessa instrument är oerhört viktiga. Det är därför regeringen var väldigt tydlig efter julhelgen när den bjöd in till bostadspolitiska samtal och samtidigt deklarerade att vi i de stora bostadspolitiska satsningar som regeringen gör – det är den största bostadspolitiska satsning i modern tid, efter miljonprogrammen, som en regering har aviserat, herr talman – är beredda att också tillskjuta medel för att få igång investeringarna i det som är ett framtida samhällsbygge. Det är ett samtal vi är genuint intresserade av att ro i land blocköverskridande och brett i politiken, för vi vet att detta är spelregler som många behöver.

Inte minst handlar det om relationen mellan den nationella politiken och kommunala beslutanderätter. Vi har nämligen ett kommunalt planmonopol i Sverige i dag, och så länge inget av riksdagspartierna avser att rycka upp det tror jag att det är den skärpunkten vi måste diskutera. Där vill regeringspartierna att man diskuterar former för att mycket kraftfullare än i dag tydliggöra att kommuner har ett ansvar att bygga. Jag tror att det är oerhört dumt att rycka sönder den debatten genom att peka på att det skulle finnas verktyg för helhetsplanering i det planeringsansvar kommunerna har i dag, som riksdagspartierna vill gå in och luckra upp och ta bort från kommunerna.

Det gäller särskilt ett verktyg som faktiskt i flertalet fall har använts för kommunmedborgarnas intressen av attraktivitet på orten. Det handlar om inflyttning till orter som har haft svårt att få medborgare att flytta dit och om inflyttning till städer, eller om att se till att familjer stannar kvar i städer

därför att man har en attraktiv miljö. Vi ser att en aktiv markplanering, även av grönstrukturen, går hand i hand med bostadsplaneringen i planeringen av hållbara och moderna städer.

Jag skulle alltså väldigt mycket vilja vända mig mot perspektivet där man så att säga anklagar kommunerna för att de håller på att stoppa en massa bostadsprojekt genom att anlägga naturreservat. Det är en felaktig bild, menar jag.

Anf. 30 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Nu hoppar jag in i rätt debatt.

Jag vill börja med att säga att det givetvis är bra, som vi konstaterar, att vi är överens om behovet av just fler bostäder. Jag vill kanske också konstatera att det vi har gjort så här långt inte har räckt till, varken när det gäller vad den tidigare regeringen gjorde eller för den delen vad regeringen före den gjorde. Frågan är: Vad gör man då för att komma till rätta med de utmaningar vi står inför? Jo, det gäller givetvis att ta del för del och belysa och titta på var det finns olika försvårande omständigheter i de processer vi ser.

Jag tyckte också att det var bra hur min allianskollega från Liberalerna, Lars Tysklind, beskrev vikten av miljöhänsyn. Det lyfte även ministern fram i sitt svar. Samtidigt tolkar jag ministrerns svar som att hon egentligen inte vill ta ifrån kommunerna den här rätten eller möjligheten att bilda naturreservat, och då finns ju risken att byggbar mark går förlorad.

Befintliga kommunmedborgares intressen kan nämligen se annorlunda ut än intressena hos dem som inte har bostäder och därför ännu inte är kommunmedborgare. Det gäller framför allt attraktiva storstadsmiljöer där mycket av jobb och tillväxt finns, dit människor vill flytta men där det också är brist på bostäder. Där kan intressena se väldigt olika ut, men som ännu icke kommunmedborgare saknar man rösträtt i kommunen. Därför kan det behövas ett visst statligt ansvar i detta.

Som jag sa behöver vi förenkla alla delar i byggprocessen så att vi får fler bostäder på plats. Men i slutändan är det på det sättet att det måste finnas byggbar mark. Det kommer vi väl att komma att hantera i debatten efter denna också, det vill säga att det i slutändan måste finnas tomma ytor där man kan bygga hus – eller hus där man kan förtäta. Det kan dock finnas andra restriktioner; till exempel flygplatser och annat gör att bland annat min hemstad Umeå inte kan växa mer på höjden än vad den har gjort hittills.

Herr talman! Jag skulle vilja fråga ministern om hon inte ser några problem med att kommuner kan göra bra, byggbar mark till naturreservat. Finns det inga problem med att kommunerna kan göra just det som sker i dag?

Anf. 31 LARS TYSKLIND (L):

Herr talman! Den senaste frågan ser jag fram emot att få ett bra svar på.

Nu breddade ministern debatten lite, och det är väl kanske det man måste göra. Kommunala naturreservat är nämligen bara en liten del av den här politiken om vi kopplar det till byggande. Det finns kanske betydligt viktigare delar som ministern öppnade för att diskutera. Jag tolkade det ändå så att det handlar om subventioner och sådant som regeringen nu har

beslutat om, men det är ingenting vi från Liberalernas sida ser som ett framgångsrecept över huvud taget. Historien visar ju att det *inte* är ett framgångsrecept.

Vad vi däremot ser att vi måste arbeta vidare med är just planläggningen, alltså den fysiska planeringen så att den blir effektiv och enklare. Kan man sköta både översiktsplaneringen och detaljplaneringen på ett bra sätt i kommunerna löser man ju många av dessa problem. Det är naturligtvis inte så att man är för eller emot grönområden – grönområden måste alltid finnas, och grönområden ger ett attraktivt boende. Vi får kanske ungefär samma typ av diskussion som när vi diskuterar strandskyddet; det gäller ändå att vi hamnar i att diskutera vad som är ändamålsenligt i sammanhanget.

Det är egentligen det jag vill framhålla, att det är de processerna vi måste säkra så att allt sker på rätt grunder. Det finns väldigt väl beskrivet från Naturvårdsverket hur man ska hantera detta för att ta fram ett kommunalt naturreservat. Det gäller ju att skaffa kunskapsunderlag och som sagt göra det på rätt grunder. I de flesta fall tror jag att det görs på rätt grunder, och görs det inte på rätt grunder tycker jag att vi i så fall ska uppmärksamma det.

Anf. 32 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! Jag vill tacka för den här debatten. Jag känner att den blir lite sned. Man diskuterar vad det är som gör att det inte byggs tillräckligt i de svenska kommunerna. Om man vill rikta in sökljuset på att anledningen till att det inte byggs tillräckligt är att de svenska kommunerna är för upptagna med att planera naturreservat tror jag att man har en skev bild av både vad som är anledningen till att kommunerna anlägger högkvalitativa frilufts- och naturmiljöområden i en aktiv planering som naturreservat och vad det är som stoppar bostadsbyggandet. Jag tror att du har korrelationen lika väl genom att titta på vilken partifärg kommunstyrelsens ordförande har under ett antal år för att ta reda på vilka kommuner i Sverige som bygger hyresrätter.

Tittar vi på exempel från storstadsområdena, där markkonkurrensen är som störst, kan vi se att kommuner som Huddinge och Nacka har bildat ganska många naturreservat samtidigt som de är några av regionens största bostadsbyggare.

Det här motsäger lite bilden som interpellanten vill ge av vad det är som faktiskt motverkar bostadsbyggande i Sverige i dag.

Jag vill återkomma till om det inte är så att vägen framåt mot ett ökat bostadsbyggande handlar om att planera både grönstruktur och bostadsstruktur. Man behöver möta den efterfrågan som finns och framför allt efterfrågan på att vi bygger mer i tätorter därför att vi har en urbanisering och inflyttning och behöver hyresrätterna där i större utsträckning – även om det finns många mindre orter som har behov av hyresrätter – inte minst för demografien men också för att säkerställa att konkurrensen om mark faktiskt handlar om att planera både grönstruktur och bostadsstruktur.

Jag har själv varit kommunpolitiker i Stockholm och varit medveten om att sättet att komma fram till en bra planering för nya stora bostadsområden och stora förtättningsprojekt i befintliga områden har varit att tydliggöra hur den grönstruktur man har kan ges bäst förutsättningar för att också

bevara kvalitetsvärdena. Det är de värdena, herr talman, som faktiskt ironiskt nog många gånger sätter prislappen som gör att det kommer en byggar till den platsen och bygger.

Det här motbevisar tesen att naturreservat i första hand skulle vara en motor för minskat bostadsbyggande och skulle snarare tyda på tesen att naturreservat i vissa delar och på vissa platser faktiskt har bidragit till ett ökat bostadsbyggande. Skulle man göra forskningsrapporter om detta tror jag, herr talman, att det är sådana samband man skulle finna.

Regeringens ambition är att vi ska öka byggandet. Regeringens ambition är att vi ska tydliggöra kraven på kommunerna om vikten av att bygga bostäder och vikten av att bygga också för de grupper som i dag inte kommer in på bostadsmarknaden och att säkerställa mer byggande av hyresrätter som det har byggts alldeles för lite av.

Herr talman! Medlet för att få kommunerna att bygga mer är inte att ta ifrån dem ett verktyg som heter naturreservat. Jag tror att det skulle vara mer effektivt att omstrukturera flygtrafiken i Sverige om det är bostäder man framför allt ska ha. Men nu ska vi inte ta den debatten, herr talman, utan nu handlar det om vad som gör att vi i Sverige får mer byggande. Hur får vi kommunerna att bygga, och hur säkerställer vi att de planeringsförutsättningar som man har i kommunerna driver på för byggande?

Jag är övertygad om att det i den moderna stadsplaneringen redan sedan flera år tillbaka i doktrin och på andra ställen runt om i världen inte minst är det hållbara byggandet som ger oss attraktiva miljöer där grönsstruktur, aktiv grönområdesplanering och bostadsplanering går hand i hand. Det är där vi får byggare som vill bygga, och det är där vi får många fler bostäder.

Anf. 33 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka både ministern och min riksdagskollega Lars Tysklind för den här debatten. Den är viktig just eftersom vi har den brist på bostäder vi faktiskt har.

Vi har en stor och akut bostadskris i stora delar av vårt land. Vi har behov av betydligt fler bostäder och en ökad takt på bostadsbyggandet. Vi behöver mer byggbar mark i de storstadsregioner dit människor vill flytta, och då behöver vi göra mängder av saker för att uppnå just det. Jag tycker att ministern gör det lite enkelt för sig när ministern säger att det här inte är en tillräckligt viktig fråga. Nej, det här är absolut inte den enda frågan, men den är en bland många frågor för att få igång bostadsbyggandet. Vi måste se till att alla de frågor som hindrar att byggbar mark kan tas i anspråk undanröjs.

Som jag sa, jag skriver under på det här. Vi ska ha attraktiva boendemiljöer i våra storstäder. Bra med grönområden är en viktig faktor, och jag är absolut inte emot det. Men naturreservat är givetvis inte det enda sättet att uppnå bra boendemiljöer och bra grönområden inne i städer. Men det är ett effektivt sätt att stoppa bostadsbyggande i städer.

Jag tror att vi kommer att få fortsätta att ha den här debatten under lång tid, och vi kommer säkert att få lyfta många frågor både vad gäller den här delen och vad gäller naturreservat, flyg och mycket annat som förutsättningar och i några fall också hinder för bostadsbyggande.

Anf. 34 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! Jag får också tacka för debatten, även om jag inte fick svar på de frågor jag hade med mig hit, det vill säga: Är Moderaterna beredda att ta upp handsken från regeringen i bostadssamtalen och faktiskt göra gemensam sak i att öka kraven på kommunerna att bygga bostäder när bostadsbristen ser ut som den gör? Och ser man verkligen inga möjligheter med att en aktiv grönstruktur- och bostadsplanering kan gå hand i hand så som vi har sett på många platser i Sverige?

Tesen att de kommunala naturreservaten skulle vara det stora hindret för bostadsbyggandet är svag sett utifrån de rapporter jag har tittat på och de kommuner jag har pratat med, inte minst de borgerligt styrda kommuner, herr talman, som gör jättemånga fina kommunala naturreservat i kraft av att öka attraktiviteten och bostadsbyggandet på orten.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2015/16:507 om antalet riksintressen vid bostadsbyggande

Anf. 35 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! Vi kommer tillbaka till en debatt som påbörjades av ledamot Edward Riedl tidigare här. Jag är glad att få avlägga regeringens svar på den interpellation som har inkommit.

Edward Riedl har frågat mig om jag ämnar se över antalet riksintressen.

Jag vill meddela att den dåvarande regeringen 2014 tillsatte en särskild utredare som fick i uppgift att titta på reglerna för riksintressen och föreslå förändringar. Uppdraget redovisades den 2 december 2015 då den så kallade Riksintresseutredningen överlämnade slutbetänkandet *Planering och beslut för hållbar utveckling – Miljöbalkens hushållningsbestämmelser* till mig på Miljö- och energidepartementet.

Frågan bereds för närvarande i Regeringskansliet. Det är därför inte aktuellt att göra ytterligare en översyn av dessa regler i nuläget.

Anf. 36 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag tackar ministern för svaret. Jag ber också ministern om ursäkt för att jag inte svarade på hennes fråga i den förra debatten. Eftersom vi fortfarande pratar bostadsbyggande tar jag mig friheten att fullfölja den tidigare debatten.

Det handlar i grund och botten om samma sak, det vill säga tillgången på byggbar mark. Mitt parti har, som ministern vet, gett besked både direkt till regeringen och i medierna när det gäller hur och under vilka former vi vill delta i den här typen av samtal om ökat bostadsbyggande. I grund och botten är vi helt överens. Vi måste ha fler bostäder i vårt land.

Herr talman! Jag frågade ministern om hon tänker lyssna på ett av förslagen från oss moderater. Det handlar om att göra bostadsbyggande till ett riksintresse. Ministern svarar att hon har mottagit Riksintresseutred-

ningens slutbetänkande som alliansregeringen beställde och att man bereder frågan i Regeringskansliet. Jag frågade: Hur länge ska det här beredas, och är ministern positivt inställd?

Den kanske viktigaste frågeställningen är om ministern är positivt inställd till att göra bostadsbyggande till ett riksintresse. Då kan det vara bra att man vet vad det här är. I dag får tolv statliga myndigheter peka ut riksintressen. Många gånger krockar olika riksintressen, och i slutändan måste regeringen avgöra vilket riksintresse som ska ha företräde. Det kan till exempel vara ett företag som vill öppna en gruva på ett renbetesområde, och då har man två riksintressen som står mot varandra.

Bostäder är däremot inget riksintresse, trots att det råder en akut bostadskris. Är det ett problem i dag? Ja, det vill jag påstå att det är. Faktum är att 55 procent av Sveriges yta i dag täcks av olika riksintressen. Det innebär att det faktiskt finns en situation där ibland hela kommuner täcks av riksintressen. Om bostadsbyggande då inte blir ett riksintresse är det över stora delar av Sveriges yta inte möjligt att bygga eller ens pröva frågan om för bostadsbebyggelse.

Herr talman! Är det rimligt att mer än hälften av vårt land omfattas av riksintressen samtidigt som bostadsbyggande faktiskt inte är ett riksintresse?

Anf. 37 LARS TYSKLIND (L):

Herr talman! Det finns problem med riksintressen. Lite enkelt uttryckt går det inflation i riksintressen. Det finns områden, inte minst hemma hos mig på västkusten, där det ligger många riksintressen ovanpå varandra att ta hänsyn till. Det märks också i den kommunala planeringsprocessen att det är viktigt att kommunerna förhåller sig till riksintressena inbördes och andra allmänna intressen. Det är en grannliga uppgift.

En av de större anledningarna till att utredningen tillsattes var att få fram klarare linjer för att hantera frågorna. Sedan kanske varje enskilt riksintresse är relevant och befogat. Men när det blir ett mönster av dem kan det bli lite komplicerat.

Det finns många saker som kan tänkas vara riksintressen. Bostadsbyggande kan vara en sådan sak. Brukbar jordbruksmark nämns med jämna mellanrum. Dricksvattenförsörjning lyfts också fram, men det är inte heller ett riksintresse. Det blir ett slags status på olika intressen.

Det är riktigt, som ministern säger, att det pågår en beredning. Vi hade en diskussion i förra veckan i kammaren om riksintressen och bostadsbyggande. Jag konstaterade då att Riksintresseutredningen lyfter upp bostadsbyggande. Utredningen föreslår ett nytt begrepp, nämligen väsentliga allmänna intressen. Det handlar då om att lyfta fram bostadsbyggandet och att det kan vägas mot andra intressen och även mot riksintressen. Riksintressen handlar inte om idiotstopp på saker och ting utan om att väga det egna intresset mot riksintresset. Kommunerna har en process att hantera. Det handlar inte bara om det som diskuterades tidigare om bostadsbyggande, utan även detta måste vara med i diskussionen.

Nu har det till och från blivit en diskussion om bostadspolitik i ett bredare perspektiv och de bostadspolitiska samtal som pågår. Där finns lite olika utgångspunkter. Det finns en del förslag som delas av alla partier i Sveriges riksdag. De borde inte vara svåra att genomföra omedelbart. Det

handlar om att förenkla regelverk. Det kan handla om överklagandeprocesser.

Sedan finns en diskussion om att subventionera byggandet. Det har historiskt visa sig inte vara en framgångsrik väg – snarare tvärtom. Vi måste även våga diskutera frågor om till exempel friare hyressättning. Där skiljer sig partierna åt. Vi får se vad det kan leda till.

När det gäller riksintressen är det viktigt att beredningen leder till att vi får ett system som gör det lättare och hanterbart för våra kommuner att väga riksintressen mot viktiga allmänna intressen och så vidare. Det handlar om att skapa ett samhälle. Det bygger på vad vi diskuterade tidigare, det vill säga grönområden och attraktivt boende. De hänger ihop.

Anf. 38 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! Den omhuldade Riksintresseutredningen diskuteras här. Då måste jag få fråga interpellanten följande.

Riksintresseutredningen utsågs på den förra regeringens direktiv, och den här regeringen har fullföljt dem. Man var intresserad av att se om det går att hitta vägar framåt när det gäller en del problem i fråga om riksintressen, inklusive att se om det går att den vägen underlätta för bostadsbyggande. Sett utifrån utredningens förslag och inte minst den omfattande komplexa kritiken över hur det skulle verkställas på ett sätt som inte gör att all markplanering i Sverige stannar av under ett antal år, inklusive risken för bostadsbyggande, undrar jag exakt vilka förslag och vilka delar av Riksintresseutredningen interpellanten tror leder till ett kraftigt ökat bostadsbyggande.

Kan länsstyrelsen göra undantag från olika riksintressen? Boverket ska kartlägga alla riksintressen. Sedan ska varje länsstyrelse kunna göra undantag för områden av väsentligt allmänt intresse, till exempel bostadsbyggande. Är det vägen framåt? Det är kommunerna i Sverige som i dag har planmonopol. Vi konstaterade i en tidigare debatt att det någonstans hänger på om kommunen vill säkerställa planering för att det finns byggbar mark.

Jag undrar om man inte går över ån efter vatten när det gäller bostadsbyggande kopplat till de förslag som ligger på bordet från den förra regeringens riksintresseutredning. Interpellanten kanske kan upplysa mig om vilka förslag som man tror kommer att leda till mycket bostadsbyggande i den utredningen.

Anf. 39 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Trots två debatter hinner vi tyvärr inte gå in i alla delar av hur vi ska få fart på bostadsbyggandet i Sverige. Jag tänker inte i dag bredda debatten från min sida i alla delar. Jag konstaterar att 55 procent av Sveriges yta omfattas av riksintressen, samtidigt som bostadsbyggande inte är ett riksintresse – trots en akut bostadskris.

Vi är överens om det grundläggande, det vill säga att det behöver bli fart på bostadsbyggandet. Det finns inget parti som inte har den uppfattningen. Det kräver många åtgärder i hela byggprocessen. Vi skulle kunna ha många olika debatter om detta.

Jag konstaterar att det har framgått i de två interpellationer jag har haft i dag att en av de saker som garanterat behövs för att bygga fler bostäder är mark att bygga bostäderna på. Det är grundläggande. Det spelar ingen

roll hur mycket vi förenklar i alla processer om det inte finns byggbar mark.

Min fråga till ministern skulle egentligen ha varit vad hon tycker om förslaget att göra bostadsbyggandet till ett riksintresse. Jag har ställt frågan upprepade gånger. Jag kan bara tolka det på ett sätt, nämligen att ministern inte tycker att det är ett särskilt bra förslag – om jag har tolkat henne rätt, herr talman.

Vad har ministern själv för förslag för att få mer byggbar mark? Jag pratar förenklat om att om det ska byggas bostäder i tillväxtorter som Umeå och i storstadsområden som Stockholm, Göteborg och Malmö kommer det att behövas byggbar mark. Vilka konkreta förslag har ministern för att det ska bli lättare att få tag på byggbar mark?

Anf. 40 LARS TYSKLIND (L):

Herr talman! I grunden hoppas jag att ministern delar uppfattningen att det är bra att utredningen har gjorts och att frågan har fått en genomlysning.

Det är klart att man kan prata om att gå över ån efter vatten eftersom det finns fungerande processer i dag också, men vi kan ändå inte blunda för att många kommuner brottas med riksintressen och i sin planering måste ta hänsyn till dem. Många gånger är det fullständigt relevant att göra det.

Jag tycker att vi ska vara ödmjuka och från statligt håll kunna gå in och titta på vad som kan göras enklare i de här avvägningarna. Gör vi rätt? Är det rätt prioritering av riksintressen som har gjorts tidigare? De har ju inte tillkommit i ett sammanhang. De har tillkommit i olika sammanhang och travats på varandra. Det finns som sagt stora områden som har såväl naturvård och strandskydd som kulturvård – kanske tre riksintressen ovanpå varandra. Då måste kommunen först göra avvägningar mellan dessa riksintressen och sedan, i nästa steg, göra avvägningar mellan riksintresset och andra allmänna intressen.

Om man använder begreppet allmänna väsentliga intressen är det egentligen inget självändamål att man ska göra detta, utan det handlar om att bostadsförsörjningen måste komma in och få en viktig roll. Har den inte det måste den få det, inte minst för att vi ska kunna öka byggandet.

Jag tycker att vi ska ta signalen om att det behövs ett förenklat system på allvar. Läger man fram sådana förslag tror jag att det finns en majoritet i riksdagen för detta.

Anf. 41 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! Jag tackar för debatten även om jag som minister kanske inte fick väldigt tydliga inspel om hur vi ska hantera Riksintresseutredningen. Jag måste vara ärlig där.

Det är intressant, som Lars Tysklind säger, att belysa detta område. Riksintressen är ingen enkel materia. Det skulle vara väldigt bra att hitta enklare vägar som tydliggör för fler aktörer, men är verkligen förslaget i Riksintresseutredningen det håll ni vill gå åt?

Jag bara undrar eftersom jag får den retoriska frågan: Ska bostadsbyggande bli riksintresse? Men det finns inget sådant förslag på bordet. Utredningen föreslår inte att bostadsbyggande blir ett riksintresse. Jag blir

alltså lite förundrad över debatten man vill föra här som om det var det förslaget som låg på bordet.

Den här utredningen har ju, efter att ha penetrerat frågan under ett antal månader, inte kommit fram till att det ska bli ett riksintresse utan att man ska göra en ganska komplicerad avvägning mot väldigt mycket annat. Jag måste vara ärlig med det. Jag är inte helt klar över att det här underlättar för någon med fokus på just bostadsbyggande.

Jag ska naturligtvis inte låta bli att svara på frågan hur regeringen och jag tror att vi ska få tillgång till mer byggbar mark. Det jag tycker har visat sig väldigt tydligt genom åren och genom historien är att man får mer byggbar mark om man bygger och bygger ut effektiv infrastruktur.

Man får inte hyresrätter att fungera i ett område utan kollektivtrafik. Det är fullständigt uppenbart att människor måste kunna ta sig till och från arbete och skola och ha en fungerande arbetsmarknad att röra sig inom. Där är infrastrukturen det som sätter begränsningarna, herr talman, för om vi får byggbar mark eller inte.

Men den frågan verkar just nu inte vara populär att diskutera hos oppositionen. Man vill hellre diskutera de regelverk som ligger till grund för en översiktsplanering och en planeringshorisont.

Jag är den varmaste anhängaren av att utveckla och modernisera planeringsverktygen i Sverige. Vi har en väldigt starkt driven lokal planering och horisont. Med de stora utmaningar som samhället står inför när det gäller både bostadsbyggande och infrastrukturplanering men inte minst klimatfrågan och anpassningen till hur vi säkerställer en trygg samhällsutveckling behöver vi säkert starkare inslag av regional planering; det är jag övertygad om.

Men är vägen att gå verkligen att uppmåla bilden av att kommuner inte vill bygga för att de antingen inte klarar snårskogen av riksintressen eller anlägger naturreservat på den bästa byggbara marken? Jag tror att vi politiker är fel ute om vi tror att det är det som på riktigt är problemet.

Svaret på just den här frågan, den som gäller riksintresse för bostadsbyggande, får jag nog rikta tillbaka till interpellanten. Det finns inte något förslag på att bostadsbyggande ska bli riksintresse efter utredningen som skulle titta på riksintressen, vilket både den förra och den här regeringen har stått bakom. Däremot finns det en hel del andra förslag och genomlysningar av problematik och möjliga vägar framåt för att underlätta det som kanske har vuxit till ett svårt planeringsverktyg för många. Men ska vi gå framåt i bostadsbyggandefrågan kommer vi ändå tillbaka till vad som motiverar kommunerna att bygga och hur vi säkerställer att det kravet blir tydligt från den nationella nivån när bostadsbristen är så stor som den är i dag.

Anf. 42 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Tack, ministern och riksdagskollegan Lars Tysklind, för även den här debatten om ett ökat bostadsbyggande!

Låt mig säga det självklara: Jag håller med ministern – att bygga ut kollektivtrafik är ett sätt att skapa bättre möjligheter att ta oss in till de målpunkter vi har, och det gör att man kan öka bostadsbyggandet.

Infrastruktursatsningar i andra områden har precis samma effekt. Om man bygger ut tunnelbanan i Stockholm eller om man bygger järnväg i mitt hemlän Västerbotten har det samma effekt för bostadsbyggandet, det

vill säga att man skapar ny byggbar mark inom rimlig tid från stadscentrumen. Det är en sak; det är vi helt överens om. Men det jag pratar om är hur vi förtätar inom de befintliga strukturerna på de orterna. Den andra delen är vi ju helt överens om, så den kräver relativt lite debatt i sak.

Här kan jag bara tolka in en enda sak. Ministern säger det inte, men jag hör upprepade gånger att det man vill säga är att om man får lägga ned Bromma flygplats frigör man en del byggbar mark i Stockholm.

Låt mig då vara tydlig, för det fungerar på samma sätt: Läger man ned Bromma flygplats försämrar man ju kollektivtrafikmöjligheterna för resten av Sverige på bekostnad av ett i sammanhanget litet antal bostäder i Stockholm. Det är alltså ingen lösning utan bara ett sätt att försämma övriga landets tillgång till sin huvudstad.

Behöver vi mer byggbar mark, vilket är det som mina interpellationer handlar om, är frågan hur vi får loss den. Vi i mitt parti har lyft upp några saker vi kan tänka oss att göra. Frågan är egentligen vad ministern själv har för förslag på området som inte är sådant som redan är okontroversiellt, det vill säga att bygga ut kollektivtrafik, bygga infrastruktur och så vidare.

Anf. 43 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! Tack för ytterligare en debatt om riksintressen! Jag tror att vi kommer att återkomma till frågan.

Det är inte några enkla förslag som Riksstyrelsen har kommit fram till. Jag noterar att interpellanten inte heller svarar på min fråga om vilka av de förslagen som faktiskt skulle leda till bostadsbyggande. Han får gärna återkomma till dem i annan form om han så önskar.

Att vi behöver bygga bostäder är helt uppenbart, och det är den här regeringens absoluta ambition att få det ökade bostadsbyggande som vi nu ser att öka ännu mer. Vi behöver bygga 700 000 bostäder på tio år, och på den uppgiften behöver alla aktörer vara med – inklusive att politiken under breda förutsättningar kan ge ramar för det.

Det vore alltså bra att återkomma till diskussionerna om hur vi ställer ökade krav på bostadsbyggande och möjliggörande. Skulle det komma upp bra förslag där är regeringen absolut beredd att titta på alla vändor.

Det vi har fokus på är att vi behöver ge investeringsförutsättningar för hyresrätter, som hittills har varit för dåliga. Där går vi in med starka stöd.

Vi behöver planeringsförutsättningar för infrastrukturen, precis interpellanten sa. Även om det är okontroversiellt är det nog det som ska till för att vi ska få mer byggbar mark.

Vi måste också säkra att byggbolagen kommer och bygger. Inte minst på många mindre orter har kommunpolitikerna svårt, även när de har byggbar mark, att få dit byggarna. Där behöver vi ökad konkurrens i byggsektorn.

Alla de här planerna jobbar regeringen aktivt med, men vi får återkomma till dessa väsentliga frågor på området bostadsbyggande vid ett annat tillfälle.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 44 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S):

Herr talman! Edward Riedl har frågat mig vilka satsningar jag och regeringen ämnar göra på Umeå universitet.

De senaste tio åren har det blivit svårare att komma in på högskoleutbildningar, och samtidigt har utbyggnaden av högskolan stannat av. Detta trots att antalet sökande till högskolan varit mycket högt.

För att ge fler möjlighet att studera i högskolan har regeringen därför i vårändringsbudgeten för 2015 och budgetpropositionen för 2016 föreslagit en ökning av antalet permanenta utbildningsplatser vid universitet och högskolor. I satsningen ingår dels resurser för en utökning av antalet utbildningsplatser på vissa hälso- och sjukvårdsutbildningar samt lärar- och förskollärarytbildningar, dels resurser som universitet och högskolor kan prioritera fritt.

Utbyggnaden innebär att resurser motsvarande ungefär 14 600 helårsstudenter har tillförts högskolan 2019. Umeå universitet bedriver i dag samtliga utbildningar som ingår i regeringens utbyggnad, och 2019 beräknas satsningen innebära ett tillskott på ca 60 miljoner kronor för universitetet.

Regeringen har i vårändringsbudgeten för 2015 och budgetpropositionen för 2016 också föreslagit en satsning för att stärka högskoleutbildningarnas kvalitet. Regeringens kvalitetssatsning uppgår till 250 miljoner kronor 2016 och är avsedd för utbildningsområdena humaniora, samhällsvetenskap, juridik och teologi samt för lärar- och förskollärarytbildning. Umeå universitet har till följd av denna satsning tilldelats drygt 12 miljoner kronor 2016. Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2016 även en ökning av Umeå universitets anslag för forskning och utbildning på forskarnivå med 5 miljoner kronor 2016.

I dag finns universitet och högskolor över hela Sverige, och det är mycket positivt. Det ökar möjligheterna att läsa vidare oavsett bakgrund, stärker regional utveckling och möjliggör att stora delar av samhället kan ha närkontakt med högskoleutbildning och forskning och rekrytera högt kvalificerad personal. I en kunskapsintensiv värld spelar högskolan, däribland Umeå universitet, en central roll för välfärd, tillväxt och utveckling.

Anf. 45 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Tack, ministern, för svaret! Umeå universitet är viktigt för jobb och tillväxt, självfallet i Umeå men också i Västerbotten och hela Norrland. Fortsatta satsningar på just detta område är kanske en av de mest avgörande framtidsfrågorna i vårt land, särskilt i den norra delen av Sverige.

Det är mycket glädjande med de satsningar på Umeå universitet som ministern nämner. Satsningarna ligger väl i nivå med de satsningar som alliansregeringen gjorde årligen under de åtta år då vi hade regeringsmakten.

Herr talman! Det jag egentligen vill fråga ministern är om det är regeringens mening att fortsätta höja anslagen till Umeå universitet över tid i samma eller, ännu hellre, i högre grad än alliansregeringen tidigare gjorde. Är det den här regeringens ambition?

Anf. 46 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S):

Herr talman! Tack, Edward Riedl, för en angelägen fråga! Ja, det är regeringens ambition att göra tillskottet av nya utbildningsplatser permanent. Det är en skillnad gentemot de mer tillfälliga platser som man byggde ut med under den förra regeringen. Vi ser att det finns ett behov av att permanent utöka antalet platser på svensk högskola över hela landet. Vi ser också att det inte bara kan koncentreras till de stora studieorterna, utan det behöver finnas i hela landet. Vi har omfattande regionala obalanser när det gäller tillgången till högre utbildad personal till industrin, det privata näringslivet och den offentliga sektorn.

Det behövs om Sverige enligt den svenska modellen ska konkurrera med kunskap och innovation i stället för låga löner. Det är ju regeringens ambition.

De här pengarna är permanenta. Vi tillför dem, vilket innebär en total utbyggnad med 270 platser utöver det som Alliansen föreslog i sin budget. Vi ska ha höga ambitioner för att fler ska kunna komma in på högre utbildning, inte minst nu när befolkningen ökar. Då ökar efterfrågan på högskoleutbildad personal både i näringslivet och i offentlig sektor. Också efterfrågan bland studenter ökar, och att kunna möta detta är väldigt viktigt.

För den nya storregionen finns också ytterligare universitet – Mittuniversitetet och Luleå tekniska universitet – och de tillförs också platser för att motsvara det behov vi ser och även möta den ökade studentefterfrågan.

Sedan tycker jag att det är viktigt att vi också tillför de här kvalitetspengarna. Tyvärr ser jag inte i Moderaternas budget att man vill stärka kvaliteten i de här utbildningarna. Vi ser att det är för lite lärarledd tid. Det är också viktigt att vi nu får höjda anslag till dessa utbildningar, där det har varit alldeles för lite lärarledd tid, vilket har påverkat kvaliteten på utbildningarna. Inte minst på lärarutbildningen behöver vi stärka kvaliteten.

Det är också positivt att det finns en allt starkare samverkan med regionen och kommunerna om hur man ska dimensionera och utforma utbildningarna, så att det blir rätt matchning mot det behov som finns, liksom för tillgången till exempelvis de verksamhetsförlagda delarna av lärarutbildningen och vårdutbildningarna.

Svaret på frågan är alltså: Ja, vi kommer att fortsätta bygga ut permanent, enligt plan. Vi kommer också att följa upp att kvalitetspengarna leder till det de är avsedda för, alltså till mer lärarledd tid.

Anf. 47 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag vill bara snabbt rekapitulera historien från åren närmast innan den här regeringen tillträdde. Då ökade anslagen till Umeå universitet från ungefär 1,7 miljarder kronor till lite drygt 2,2 miljarder kronor. Högre utbildning är viktigt i hela Sverige. Det är på det sättet vi ska konkurrera med vår omvärld och stärka vår position i den globala konkurrensen.

Så sent som i dag kunde vi läsa att Spotify är ett av de företag som inte tror att de kommer att kunna växa i den här miljön i Sverige. Vi behöver fortsatta satsningar inom en mängd olika områden när det gäller högre utbildning för att klara av att både attrahera nya företag och att få de företag som redan finns här att vilja stanna och växa inom vårt lands gränser. Det är lite synd att ministern inte nämner detta, men hon kanske bara glömde det.

Samarbetet med kommunerna, regionerna och landstingen är självfallet jätteviktigt när det gäller en rad olika utbildningar. Men vi behöver också ett ökat samarbete med näringslivet i Sverige när det gäller just högre utbildning. Där kan vi bli bättre. Det finns många goda exempel, men vi skulle kunna bli ännu mycket bättre på det området.

I Norrland växer det längs stora delar av kusten. I många av våra inlandsregioner växer det mindre, och en del har till och med negativ tillväxt. I detta sammanhang finns det en hel del utmaningar. Man har till exempel svårt att rekrytera läkare till sjukstugor och hälsocentraler.

I detta kan vi konstatera att de läkare som utbildas i Norrland får sin utbildning på Umeå universitet eller via den satellitutbildning man har i regionen. Vill vi ha läkare i Norrland måste vi alltså utbilda dem på Umeå universitet. Det innebär att det är extra viktigt att tillföra särskilda resurser till Umeå universitet. Detta nämnde ministern inget om.

Jag tolkar hennes svar på min fråga som att det handlar om generella satsningar i hela Sverige. Alliansregeringen genomförde när det gäller läkarutbildningen och en del andra utbildningar riktade satsningar på en del orter. Umeå var en av de orter som hanterades i det sammanhanget.

Som jag sa: Vill vi ha läkare i hela Norrland måste vi utbilda dem på Umeå universitet. Vi måste fortsätta att satsa mer på vissa universitet än på andra. Då är min fråga till ministern: Kan ministern tänka sig riktade satsningar till exempelvis Umeå universitet för att möta en del av dessa utmaningar?

Anf. 48 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S):

Herr talman! Vi gör en del riktade satsningar. De utbildningar som vi har prioriterat är barnmorskeutbildningen, förskollärarytbildningen, grundlärarytbildningen, kompletterande pedagogisk utbildning, sjuksköterskeutbildning, speciallärar- och specialpedagogutbildning samt specialistsjuksköterskeutbildning. Eftersom Umeå universitet har samtliga dessa utbildningar får man också riktade platser för de utbildningarna. Vi tänker fortsätta att bygga ut detta allt eftersom vi ser att det finns både studentefterfrågan och arbetsmarknadsbehov och att vi kan garantera att det exempelvis finns verksamhetsförlagda utbildningsplatser, liksom kvalitet i utbildningen. Därför är det viktigt att det finns en forskningsanknytning i alla dessa utbildningar, det vill säga att det finns lärare på universitetet som har forskarutbildning. Det är viktigt att universitetet jobbar med att säkerställa det här.

Dessutom ger vi fria platser, som universitetet självt dimensionerar. Det är 270 fria platser som man kan använda till den utbildning där man ser att det finns en efterfrågan från såväl privat näringsliv som offentlig sektor men också en studentefterfrågan. Det sker inom ramen för det utbildningsutbud som man har på universitetet. Men, som sagt, för Umeås del är det väldigt brett.

Det här är en skillnad. Det gjordes utbyggnader av bland annat läkar- och tandläkarutbildningarna. En del pengar tillfördes, men det gjordes också interna omfördelningar inom universitetet för att finansiera dem. Samma sak var det i utbyggnaden av sjuksköterskeutbildningen. Det gjordes interna omfördelningar inom lärosätet för de här så kallade riktade satsningarna. Skillnaden är att vi just tillför nya platser och att det inte

kräver en intern omfördelning av universiteten. Det här är utöver det utbud som de redan har.

Här handlar det verkligen om att investera i fler platser för att möta efterfrågan på arbetsmarknaden också hos det privata näringslivet men också för att möta den ökade studentefterfrågan, som finns inte minst tack vare att vi växer, så också i Umeå.

Jag tycker att det är viktigt att vi slår fast att det är universitet och högskolor som ska sköta dimensioneringen och utformningen av utbildningen. Nu ser vi, utifrån den utredning som Lars Haikola har gjort, att man just när det gäller lärarutbildningarna och vårdutbildningarna har svårt att klara dimensioneringen. Därför tillför vi platser specifikt på de områdena, men vi tillför också fria platser.

Det viktiga här är att göra ett politiskt val. Just den här investeringen i högskoleplatser, i högre utbildning, leder till att vi kan få kunskap och innovation som stärker såväl offentlig sektor som privat näringsliv. Detta gör vi i stället för att sänka skatten.

Anf. 49 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag vill börja med att säga: När man lyssnar på ministern kan man få uppfattningen att alliansregeringen gjorde tillfälliga satsningar, det vill säga att man inte höjde anslagsnivån för högskolor och universitet. Man kan också få uppfattningen, i den retorik ministern använder, herr talman, att det var skattesänkningar som gjorde att det inte blev resurser till våra högskolor och universitet. Det är en helt felaktig beskrivning, vill jag bara säga.

Det är inte alls på det sättet. Jag kan ta det universitet som vi pratar om i den här debatten, Umeå universitet. Under alliansregeringens år höjde man anslagen till universitetet från ungefär 1,7 miljarder kronor per år till 2,2 miljarder kronor per år. Det är riktiga pengar, det vill säga en nivåökning som är betydande.

Det är med stor glädje jag ser att även den här regeringen, om man tittar på ett års budget, har tillfört resurser i paritet med det som alliansregeringen gjorde. Min frågeställning är egentligen, herr talman: Avser den här regeringen att fortsätta med den här typen av satsningar på Umeå universitet och på de andra universiteten, om man vill fullfölja frågeställningen?

Sedan tycker jag att det som ministern själv nämnde är bra. Jag tycker att det är jättebra att man satsar på att stärka forskarutbildningen. Det är alldeles förträffligt att man gör på det sättet, för det är helt nödvändigt.

Men om jag förstår ministern rätt är det riktade satsningar på enskilda utbildningar som man gör. Man har alltså inte gjort en riktad satsning till Umeå universitet på en utbildning, utan det är i grunden generella satsningar som träffar rätt över alla lärosäten. Det är inte så att man har valt ut några och satsar lite extra resurser, som man till exempel gjorde när det gällde läkarutbildningen. Man fördelade då något fler platser till Norrland, till exempel.

Det var det som den förra regeringen gjorde. Man satsade på Norrland. Den här regeringen har i fråga efter fråga valt att verka Norrlandsfientligt, som jag brukar kalla det på hemmaplan. Man höjer bensinskatter, och man ska införa flygskatter. Då är frågan: Avser man att göra riktade satsningar på Umeå universitet eller inte?

Anf. 50 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S):

Herr talman! Edward Riedl! Det är som sagt riktade satsningar till Umeå universitet. Det gäller både de utbildningar som vi har sagt att vi behöver mer av och de fria resurserna och fria platserna, som Umeå universitet självt disponerar över.

Jag vill ändå säga att det enligt de tabeller som jag har är så här. Under den förra regeringen ökade man anslaget till Umeå universitet. Men när det gäller just utbildning, grundutbildning och avancerad nivå, blev det under de åtta år som ni satt bara 30 miljoner plus. Det vi har som planerad utbyggnad under den här mandatperioden är 60 miljoner plus.

Huvuddelen av de ökade anslagen gick just till forskningen och inte till högre utbildning – det är det som jag tycker är viktigt att vi gör nu. I stället jobbade man med att omfördela resurser inom lärosätet för att göra de här riktade satsningarna. Några medel tillfördes, men mycket låg på universitetet att finansiera självt när det gällde den högre utbildningen.

Skillnaden är att den här regeringen på hälften av tiden tillför dubbelt så mycket pengar för högre utbildning. Vi tvingar dem inte att omfördela medel för att finansiera våra satsningar, utan de är fullt ut finansierade. De är också långsiktiga och permanenta, inte av tillfällig karaktär.

Det här är det viktigaste vi nu kan göra för att möta det behov av högskoleutbildad personal som vi har i offentlig sektor och i det privata näringslivet och för att Sverige, hela Sverige, så också Norrland, ska kunna möta det behov som finns och kunna konkurrera med just kunskap och kompetens i stället för låga löner. Då krävs det investeringar, riktiga investeringar, i stället för skattesänkningar.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2015/16:510 om åtgärder efter terrordåden i Paris och Bryssel

Anf. 51 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Roger Haddad har frågat mig om jag anser att Polismyndigheten och Säkerhetspolisen har tillräckligt god beredskap om Sverige skulle utsättas för ett terrorattentat. Roger Haddad har också frågat mig vilka nya åtgärder regeringen kommer att föreslå för att motverka våldsbejakande extremism i särskilt utsatta områden.

Min uppfattning är att beredskapen inom svensk polis för att hantera ett terrorattentat är god. Svensk polis har visat att den har flexibiliteten och förmågan att lösa många och besvärliga uppgifter under svåra förhållanden. Polismyndigheten och Säkerhetspolisen har under de senaste åren också stärkt sin samverkan för att vara så väl rustade som möjligt om Sverige skulle drabbas av ett terrorattentat.

Erfarenheterna från Paris och Bryssel har visat hur viktigt det är att polisen har förmåga att agera på flera platser samtidigt och under en längre period för att avvärja eller hantera terroristattentat. I enlighet med den breda överenskommelse som ingåtts mellan regeringen och ett flertal riksdagspartier avser regeringen att före sommaren ge Polismyndigheten i uppdrag att utreda hur en sådan insatsförmåga kan säkerställas.

I våra socialt utsatta områden är brottsligheten högre, risken för social oro större och otryggheten mer påtaglig. I vissa av dessa områden finns det också personer som har anslutit sig till våldsbejakande islamistisk extremism och lämnat Sverige för att ansluta sig till Daish eller andra terrororganisationer.

För regeringen är det mycket angeläget att vända utvecklingen. Det kräver gemensamma insatser från hela samhället. Att minska de sociala klyftorna är tillsammans med fler jobb, bättre bostäder och en jämlik skola grundläggande för att skapa ett inkluderande samhälle.

Det krävs också ett aktivt arbete för att förebygga våldsbejakande extremism. Vi behöver kunskap, tydlig ansvarsfördelning och en fungerande samverkan inom och mellan relevanta myndigheter, kommuner och lands-ting för att vara framgångsrika. Den nationella samordnaren mot våldsbejakande extremism bedriver ett mycket viktigt arbete för att stärka det förebyggande arbetet på lokal nivå och stöder kommunerna i denna utveckling. I dag finns kontaktpersoner för frågor som rör extremism i Sveriges samtliga kommuner. Flera kommuner har också utsett egna lokala samordnare mot våldsbejakande extremism. I november lanserade den nationella samordnaren också en särskild satsning på fyra kommuner genom så kallade kunskapshus för att värna demokratin mot våldsbejakande miljöer. I kunskapshusen samlas den kommunala expertisen för att på ett mer samordnat och effektivt sätt bedriva arbetet mot våldsbejakande extremism. Hur den nationella samordnarens arbete tas vidare efter mandatets utgång i juni i år bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

I tillägg till regeringens arbete för att förebygga våldsbejakande extremism har regeringen presenterat flera konkreta åtgärder där problemen i utsatta områden behandlas särskilt. Som exempel kan jag nämna regeringens uppdrag till Polismyndigheten och elva andra myndigheter att utveckla former för lokal samverkan mot organiserad brottslighet och ett uppdrag till Brottsförebyggande rådet att kartlägga åtgärder mot kriminalitet och för ökad trygghet i socialt utsatta områden.

Regeringen vidtar åtgärder utifrån flera perspektiv för att vända utvecklingen i våra socialt utsatta områden. Detta är dock en komplex utmaning som ska tas på allvar, och jag kommer att fortsätta följa frågan noga.

Anf. 52 ROGER HADDAD (L):

Herr talman! Tack, inrikesminister Anders Ygeman, för svaret! Liberalerna har återkommande det senaste året och halvåret ställt interpellationer och skriftliga frågor om svensk förmåga – jag vill betona svensk förmåga – att agera om det skulle inträffa ett eller flera terrorattentat i Sverige.

Jag lyssnade på rikspolischefens svar i *Ekots lördagsintervju* för några veckor sedan. Det var inte 100 procent tydligt och klart huruvida vi skulle klara av ett terrorattentat eller inte. Men jag noterar att statsrådet säger att svensk polis har förmåga att hantera ett terrorattentat och att denna förmåga är god.

För att nyansera den här bilden har jag tagit fram Polismyndighetens budgetunderlag till regeringen som överlämnades för några veckor sedan. Till skillnad från det här att beredskapen är god skriver man där att polisen och säkerhetspolisen tillsammans måste öka sin förmåga att bekämpa terrorism.

Man skriver också att man behöver en förstärkning av det nationella insatskonceptet, nationellt och regionalt. Man skriver att man behöver utveckla och förstärka kompetensen när det gäller att upptäcka finansiering av terrorism. Man tar också upp att när nu riksdagen kriminaliserar resor kommer trycket och arbetsbelastningen på polisen att öka såväl lokalt som på nationell nivå för att hantera alla de ärenden som förhoppningsvis kommer att resultera i utredningar och att fler terrorister lagförs i Sverige.

Det här är en annan bild än den som statsrådet ger i interpellationssvaret. Säkerhetspolisen, herr talman, är en relativt liten myndighet i sammanhanget, och de som först och främst kommer att möta ett eventuellt terrorattentat är ordinarie svensk polis. Sedan kan man förhoppningsvis snabbt koppla in nationella insatsstyrkan, men det är svensk polis som måste ha en bättre beredskap för att hantera ett terrorattentat. Rikspolischefen sa relativt tydligt mellan raderna att om det skulle ske på flera ställen samtidigt var han inte lika säker på att Sverige skulle klara av dessa terrorattacker.

Den andra delen berör hur regeringen på ett bättre sätt kan möta den kriminalitet som finns i de 14 särskilt utsatta områdena i Sverige. Jag ska inte gå in på demokratiministerns område utan hålla mig på inrikesministerns område: När det gäller den polisiära närvaron ser vi att i 14 av de här särskilt utsatta områdena har man gjort många insatser under många år, men det har inte gett effekt. Polisens närvaro sker reaktivt i stället för förebyggande.

I de här områdena har det skett en normalisering av det exceptionella i att man inte längre litar på polisen och rättsväsendet. Man bedömer slutligen när det gäller de här områdena att det finns parallellstrukturer, och det överensstämmer också med resandeproblematiken och att det handlar om våldsbejakande extremistiska miljöer.

Då är frågan till inrikesministern, herr talman: Hur kommer inrikesministern, ansvarig för svensk polis, att säkerställa att antalet poliser ökar i dessa särskilt utsatta områden? De enkätundersökningar som presenterades av polisen för två veckor sedan visar ju att det har minskat. De operativa resurserna har minskat, säger de lokala polischeferna. Den yttre, synliga poliskapaciteten har minskat. Det är allvarligt.

Anf. 53 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Roger Haddad tar upp två delar. När det gäller polisens närvaro i de socialt utsatta områdena kommer regeringen att säkerställa det dels genom den polisreform som vi och Liberalerna är överens om, dels genom att tillföra ytterligare resurser för polisen så att den exceptionella situation som polisen är i nu inte i hög grad drabbar den operativa verksamheten. De kommer att tillföras pengar redan under innevarande år.

När det gäller de åtgärder mot terrorism som Roger Haddad tar upp och som också fanns i det svar om polisen och säkerhetspolisen som Roger Haddad läste upp springer ju samtliga dessa åtgärder ur den nya nationella strategin mot terrorism som regeringen tog fram i augusti och som i allt väsentligt den borgerliga oppositionen anslöt sig till i december.

Anf. 54 ROGER HADDAD (L):

Herr talman! Inrikesministern måste ju ge besked. Är han nöjd med rikspolischefens hantering av polisreformen? Är han nöjd med den lägesrapport som kom för några veckor om polisreformen och resursförflyttningen? Beslutet började gälla den 1 januari och innebär att minst 50 procent av resurserna i polisregionen ska ut för att kunna användas för fler områdespoliser och fler poliser i yttre tjänst. Detta har inte levererats, och då har det gått snart ett och ett halvt år sedan polisreformen.

Det andra är att en stor andel av de lokala polischeferna i lokalpolisområdena, som det heter i den nya polisorganisationen, säger att de operativa resurserna inte har ökat medan hälften säger att de har minskat.

Den synliga, lokala polisen är absolut central om och när det skulle inträffa ett terrorattentat i Sverige. Den utgör basen i polisens och säkerhetspolisens beredskap och också för att i god tid komma åt och angripa extremister och radikaliserade personer som faktiskt kan utgöra ett säkerhetshot mot Sverige och svenska städer. Jag tycker att det är högst alarmande, men om detta nämner inte inrikesministern så mycket i sitt inlägg.

Vad tänker inrikesministern göra för att den delen av polisreformen ska bli verkstad? Jag har sett att man har gett uppdrag som ska följa upp, och man ska rapportera löpande till inrikesministern, men delar av den här rapporteringen ska ske till 2018. Statskontorets uppdrag, till exempel, löper till 2018, och man ska lämna delrapporter. Jag vill ha en kommentar, herr talman, här i kammaren om den polisiära lokala närvaron som inrikesministern har pratat om så mycket.

Dessutom har det absolut inte tillförts extra resurser till de 14 särskilda områdena. I ett skriftligt svar som jag fick för en och en halv månad sedan står det att polisen ska *inom ramen* prioritera de 14 särskilda områdena. Jag är mycket, mycket bekymrad över inrikesministerns hantering av polisen!

Anf. 55 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Det vore klädsamt om Roger Haddad ändå hade tillgodojort sig de senaste årens utveckling. Roger Haddad och alliansregeringen tog initiativ till den största polisreformen på 50 år. Den hade goda syften: fler poliser närmare medborgarna. Sverige har 28 000 hårt arbetande polisanställda, betydligt fler per invånare än exempelvis Danmark som har drabbats hårt av terror.

Nu har vi för första gången på 22 år en situation där Sverige bedriver gränskontroll som slukar stora polisiära resurser. Vi har det största flyktingmottagandet någonsin, vilket naturligtvis slukar polisiära resurser. Vi har haft det största terrorhotet någonsin, och vi har fortfarande en förhöjd terrorhotnivå.

Det är därför inte konstigt om det ställer polisorganisationen inför stora påfrestningar när man samtidigt ska göra omorganisationsarbetet.

Det är också skälet, precis som jag sa, till att regeringen i den kommande vårpropositionen kommer att skjuta till ytterligare pengar till polisen. Men grunden i den reform som Roger Haddad har varit med om att ta fram och som Liberalerna har varit drivande bakom är att fler poliser ska komma närmare medborgarna.

Vi ska hämta hem effekterna av att vi slår samman 21 it-administrationer till en och av att vi slår samman 21 personaladministrationer till en. Det är klart att vi måste se effekter av det under det här året, men man kan ju inte tänka bort terrorhot, flyktingström och gränsbevakning, för i så fall lägger man en orimlig börda på de tungt och hårt arbetande poliserna ute i vårt land.

Anf. 56 ROGER HADDAD (L):

Herr talman! Id-kontroller och migrationsströmmar diskuterar vi med justitie- och migrationsministern, som också har informerat justitieutskottet. Den här debatten handlar inte om den delen. Det här handlar om säkerhetstjänsten och polisens beredskap nationellt och inte minst lokalt för att förebygga terrorhot och våldsbejakande extremism i särskilt utsatta områden.

Jag vet att det har tillförts en bråkdel av det som rikspolischefen efterfrågar, och en stor del av den pott som kommer i morgondagens budgetkomplettering går till Migrationsverkets insatser: id-kontroll, gränskontroll, asylboenden och så vidare. Men här talar vi om polisiär kapacitet. Lokala polisområden får inga extra pengar. Det är civila poliser som ska anställas i höst, sa justitieministern i justitieutskottet. Det är inte samma sak som att få fler uniformerade poliser i yttre tjänst. Det är de som måste gå i in dessa 14 särskilt utsatta områden. Det är de som måste ta tillbaka dessa stadsdelar och kommundelar i Sverige.

Jag är mycket bekymrad. Jag har inte fått svar, herr talman, på mina frågor om huruvida statsrådet är nöjd med utvecklingen och vad han tänker göra för att de lokala polisresurserna, som är basen i arbetet mot terrorism lokalt och nationellt, ska öka.

Det andra, när det gäller lagstiftning, har vi på gång. Det är inga problem. Men kom inte och säg att polisreformen och genomförandet har levererats! Och jag tänker inte vänta till 2018.

Anf. 57 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Roger Haddad gör det enkelt för sig. Det är begripligt; det är kanske oppositionens privilegium. Låt mig ändå slå fast några sanningar.

Vi har aldrig satsat mer resurser på polisen än nu. Vi har inte haft fler poliser någon gång när någon liberal har suttit i regeringen. Vi tillför polisen ytterligare resurser. Eftersom det tar två och ett halvt år att utbilda en polis tillför vi dem resurser på så sätt att man anställer civilanställd personal som kan avlasta gränskontroll och trygghetsarbete. På så sätt kan vi frigöra utbildade poliser som kan vara i de områden som Roger Haddad talar om. Vi har också tillfört polisområdena mer resurser. Exempelvis har Storgöteborg fått 100 nya poliser, och Malmö har fått nya. Men de har ätit upp av den extrema situation vi har haft det senaste året med terror, gränsbevakning och asylsökande.

Vi tänker inte låta denna extrema situation gå ut över medborgarnas trygghet i Sverige. Därför tillför vi redan innevarande budgetår denna halva miljard, 500 miljoner kronor, i trygghet och i återvändandesatsningar. Vi är inte främmande för att skjuta till ytterligare resurser. Vi ska ha en noggrann genomgång av de siffror och budgetunderlag som polisen har kommit in med.

Avslutningsvis: Vi har fler poliser än någon gång som Liberalerna, Moderaterna, Centern och Kristdemokraterna ansvarade för polisens budget.

Överläggningen var härmed avslutad.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.53 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 18.00.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 18.00.

§ 12 Svar på interpellation 2015/16:513 om drönare som hotar den allmänna säkerheten

Anf. 58 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Erik Ottoson har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att säkerställa att den svenska polisen har de verktyg som den behöver för att avvärja hot från drönare som används i brottsligt syfte.

Användningen av obemannade flygande farkoster, så kallade drönare, har ökat kraftigt i Sverige under de senaste åren. Drönare har många positiva användningsområden och kan till exempel användas vid besiktningar, inspektioner av skogsområden och elledning och bevakning av polis, räddningstjänst och kustbevakning. Samtidigt går det inte utesluta att drönarna kan användas i brottsligt syfte, inte minst vid fientliga attacker mot samhället. Den tekniska utvecklingen på drönarområdet har öppnat för nya tillvägagångssätt för hotaktörer. Det kan utmana etablerade principer för fysiska skyddsåtgärder vid byggnader, anläggningar och områden men även för åtgärder inom personskydd.

Polismyndigheten påbörjade i februari en förstudie för att kartlägga omfattningen av problemen med drönare som används i brottsligt syfte. I förstudien ska man inventera omfattningen av drönarangrepp, vilka områden som är mest utsatta och problem i bekämpningen av brott där drönare används. Studien, som ska vara klar senast den 31 maj, ska utgöra en grund för Polismyndigheten att gå vidare med för att säkerställa att polisens brottsbekämpande verksamhet är utformad på bästa sätt för att möta utvecklingen på området.

Tillsammans med bland annat FOI, Totalförsvarets forskningsinstitut, arbetar Polismyndigheten också med en gemensam ansökan till ett EU-projekt inom Horizon 2020 när det gäller bland annat utveckling av motmedel mot drönare.

Polismyndigheten följer alltså noga utvecklingen på området och vidtar adekvata åtgärder. Därför ser jag inga skäl att i dagsläget själv vidta några särskilda ytterligare åtgärder. Riskerna på området ska dock tas på största allvar, och jag kommer givetvis att följa utvecklingen noga.

Prot. 2015/16:90
12 april

Svar på
interpellationer

Anf. 59 ERIK OTTOSON (M):

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret! Det här är en fråga som jag tror engagerar allt fler i takt med att problemet blir allt större. Det handlar nu inte bara om science fiction-romaner och -filmer där den här formen av teknik används i brottsligt syfte. En snabb sökning på nätet och i svenska medier ger en bekräftelse av situationen som allvarlig.

Det statsrådet ger som svar är att en utredning är på väg fram. Det är bra. Han ger också som svar att han kommer att följa detta noggrant och att Polismyndigheten följer utvecklingen. En följdfråga till statsrådet blir: Ska vi då alltså dra slutsatsen att polisen i dagsläget står handfallen om någon med brottsliga intentioner väljer att använda sig av drönare för att begå brott – vi behöver inte gå in på detaljer om hur – eftersom man inte i dag har några motmedel?

I sådana fall är det inte tillfredsställande, och därför tror jag att det kan vara nödvändigt med ett förtydligande från statsrådet på den punkten. Det här är inte ett problem som inväntar några Horizon 2020-samarbeten. Det här är ett problem som vi står inför ganska akut. Därför är jag intresserad av vad statsrådet, departementet och möjligen ansvariga myndigheter har för omedelbar beredskap för att möta det som vi möter i dag och inte bara i framtiden.

Anf. 60 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Tack, Erik Ottoson, för frågan! Nej, så ska man inte tolka det. Det finns naturligtvis motmedel i olika former, men strategin och motmedlen är inte tillräckligt bra givet den tekniska utvecklingen. Den tekniska utvecklingen stannar ju inte heller av, utan snarare accelererar den. Då är det viktigt att polisen internt i Sverige och i EU kan arbeta fram både taktik och strategi och bättre kan implementera de elektroniska motmedel som finns i verksamheten. Därav det utvecklingsarbete som sker inom polisen.

Anf. 61 ERIK OTTOSON (M):

Herr talman! Tack, statsrådet, för förtydligandet! Det är bra att man utvecklar detta. Det är inte önskvärt att en polisman som står inför en svår situation upplever sig själv som handfallen. Det har varit olika situationer, bland annat i samband med folksamlingar. Journalister har också flugit den här formen av farkoster i olämpliga sammanhang där det har varit fara för hälsa och egendom. Att som i dagsläget, om jag har förstått saken rätt, bara ha som omedelbar möjlighet att hitta personen på marken som styr den aktuella farkosten och på det viset få ned den, alternativt dra sitt tjänsteväpen och vara väldigt duktig på att sikta, är inte rimligt.

Vilka verktyg i övrigt står till polisens förfogande i dagsläget? Har statsrådet någonting att tillägga på den punkten? Jag upplever inte att vi fick några exempel på vilka åtgärder man faktiskt skulle kunna vidta om ett hot måste avväjas.

Jag ska dra detta vidare ytterligare lite grann. Statsrådet nämner en del om de fysiska åtgärder kring byggnader och anläggningar som kan vara nödvändiga och om säkerhetstänk kring skyddsobjekt. Kan statsrådet ge mig och kammaren någon ytterligare insikt i hur det arbetet fortskrider? När det gäller de skyddsobjekt som man känner till lite mer kan jag ifrågasätta om vi verkligen står rustade inför den här formen av utmaningar. Det förefaller inte så för en lekman. Statsrådet kanske sitter på annan information.

Ytterligare en fråga som jag tror att man borde överväga är att inte bara tala i termer av var man får flyga och inte. I dag är det förbjudet att flyga inom så kallade flygkontrollzoner som i huvudsak finns kring flygplatser. Det finns också restriktionsområden som i huvudsak har en militär tillämpning eller tillämpas kring så kallade skyddsobjekt. Arbetar statsrådet eller någon av hans kollegor för att göra en inventering av ytterligare områden som mot bakgrund av den tekniska utvecklingen skulle behöva en restriktionsområdesstatus för att undvika den här formen av hot?

Haga slott finns det ett restriktionsområde kring men inte Stockholms slott. Det finns ett restriktionsområde kring vissa öar i Stockholms skärgård men inte kring det här huset som vi befinner oss i just nu och som väl ändå får anses vara viktigt för samhällets funktionssätt i någon mån. Det här är ganska viktiga frågor för hur man arbetar med detta. Jag tror att det finns ett behov av att vara proaktiv. Vi måste på något sätt hitta en balans mellan att stimulera tekniken och att se till att vi kan utnyttja de fantastiska möjligheter som drönare innebär.

Jag är själv mycket positiv till detta och kan också för herr talmannen och kammaren avslöja att jag innehar en sådan här farkost. Den är väldigt rolig att flyga inom lagens alla rāmärken. Men det måste hittas en balans mellan detta teknikfrämjande och det repressiva som staten och statsmakterna måste få på plats och som gärna ska vara så proaktivt som möjligt.

I dagsläget är upplevelsen, åtminstone från den här riksdagsledamoten, att vi inte har kommit hela vägen fram. Vad är statsrådets väg framåt?

Anf. 62 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Jag kan nog vidimera den bild som Erik Ottoson ger. Här finns det mer att göra. Framför allt måste det ske inom ramen för polismakten.

Vi rör oss med begreppet drönare som om det vore *en* typ av farkost när det egentligen är ett samlingsnamn för en stor mängd av olika farkoster som både kan vara utrustade med kamera och inte vara utrustade med kamera. När det gäller kameradelen för drönare utreds den frågan specifikt i en utredning som justitieminister Morgan Johansson har tillsatt.

När det gäller de farkoster som inte är försedda med kamera handlar det dels om konflikter med andra flygande föremål, dels om möjligheten att kunna använda dem för andra typer av attacker eller kriminella syften. Det landar mer på polismyndigheten att se över.

Sedan har vi frågan om kärnkraften och de skyddsobjekten, där vi har infört förbudszoner. Bedömningen av om ytterligare sådana behövs får polisen göra.

Jag tror att jag med det har gått igenom de frågor som Erik Ottoson ställde.

Anf. 63 ERIK OTTOSON (M):

Herr talman! Tack, statsrådet, för de utvecklade tankarna.

Det är helt riktigt att drönare är ett stort begrepp. Det är allt från dem som väger 20 gram och som du kan hålla i handen till dem som väger flertalet kilo och som kan orsaka stor skada om de skulle kraschlanda på fel ställe, och självfallet allting däremellan.

Jag och statsrådets kollega Anna Johansson har haft diskussioner om detta. Man sätter väldigt stor tilltro till det arbete som sker inom ramen för Easa och som har gällt säkerhetsbiten. Det ska tilläggas att Easa framför allt arbetar med drönare som kommer att väga någonstans i kiloklassen, inte alls hekton eller gram som vi har talat om, trots att de kan göra minst lika stor skada.

Som statsrådet väl känner till finns det vissa föremål som kan orsaka stor skada och som inte alls behöver väga ett kilo. Lyftkraften i en sådan farkost kan vida överstiga den tyngd som den själv har i utgångsläget. Den kan alltså lyfta ganska tunga saker till ganska otillgängliga platser – ett tak eller ett fönster. Det är något som jag tror att vi alla bävar lite för när det kommer hot från alla håll och kanter.

Jag får tacka statsrådet för de ytterligare förtydligandena. Jag tror att vi kommer att ha anledning att följa upp detta framöver. Jag förstår att statsrådet tar detta på stort allvar. Jag tror dock att det kan behövas ytterligare styrsignaler om att detta är en prioriterad verksamhet, inte bara gentemot Polismyndigheten utan även andra myndigheter, som kanske upplever att de är utsatta men att polisen inte har uppmärksammat det.

Med det tackar jag för debatten. Jag ser fram emot stora framsteg på området framgent.

Anf. 64 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka Erik Ottoson för att han har ställt denna interpellation.

I stort håller jag med Erik Ottoson. Detta är ett område där tekniken har utvecklats ganska snabbt och kommer att fortsätta att göra det. Det är viktigt att lagstiftning och myndigheter följer med i den utvecklingen. Som bekant finns ofta en viss eftersläpning, och det är viktigt att den inte blir så stor att vi utsätter medborgarna för fara.

Jag ser fram emot fler debatter med Erik Ottoson om vad som konkret kan göras för att myndigheter och samhället i övrigt ska kunna möta utmaningen men också dra nytta av fördelarna, både i det vanliga samhällslivet och i de rättsvårdande myndigheternas uppdrag.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2015/16:517 om oljepåslaget på Tjörn

Anf. 65 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Johan Hultberg har frågat klimat- och miljöminister Åsa Romson om hon avser att se över miljöbalken för att förtydliga ansvaret för oljesanering av stränder och om hon avser att se över och förtydliga de

statliga myndigheternas ansvar och roller vid händelser likt oljepåslaget på Tjörn 2011. Interpellationen har överlämnats till mig.

Havsmiljön är en högt prioriterad fråga för regeringen. Oljeutsläpp innebär risker för våra hav och kuster. Det är därför viktigt att regelverken är tydliga.

Det miljörättsliga ansvaret på området är tydligt. Det saknas därför anledning att se över det. Det ligger dock i sakens natur att sanering efter ett oljeutsläpp kan behöva göras innan ansvarsförhållandena har klarlagts. Miljötillsynsmyndigheten kan i ett sådant fall besluta om rättelse på den felandes bekostnad. Då vidtar myndigheten de åtgärder som är nödvändiga för att senare kräva ersättning av den som är ansvarig.

Kustbevakningen har räddningstjänstansvaret när det gäller oljeutsläpp till sjöss, medan kommunerna ansvarar för nödvändiga räddningstjänstinsatser om oljan når land.

Utöver detta har flera aktörer stödande funktioner vid inträffade oljeutsläpp. Exempelvis kan Myndigheten för samhällsskydd och beredskap i viss utsträckning bistå med förstärkningsresurser när kommunens och regionens egna resurser inte är tillräckliga för att begränsa de uppkomna skadorna.

Jag vill understryka den stora betydelsen av att alla aktörer som berörs av ett oljeutsläpp har en väl fungerande samverkan för att så snabbt som möjligt kunna begränsa uppkomna miljöskador.

Flera myndigheter arbetar även förebyggande och förberedande inom oljeskyddsområdet. Ett exempel på det är arbetet med Sveriges fjärde strategi för området oljeskadeskydd, som antogs i juni 2014. Strategin innehåller ett underlag för långsiktig planering i syfte att uppnå en god förmåga för hela området oljeskadeskydd utmed Sveriges kuster och de stora insjöarna.

Det pågår alltså ett ambitiöst arbete för att stärka samhällets samlade förmåga i fråga om oljeskadeskydd. Regeringen följer utvecklingen på området och kommer vid behov att vidta ytterligare åtgärder.

Anf. 66 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Tack, ministern för svaret!

Bakgrunden till min interpellation är det allvarliga oljepåslag som drabbade Tjörns kommun 2011 efter kollisionen mellan ett maltesiskt fraktfartyg vid namn Golden Trader och ett belgiskt fiskefartyg vid namn Vidar utanför Jyllands nordvästkust.

Kollisionen orsakade ett stort oljeutsläpp av marin eldningsolja, alltså det som vi i vanligt tal brukar benämna bunkerolja. Utsläppet drabbade dock inte Danmark, utan oljan fördes med Jutska strömmen till den svenska västkusten. Där drabbade den Tjörns kommun, i huvudsak huvudön men också ett stort antal av de omkring 15 000 öar, holmar och skär som utgör Tjörns kommun. En mindre mängd olja flöt i land på Orust, men i huvudsak var det alltså Tjörn och Tjörns kommun som drabbades.

Herr talman! Detta oljeutsläpp var det största som någonsin har drabbat den svenska västkusten. Händelsen satte naturligtvis inte minst Tjörns kommuns räddningstjänst på prov. En lång rad statliga aktörer fick också bekänna färg och pröva på hur samverkan fungerar på detta område.

Nu efteråt tycker jag, herr talman, att det är oerhört viktigt att vi försöker dra lärdom av det inträffade. Med utgångspunkt i de erfarenheter som

vi har skaffat oss på grund av olyckan måste vi försöka stärka beredskapen för liknande händelser och utveckla såväl det kommunala som det statliga ansvaret och arbetet för att både förebygga och hantera denna typ av händelser.

För att väcka den diskussionen valde jag att ställa denna interpellation till miljö- och klimatministern. Hon valde att lämna över svaret till inrikesministern, och det har jag inga synpunkter på. De frågor som jag lyfter fram i min interpellation landar på både inrikesministerns och miljöministerns ansvarsområde.

I den bästa av världar hade jag önskat en debatt med såväl inrikesministern som miljöministern och kanske rentav också med justitieministern och infrastrukturministern, för detta är frågor som spänner över flera statsråds ansvarsområden. Det handlar om miljölagstiftning, regler för internationella fartyg, arbetet i kommunernas och statens räddningstjänster och, inte minst, samverkan och samordning mellan berörda aktörer.

Ministern sa i sitt svar att ansvaret på området är tydligt. Han tycks mena att ansvarsförhållandena mellan berörda aktörer också är tydliga. Jag är av en lite annan uppfattning. Ser inte ministern behov av att förtydliga de olika berörda myndigheternas ansvar och skapa en tydligare rollfördelning och bättre myndighetssamverkan vid händelser likt denna?

Jag tycker, herr talman, att det är viktigt att vi prioriterar arbetet med att både förebygga och avhjälpa denna typ av händelser. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap är tydlig med att risken för sådana olyckor ökar på grund av det faktum att sjöfarten ökar, vilket i grunden är positivt. Vi ser nu allt fler fartyg som transporterar olja från inte minst Ryssland. Ett enskilt fartyg kan innehålla 10 000 ton olja, vilket kan jämföras med de 450 kubikmeter olja som läckte ut vid oljepåslaget på Tjörn.

För mig är detta en oerhört viktig fråga, som jag hoppas att regeringen verkligen ska prioritera. Frågan till ministern är: Ser inte ministern behov av att förtydliga och stärka myndighetssamverkan och rollfördelningen?

Anf. 67 LARS TYSKLIND (L):

Herr talman! Det är en viktig fråga som Johan Hultberg väcker.

Det har gjorts en utvärdering. Vi måste lära oss av detta och säkerställa att det fungerar vid framtida händelser av samma slag. Att risken är tämligen ökande är vi nog överens om.

Man kan konstatera att just denna händelse inleddes med brister redan i den danska och svenska kommunikationen. Dessa brister gjorde att man inte märkte oljepåslaget förrän det i princip hade nått land på Tjörn.

Även där fanns det brister. Det konstaterades sedan att man inte var uppsatt på samma larmlista på något konstigt sätt, hur det nu fungerar. Så det finns förbättringspotential lite varstans.

De kontakter som jag själv hade med Tjörns kommun strax efter att detta hände visade att man upplevde att det fanns väldigt stora brister initialt när det gällde samordning av myndigheterna. Eftersom myndigheterna kom in sent fick man mycket kritik i efterhand för vad man hade gjort och inte hade gjort. Det upplevdes som lite frustrerande.

Man konstaterade också att MSB:s oljesaneringsdepå fungerade tämligen väl och att man fick material från kommunen. Men det var inte alltid som materialet var anpassat till den terräng som vi här pratar om. De hade

ju inte så stor användning av en fyrhjuling ute på västra Tjörn, som det uttrycktes.

Egentligen är inte problematiken att kommunerna inte är beredda att ta på sig ansvaret. I alla kustkommuner är man väldigt beroende av den biologiska mångfalden, och besöksnäringen är helt beroende av att stränderna inte är nedsölade.

Det som man på Tjörn upplevde i efterspelet var att kommunen hade dragit på sig väldigt stora kostnader. När allting hade lagt sig var nog den största frustrationen att man låg ute med många miljoner – jag kommer inte ihåg om det var 80 miljoner. Det var i alla fall en väldigt stor summa. Kommunen fick till och med låna pengar för att kunna klara sin egen likviditet. Det är inte acceptabelt att en kommun som har gjort jobbet ska behöva betala för att det inte finns bättre fungerande system.

Det var väldigt tungt administrativt. När det hamnade på den nivån – jag vet inte om det är en anekdot eller inte – att det talades om ett restvärde på en skottkärra som hade använts vid oljesaneringen undrade Tjörns kommun om man skulle behöva nedlåta sig till den typen av diskussioner när man hade gjort en extrem arbetsinsats och satsat mycket kommunala resurser. Förhoppningsvis har man lärt sig av detta så att det inte händer igen. Men det kan inrikesministern återkomma till.

Det är viktigt för alla kustkommuner att detta fungerar. Det finns inte någon kustkommun som inte är beredd att ta på sig arbetet att sanera, men man måste ha rimliga villkor och veta att kommunen inte råkar ut för en massa andra problem bara för den sakens skull.

Anf. 68 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Jag instämmer i mycket av det som både interpellanten och Lars Tysklind för fram. Oljepåslaget på Tjörn var ju det första oljepåslag som hanterades efter det att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap bildades 2009. Både Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen och Sveriges Kommuner och Landsting har lärt sig en hel del av det oljepåslaget och de erfarenheter som redovisades i utvärderingen. Jag vågar påstå att Sverige är bättre rustat nu än vad man var då.

Det var beklagligt att Tjörns kommun fick ligga ute med pengar, även om det är naturligt vid en sådan här händelse. Men Tjörns kommun har ersatts för allting. Även staten i sin tur har blivit ersatt av den som faktiskt har ansvaret, nämligen av verksamhetsutövaren och den som bedrev fartygstrafiken och dess försäkringsbolag.

Genom MSB:s försorg finns det nu fem depåer med material utmed våra kuster. Det finns möjlighet för kommunerna att få hjälp av MSB men också av Kustbevakningen, som ju har ett saneringsfartyg och som bedriver kontinuerlig övervakning av havsytan för att i tid kunna upptäcka den här typen av utsläpp. Precis som Lars Tysklind var inne på är det viktigt att man upptäcker oljeutsläpp så tidigt som möjligt så att man i bästa fall kan förhindra att oljan når stränderna där det är betydligt svårare att sanera.

Jag tror dock inte att det krävs några nya organisatoriska reformer på området, som Johan Hultberg frågade mig om. Vi har en organisatorisk struktur med ansvarsfördelning mellan berörda myndigheter.

Sedan behöver det alltid övas, och man behöver öva också internationellt. Oljepåslaget på Tjörn är ett exempel på en internationell olycka som

har drabbat Sverige. Under april månad kommer kustbevakningarna i Sverige, Danmark och Tyskland att samöva en motsvarande händelse för att kunna förbättra sin beredskapsförmåga att stå emot den här typen av olyckor.

Prot. 2015/16:90
12 april

Svar på
interpellationer

Anf. 69 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Tack, ministern, för det kompletterande svaret. Det är bra att vi har en stor enighet om betydelsen av att jobba kraftfullt för att skapa en bra beredskap för den här typen av händelser och för att ha ett ständigt pågående förbättringsarbete.

Jag tycker att det finns väldigt tydliga exempel på förbättringspotential när det gäller beredskapen. Inte minst den utvärderingsrapport som Lars Tysklind refererade till tidigare i debatten visar på många förbättringar som går att göra.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap skrev en utvärderingsrapport tillsammans med Havs- och vattenmyndigheten som blev klar våren 2014. Den innehåller hela 24 rekommendationer till Tjörns kommun och de statliga myndigheterna. Det finns också två rekommendationer, herr talman, riktade direkt till regeringen.

Det som utvärderingen visar är att det i det stora hela fanns vissa brister i roll- och ansvarsfördelningen och att dessa behöver förtydligas. Det är den uppmaning som man gör till regeringen.

Ministern underströk i sitt svar betydelsen av att alla aktörer som berörs av ett oljeutsläpp har en fungerande samverkan, det är vi helt överens om. Men jag tycker att ministern kanske gör det något för enkelt för sig när han lägger över ansvaret på myndigheterna och säger att de måste bli bättre på att samverka och på att öva tillsammans.

I utvärderingsrapporten från MSB och Havs- och vattenmyndigheten pekar man på att det finns ett behov av att klargöra ansvarsförhållandena med avseende på det centrala tillsynsvägledningsansvaret vid sanering och eventuellt det expertstöd som finns i saneringsprocessen, alltså det som MSB har i uppdrag att ge. Det var alltså en direkt rekommendation till regeringen att se över det ansvarsförhållandet.

Den andra direkta rekommendation som finns i utvärderingsrapporten till regeringen handlar om att utreda Havs- och vattenmyndighetens ansvar. Ministern nämnde i sitt svar att oljepåslaget på Tjörn var det första oljeutsläpp som inträffade efter det att MSB bildades. Men detsamma gäller även för Havs- och vattenmyndigheten. I utvärderingen pekar man just på att Havs- och vattenmyndighetens roll var väldigt oklar och att det behöver åtgärdas.

I utvärderingsrapporten skriver man att en sådan utredning av Havs- och vattenmyndighetens roll även bör behandla övriga myndigheters ansvar avseende miljöaspekterna och också ansvarsgränserna mellan Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten och länsstyrelserna. Dessutom bör frågan om finansieringen av den så kallade oljejourens tjänster utredas.

Mig veterligen har den tjänsten tidigare varit upphandlad av Havs- och vattenmyndigheten. Men sedan en tid tillbaka finns inte tjänsten upphandlad, så den ligger i malpåse. Vid de besök som jag själv har gjort på Tjörn och de diskussioner som jag har haft med räddningstjänsten där nämner man just att oljejouren var ett viktigt stöd i saneringsarbetet.

Herr talman! Mina frågor till ministern blir: Hur ställer sig regeringen till de två direkta rekommendationer som gavs i den utvärderingsrapport som gjordes? Kommer regeringen att klargöra ansvarsförhållandena vid sanering? Kommer regeringen att utreda Havs- och vattenmyndighetens roll vid oljeutsläpp och gränssnittet till övriga myndigheter?

Anf. 70 LARS TYSKLIND (L):

Herr talman! Jag instämmer i Johan Hultbergs frågor. Det är de frågor som inrikesministern får fundera på i två minuter.

Man kan också konstatera här att det finns en myndighet som har ett väldigt tydligt uppdrag, och det är Kustbevakningen. Miljöuppdraget är Kustbevakningens huvudsakliga uppdrag. Dessutom har man fått anslag tilldelade sig för att kunna införskaffa moderna – man har haft oljeupptagningsfartyg förut också – stora ännu bättre fartyg för att sanera den olja som befinner sig till havs.

Det som var så frustrerande i fråga om Tjörn var att det drev i land så mycket olja innan man hann agera, och sedan var det inte heller världens bästa väder.

Vi kan diskutera vad exakt vi ska ändra, men vi kan väl ändå konstatera att uppföljningen visar att det finns tydliga brister, och på något vis måste man avhjälpa dem. Oavsett om det är lagar som ska ändras eller om det finns brister i tillämpning eller regleringsbrev måste man försöka hitta en lösning, så att detta inte återupprepas.

Det är väl mer en förklaring än en ursäkt, som man brukar kalla det, att MSB och Havs- och vattenmyndigheten inte var riktigt samtrimmade vid det här tillfället. Vi får väl hoppas att de är det i dag på ett bättre sätt. Det är väldigt viktigt att regeringen förvissar sig om att detta fungerar. Jag ser fram emot svaren på de två frågor som Johan Hultberg ställde.

Anf. 71 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Dessa två frågor, som också ingick i utvärderingen, är tänkta att tas om hand dels genom den fjärde myndighetsgemensamma strategin för oljeskadeskydd, som togs fram 2014, dels genom den handlingsplan som kommer att lanseras om en och en halv månad, i maj 2016. Det är tänkt som svar på den kritik som fanns i utvärderingen. Det finns möjlighet för både Johan Hultberg och Lars Tysklind att återkomma i framtida interpellationsdebatter om handlingsplanen inte skulle möta de högt ställda krav som finns.

I grunden tror jag att vi är överens om att det här är ett viktigt område och att delar av samordningen behöver tydliggöras men att ansvaret i grunden är tydligt. Det är först och främst verksamhetsutövaren som är ansvarig. Den ansvariga myndigheten är sedan kommunen, och den ska få stödinsatser från Havs- och vattenmyndigheten, Kustbevakningen och MSB. MSB är ansvarigt för att det finns material för att kunna göra den här typen av insatser, utöver det som Kustbevakningen gör.

Jag vill med det tacka för en bra interpellation.

Anf. 72 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Den här debatten är kanske inte den spänstigaste som åhörarna följer. Det finns en stor enighet i de här frågorna, vilket i grunden

är bra. Det handlar om att förbättra beredskapen, och det kanske inte direkt är en partipolitisk fråga.

En viktig fråga som jag ännu inte har berört så mycket handlar om något som ministern nämnde i sitt senaste inlägg, nämligen om att få verksamhetsutövaren att ta det ansvar den borde ta, det vill säga betala för de kostnader som ett oljeutsläpp orsakar, allra helst egentligen också för de indirekta kostnaderna i form av förlorade turistintäkter, miljöskador och så vidare. I dag är det tydligt att ansvaret ligger på verksamhetsutövaren, men i praktiken är det inte alltid utövaren som tar ansvaret.

Ministern nämnde att försäkringsbolaget för berörda fartyg nu har stått för en del av kostnaderna, men det är bara just en del. Staterna Sverige och Danmark krävde omkring 180 miljoner, vill jag minnas, och den förlikning som ingicks innebär att försäkringsbolaget betalar omkring 105 miljoner. Kostnaderna har tyvärr i väldigt stor utsträckning landat i knät på Sveriges skattebetalare, särskilt skattebetalarna i Tjörns kommun, och det är väldigt olyckligt.

Det har pågått en utredning i domstol om ansvarsfrågan. Nu har den processen lagts ned på grund av att den internationella åklagarkammaren inte har fått in svar från Belgien och Malta på de förfrågningar man gjort. Ett medskick till ministern är att han kan försöka driva på lite grann på EU-nivå för att skärpa efterlevnaden av de skyldigheter som åvilar flaggstaten. Nu ser jag att infrastrukturministern kommit in i kammaren, så det kan vara ett medskick också till henne att vi måste säkerställa att flaggstaten lever upp till sina åtaganden.

Anf. 73 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Jag vill tacka Johan Hultberg för en bra interpellation och en konstruktiv ton i interpellationsdebatten. Det är bra att en liten nation som Sverige kan uppvisa politisk enighet i den här typen av frågor. Jag tror att det är rätt väg framåt. Jag hoppas att vi tillsammans, även Lars Tysklind, kan bevaka att resultatet av den handlingsplan som ska presenteras i maj blir önskvärda, så att Sverige står bättre rustat att möta det här.

Jag instämmer också angående behovet av att skärpa det internationella regelverket kring flaggstaterna. Men det är någonting som lättare låter sig sägas än göras, eftersom de internationella kraven på rederier och rederinationer är så låga. Det skulle verkligen behövas en skärpning för att främja miljöarbetet men också arbetstagarnas rättigheter och standarden på internationell sjöfart. Där kan vi ha ett gemensamt arbete framåt.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellationerna 2015/16:406 och 408 om alkobommar i svenska hamnar

Anf. 74 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Erik Andersson har frågat mig när vi kan förvänta oss alkobommar i våra svenska hamnar. Sten Bergheden har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att se till att alkobommarna som riksdagen har tillkännagett regeringen om installeras. Sten Bergheden har vidare

frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att säkerställa att så få ratt-onyktra bilförare som möjligt kommer ut i trafiken innan bommarna är uppsatta.

Det systematiska arbetet i nollvisionens anda har lett till att Sverige nu befinner sig i framkant internationellt när det gäller trafiksäkerhet. En del i framgångarna med den svenska modellen för trafiksäkerhetsarbete är att främja trafiksäkerhetsrelaterade produkter och tjänster, många med en stor exportpotential. Ett bra innovationsklimat på trafiksäkerhetsområdet ger i sin tur möjligheter för företag att växa och skapar fler jobb i Sverige.

Att arbeta för att förebygga och förhindra rattfylleribrott är redan i dag en del av den kontrollverksamhet som utförs av Polismyndigheten, Kustbevakningen och Tullverket. Det är självklart viktigt att utveckla goda metoder och arbetssätt för detta. Alkobommarna är ett av flera exempel på nya tekniklösningar för kontroll av nykterhet. Min utgångspunkt är att alkobommar är en intressant möjlighet att förhindra rattfylleri i färjetrafiken och på så sätt öka trafiksäkerheten. Det kan även vara ett sätt att verka för en mer hållbar utveckling inom den tunga trafiken. Vi måste nu i samarbete med myndigheterna och andra nyckelaktörer finna bra lösningar för att ytterligare minska rattfylleriet.

Anf. 75 ERIK ANDERSSON (M):

Herr talman! Jag vill tacka infrastrukturministern för interpellationssvaret, men jag fick givetvis inte något svar på min fråga.

Jag ställde en skriftlig fråga till infrastrukturministern om när vi kan få se alkobommarna på plats och om hur många arbetstillfällen regeringen beräknar att alkobommarna kommer att bidra med. Bakgrunden är, förutom att frågan är väldigt viktig, bland annat en artikel i Svenska Dagbladet den 16 mars 2016, där infrastrukturministern skriver att försöksverksamheterna gett goda resultat. Svaret på den skriftliga frågan var helt intetsägende. Det sa ingenting om när man kan få se alkobommar på plats.

Då ställde jag givetvis en interpellation. Men nu får jag ett ännu sämre svar, herr talman, i själva verket inget svar alls på frågan. Nu blandar även infrastrukturministern in den svenska modellen i frågan om alkobommar. Man kan undra hur det kommer sig. Arbetsmarknadens parter har väl ingenting att göra med just den här frågan. Är det över huvud taget lagligt, herr talman, att skriva ett så intetsägende svar på en rak fråga? Frågan var: När kan vi få se alkobommar på plats i våra svenska hamnar?

Att det tar så lång tid i frågan om alkobommar är under all kritik. Hur lång tid ska det ta för en regering att bestämma sig? De olika frågor jag ställt till ministern har jag inte fått några svar på över huvud taget. Nu beslutar regeringen att man ska se över möjligheterna att införa alkobommar. Alkobommarna skulle vara en viktig kontroll. De skulle hindra fordonsförare som kommer med färjor till Sverige i onyktert tillstånd från att köra in i landet. Men i en fråga som är så viktig är regeringen helt handlingsförlamad. Det säger en hel del om tillståndet i regeringen. Vad är det som gör att ministern är så tveksam just i den här frågan?

Försöket i Frihamnen var en framgång. Under tre månader kontrollerades 12 000 fordon. 0,7 procent av förarna hade 0,2 promille eller mer i blodet. Det är mer än i trafiken i övrigt. Även försöket i Göteborg var framgångsrikt.

Det här är ett initiativ från allianstiden. I slutet av försöksperioden med alkobommar var det i princip ingen i den hamnen som var påverkad. Det hade en väldigt preventiv effekt.

Frågan är utredd och klar, och det är ett effektivt system. Då är det ju bara att köra igång, i synnerhet nu när vi har en situation där polisen har många nya andra arbetsuppgifter. Enligt dem själva behövs det ungefär 2 000 nya poliser och tusentals civilanställda. Trafikpolisen gör inte längre lika många kontroller som tidigare. Därför är det ytterst angeläget att alkobommarna sätts upp nu. Men när man nu bygger om den nya Värtahamnen i Stockholm finns det inte ens några planer på att införa alkobommar.

Jag frågar infrastrukturministern igen: När kan vi se alkobommar på plats i svenska hamnar? Och blanda inte in den svenska modellen i denna fråga!

Anf. 76 STEN BERGHEDEN (M):

Herr talman! Tack, ministern, för svaret, även om jag kan hålla med min kollega Erik Andersson om att det egentligen inte finns något svar i svaret vi fick, utan det är ett allmänt konstaterande att man är intresserad av detta. Mer än så finns inte med i svaret.

Vi kan då backa lite grann till vad som har hänt i den här frågan. Alliansregeringen tog initiativ till försöket med alkobommar, som började i Göteborg. Sedan flyttades bommarna till Frihamnen i Stockholm, för att testa hur de fungerade på olika ställen. Och vi vet att när de flyttades från Göteborg var det väldigt högljutt från många socialdemokratiska företrädare, som undrade hur man kunde plocka ned någonting som fungerade så bra och flytta iväg det från Göteborg. Vi gjorde det ändå med tanke på att det var ett försök.

Försöken var färdiga för drygt ett år sedan. Därefter har MHF, som har hållit i detta, lämnat över ett material om hur man kan utveckla detta vidare och hur det skulle kunna fungera. De har dragit lärdom av försöken.

Också minister Ygeman har uttryckt att han tycker att detta borde komma på plats, att det vore bra att få upp alkobommarna. Men ingenting händer.

Riksdagen gav då ett tillkännagivande den 15 mars 2015, för drygt ett år sedan, om att vi ville ha upp alkobommarna och var färdiga att gå vidare med den här frågan. Då tog ministern och regeringen tag i frågan och gav uppdraget till Trafikverket den 9 april 2015, tror jag att det var, att utreda hur detta skulle se ut i de olika hamnarna. De fick svaret i början av november där Trafikverket pekade på en massa problem med att sätta upp alkobommarna. Vi hade då en interpellationsdebatt här om hur vi skulle gå vidare i det läget, och efter det har egentligen ingenting hänt. Jag vet att det har hänt en del under tiden, och jag vet att de som jobbar med detta har uppvaktat ministern och diskuterat detta. Men det verkar inte finnas någon riktig vilja från regeringen att ta tag i frågan – en vilja som ju var så oerhört stark före valet.

I dag ligger bommarna nedplockade. Dessutom – hör och häpna – kommer bommarna som ligger i frihamnen att flyttas till Finland den 19 maj för ett försök där. I Finland är man intresserad av detta. Och när vi besökte hamnen i Stockholm var danskarna uppe och tittade på detta, för de tyckte också att det var väldigt intressant.

Prot. 2015/16:90
12 april

Svar på
interpellationer

Men efter att den socialdemokratiska regeringen tog över makten här i landet har man inte gjort någonting i Sverige. Däremot går arbetet nu vidare i våra grannländer med att sätta upp alkobommar, men ingenting händer här i Sverige. Det är lite genant att se den här situationen när vi har utvecklat detta och tagit fram hela konceptet. Det kan också ge svenska arbetstillfällen. Alkobommarna har ju faktiskt utvecklats här i Sverige, och dessutom kommer en del från Skaraborg och mina hemtrakter, vilket gör att jag ännu mer värnar om att få upp dessa.

60–70 personer dör och tusentals skadas i trafiken på grund av alkoholpåverkade förare.

Nu har vi tekniken på plats och den fungerar bra, så mina frågor är: När kommer regeringen se till att riksdagens beslut om att sätta upp alkobommar i våra hamnar och vid våra gränsstationer verkställs, och när har vi alkobommarna på plats? Eller tänker regeringen strunta i tillkännagivandet?

Anf. 77 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag vill börja med att korrigera historieskrivningen på en punkt. Det var nämligen så att när alliansregeringen lämnade hade man glömt den lilla detaljen att försöksverksamheten behövde ha finansiering hela försökstiden ut. Det löste vi genom att förlänga försökstiden så att den kunde fortsätta fram till dess att utvärderingen var färdig.

Sedan har det varit ett arbete där regeringen inte har tillsatt en utredning men däremot gett ett uppdrag till Trafikverket att utreda förutsättningarna att utöka försöket med alkobommar, permanenta dessa och dessutom i fler hamnar. Detta utredningsuppdrag har Trafikverket återrapporterat till regeringen, precis som påpekades, vid slutet av förra året. Därefter har regeringen fortsatt att arbeta med frågan och kommer att återkomma med nästa steg i processen.

När det gäller hur vi väljer att uttrycka oss i interpellationssvar förbehåller jag mig rätten att använda vilka uttryck jag vill och på det sätt jag önskar.

Om man säger att det som ligger till grund för hela arbetet med och tillämpningen av nollvisionen inte är en svensk modell för trafiksäkerhetsarbete får man nog förklara hur man tänker kring det. Jag skulle vilja säga att det är en av de mest framgångsrika svenska modeller vi har, och som vi också har exporterat med stor framgång. I nästan alla sammanhang där jag träffar regeringar, trafiksäkerhetsengagerade och andra från andra delar av världen väcker just den svenska nollvisionen ett enormt intresse och en enorm respekt, både naturligtvis för de väldigt goda resultat vi har nått och för ansatsen, det vill säga att ingen siffra över noll är acceptabel. Det handlar inte enbart om att förändra eller påverka beteendet hos enskilda personer, utan det handlar också om att jobba med infrastrukturutveckling, fordonsutveckling, teknikutveckling och många andra saker som sammantaget leder till en ökad trafiksäkerhet.

När det gäller alkobommar kommer som sagt nästa steg i den processen att tas inom kort, så jag ser fram emot att så småningom få glädja herrarna som har interPELLERAT i denna fråga.

Anf. 78 ERIK ANDERSSON (M):

Herr talman! Givetvis får infrastrukturministern författa sina svar precis som hon vill; det står henne fritt. Å andra sidan har jag rätt att ha synpunkter på de svar som kommer, och de svar som kommer är ju inga svar utan bara en massa ord som inte säger någonting i frågan.

Vi kan backa till artikeln som infrastrukturministern skrev tillsammans med Karin Svensson Smith i Svenska Dagbladet. Där skriver de att försöksverksamheten har haft mycket god effekt och att alkobommarna kommer att hjälpa regeringen att nå sitt mål om EU:s lägsta arbetslöshet 2020. Då undrar jag givetvis: Hur många arbetstillfällen kommer alkobommarna att ge?

När jag läser den svenska modellen tänker jag främst på de förhandlingar som har varit mellan arbetsmarknadens parter, men nu verkar det som att för allting som Socialdemokraterna tycker passar bra är det den svenska modellen som gäller. Men det är ju i grund och botten en förhandling mellan arbetsmarknadens parter som har betecknats som den svenska modellen.

Nu är försöksverksamheten slut, och jag skulle gärna vilja ha ett svar på: När kan vi se alkobommar i svenska hamnar? Infrastrukturministern säger att det har gjorts en utredning, att den är klar och har lämnats till regeringen och att regeringen återkommer med ett svar när det är dags för ett svar. Då undrar jag: Pratar vi om ett, två eller tre år, eller är det bara några månader kvar tills vi kan få ett svar i denna viktiga fråga? Eller är man inte intresserad över huvud taget av att införa ett system med alkobommar i svenska hamnar?

Anf. 79 STEN BERGHEDEN (M):

Herr talman! Jag får börja med att upprepa mina frågor till ministern så att vi i dag tydligt kan få svar.

När kommer regeringen att verkställa riksdagens beslut att sätta upp alkobommar i våra hamnar och vid våra gränsstationer? När kommer det beslutet att fattas i regeringen? När kommer alkobommarna att vara på plats?

Det måste finnas en vilja från regeringen och våra ministrar att ändå komma någonstans. Någon form av antydan om var man tänker landa måste ändå finnas. Vi var överens före valet att vi skulle få upp alkobommarna.

Vi har drivit frågan hela vägen, och om vi hade fortsatt att regera hade alkobommarna satts upp. Det var vår ambition, och det var därför vi satte igång försöken. Vi hade inte monterat ned dem och sedan skickat över dem till Finland för att de ska testa dem och gå vidare med våra satsningar för att få bort alkoholpåverkade förare i Sverige. Vi hade självklart sett till att jaga dem vi hade tänkt att jaga.

I dag hinner inte polisen med de trafikkontroller som ska göras, det vill säga att det finns en mängd onyktra chaufförer som kör omkring på våra vägar. Antalet kontroller på vägarna av nykterheten minskar också. Dessutom ges fri lejd för den som kommer in med båt över gränsstationerna. Man tänker att i Sverige är det ingen risk. Det finns inga som gör kontroller vid hamnarna, och det finns ingen risk för alkobommar. Åk dit och åk över, kör i Sverige och sedan får man se hur det går.

Detta är allvarligt och känt. Se på åkerinäringen. Man kör efter dessa lastbilschaufförer dagligen och ser bilar som vinglar på vägarna. Man förstår att förarna måste vara drogpåverkade. Ett sätt att komma åt problemet är att faktiskt stoppa dem som kommer in med färjor över gränserna så att de inte kan rulla vidare in i landet och orsaka död.

En alkoholpåverkad lastbilschaufför som kör på en skolbuss får gigantiska konsekvenser. Jag vill inte att vi ska hamna i det läget. Se till att stoppa det som vi är överens om.

När fattas beslutet? När kommer alkobommarna att vara uppsatta? Tänker regeringen strunta i det tillkännagivande som vi gjorde för drygt ett år sedan? Detta är allvarligt. På något sätt kommer vi självklart att följa upp detta om inte riksdagens beslut blir verklighet. Själva idén med beslutet är att de ska genomföras.

Ett sätt att starta en verksamhet i det här landet är att vidareutveckla och sälja alkobommarna. Det kan bli en lönsam affär för företagare i Sverige att gå vidare med. Även den biten är viktig att komma ihåg. Om vi tappar bort denna fråga och någon annan intressent tar över har vi tappat incitamentet för det arbete som har lagts ned innan.

Nu är det inte Alliansen som är ansvarig, utan nu är det den socialdemokratiska regeringen. Man var tydlig tidigare, men efter valet struntade man i frågan. Vi vill ha ett svar, ministern: När kommer alkobommarna att finnas i våra hamnar?

Anf. 80 JOHAN ANDERSSON (S):

Herr talman! Det är märkligt att Sten Bergheden och till en del också Erik Andersson tar till sådana brösttoner i den här frågan. Det är en fråga som vi drev hårt i opposition, precis som Sten och Erik nämnde, och vi driver frågan fortfarande hårt i majoritet. Naturligtvis måste en fråga också beredas på ett bra sätt. Alla fakta i målet måste tas med innan man fattar ett mer avgörande beslut i den delen.

Jag känner mig trygg när det gäller alkobommarna. Jag kan hålla med om att det har varit olyckligt att det har varit ett uppehåll under en period, men jag är övertygad om att när frågan har landat och hanterats på ett korrekt sätt och när en ansvarsfull regering har tittat på alla fakta kommer vi att finna en väg ur frågan.

Vi är överens i bägge blocken om att alkobommarna är viktiga och värdefulla. De räddar liv. Det kommer att bli en bra lösning med tiden.

Anf. 81 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag vill påminna Sten Bergheden om hur tillkännagivandet var formulerat. I tillkännagivandet står det att regeringen skyndsamt bör se över frågan om hur ett uppförande av alkobommar i gränshamnar ska genomföras.

Jag skulle påstå att det tillkännagivandet har regeringen redan svarat på genom att lägga uppdraget till Trafikverket. I den delen är vi nog redan klara.

Det hjälper dock inte eftersom det fortfarande inte finns alkobommar i våra hamnar. Den försöksverksamhet som har bedrivits har visat på goda resultat. Bland annat kunde man se påtagliga skillnader i hur stor andel av förarna som var påverkade vid försöksverksamhetens start och vid dess avslutande.

Men en av de riktigt viktiga slutsatserna i försöksverksamheten är att alkobommarna har effekt även när de inte är igång. Den preventiva effekten av att man kanske kommer att åka in i en alkobom när man åker av färjan har visat sig vara nästan lika effektiv som att faktiskt genomföra kontrollerna. Det kan jämföras med andra liknande tekniska utrustningar, till exempel fartkameror. Även de dummyer som finns på vägarna har en återhållsam effekt genom att man inte riktigt vet. Det kan sitta en kamera där, och därmed finns ett ökat incitament att hålla hastigheten.

Av interpellationssvaret framgick, Erik Andersson, att det är fråga om den svenska modellen för trafiksäkerhetsarbete. Jag hävdar fortfarande bestämt att nollvisionen i allra högsta grad är en svensk modell för trafiksäkerhetsarbete, som dessutom har varit extremt framgångsrikt i ett internationellt perspektiv.

Arbetet med alkobommar, automatisk hastighetsövervakning och andra tekniska utvecklingsmöjligheter har varit en bidragande orsak till den stora framgången. I många andra länder har man tidigare tagit fasta på att ha olika typer av kampanjer och att försöka informera fram trafiksäkerhet. Men det är först med den helhetssyn som nollvisionen innebär, där stor kraft läggs på att göra infrastrukturen och transportsystemet så förlåtande som möjligt, som man når goda resultat. Utvecklingen med alkobommarna är en god fortsättning i den traditionen.

Vi har nått långt när det gäller att minska antalet dödade i trafiken. Av dem som kvarstår är det en orimligt stor andel som är påverkade av alkohol, vilket gör att frågan om rattonykterhet i allra högsta grad är ett fokusområde.

Många andra saker görs också. Man ska vara försiktig med att tro att man löser alla problem som är förknippade med rattfylleri genom att uppföra alkobommar i våra hamnar. Det behövs också olika metoder för exempelvis alkoholås i bilar och olika typer av projekt för att de som återfaller i sådant beteende ska få det stöd och den hjälp de behöver – det är nästan alltid fråga om människor med ett alkoholberoende – och många andra insatser. Alkobommar är definitivt ett sätt att mota rattonykterhet och därmed förbättra trafiksäkerheten.

Anf. 82 ERIK ANDERSSON (M):

Herr talman! Vi kunde höra nu att Socialdemokraterna känner sig trygga i frågan, trots att det inte finns alkobommar på plats. Vi kan bara spekulera i hur många påverkade lastbilsförare eller personbilsförare vi får in i landet. Men Socialdemokraterna känner sig trygga.

Socialdemokraterna tror att de kommer att vinna opinionen genom att hela tiden prata om den svenska modellen.

Men hör och häpna, infrastrukturministern: Även Moderaterna står bakom den svenska modellen. Där är vi helt ense, så ni behöver inte oroa er. Vi tror på att parterna på arbetsmarknaden ska komma överens när det gäller löner och kollektivavtal.

Men grundfrågan är ju när vi får alkobommarna på plats i svenska hamnar, i synnerhet nu när vi har en situation där polisen utför många andra arbetsuppgifter och inte har möjlighet att kontrollera nykterheten i trafiken som förr.

Det viktigaste med alkobommarna är ju, som infrastrukturministern i och för sig tog upp och prisade, den preventiva effekten. Tekniken finns, och då undrar man givetvis varför ingenting händer i denna fråga. Trafikverkets utredning är klar. Vi väntar egentligen bara på ett beslut från infrastrukturministern att alkobommarna ska komma på plats i svenska hamnar. Varför? Jo, därför att det räddar liv.

Anf. 83 STEN BERGHEDEN (M):

Herr talman! Om jag var orolig när jag ställde interpellationen blev jag verkligen orolig nu, för nu sa ministern att man tycker att man bara genom att ha utrett hur detta skulle kunna se ut har levererat vad tillkännagivandet efterfrågade.

Man har faktiskt inte ens gjort det, för man har ju inte löst hur det ska se ut. Man vet från regeringens och ministrarnas sida inte ens om man ska gå på Trafikverkets linje eller på MAF:s linje och sätta upp bommarna på det sätt som är. Man har egentligen ingen aning om vad man ska göra. Allt man vet i dagsläget är att man inte gör någonting. Man sitter och väntar.

Johan Andersson från Socialdemokraterna tyckte att det var olyckligt med uppehållet. Ja, det tycker jag också. Det är anledningen till min interpellation – det har blivit ett olyckligt uppehåll på grund av att den här regeringen tog över detta arbete. Då lade man ned det arbete som vi påbörjade.

Johan Andersson talade också om en ansvarsfull regering. Jag vet inte om vi i detta läge kan tala om samma regering. Jag vet inte vilken regering Johan talar om i så fall, för det är väl inte särskilt ansvarsfullt att låta onyktra förare och chaufförer köra in över våra gränser när vi har teknisk utrustning och möjlighet att få stopp på dem innan de ger sig ut och orsakar skador och död på våra vägar.

Jag ställde tre frågor. När tar man beslut om detta? Jag fick inget svar. När kommer vi att få upp alkobommarna i våra hamnar? Jag fick inget svar på den frågan heller. Jag fick ett halvt svar på frågan om man tänker strunta i tillkännagivandet. Då fick jag svaret att man uppfattar det som att man nästan redan nu har levererat vad tillkännagivandet efterfrågade.

Detta är oroande. Det här kostar liv på våra vägar. Gör om! Gör bättre!

Anf. 84 JOHAN ANDERSSON (S):

Herr talman! Jag är inte så orolig, Sten Bergheden. Jag är ganska övertygad om att vi har en väldigt ansvarsfull regering när det gäller den här frågan, och jag är det av flera skäl.

Statsrådet nämnde själv att trafiksäkerheten är en viktig fråga. Det visar väl inte minst det trafiksäkerhetsarbete som man nu har inlett med alla aktörer i branschen. Vi hade en första sittning för ungefär en månad sedan. Även oppositionen var inbjuden att delta i det arbetet. Det är en del i detta. Alkobommar är en del; trafiksäkerhetsarbete är en annan del.

Alkobommar är i allra högsta grad en del i vårt trafiksäkerhetsarbete i landet. Jag känner mig alltså trygg, och jag tror att även Sten Bergheden skulle kunna göra det när det gäller alkobommarna.

Jag vill återigen påminna Sten Bergheden om de åtta åren med borgerlig regering. Det går att driva en politik i majoritet och en annan politik i opposition. Det visar Sten Bergheden väldigt tydligt i många delar. Men

ibland finns det också möjlighet till eftertänksamhet. Vad kunde vi genomföra under de åtta åren vi satt vid makten, och vad driver vi i opposition? Det verkar Sten Bergheden glömma i många delar.

Anf. 85 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det är som sagt lätt att driva på i opposition, och det är väl en viktig roll för oppositionen att göra det. Det gjorde Socialdemokraterna i den här frågan för inte så jättelänge sedan, och nu gör Moderaterna det. Jag tror att båda parter ansträngningar kommer att bära frukt.

Trafiksäkerhetsarbetet är viktigt, och det kan inte begränsas till att införa alkobommar i våra hamnar. Man behöver också hela tiden utveckla nya former.

Det vi kan se har en försämrad utveckling på senare tid handlar om de oskyddade trafikanterna, inte minst i stadsmiljö. Där har vi en ökande olycksstatistik, inte minst bland cyklister. Därför behöver vi vidta åtgärder också i de trafikmiljöerna.

Vi har haft, skulle jag vilja säga, väldigt stort fokus på landsvägstrafiken och biltrafiken. Vi behöver nu skifta fokus för att koncentrera oss mer på de oskyddade trafikanterna.

När det gäller alkobommar kunde herrarna ha hört i de tidigare replikskiftena att det kommer ett besked från regeringen. Jag vidhåller alltså att ni inte kommer att bli besvikna – tror jag inte i alla fall – utan att det kommer ett besked.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2015/16:501 om Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar

Anf. 86 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Edward Riedl har frågat mig om det är mitt ställningstagande att den nuvarande situationen, där Sjöfartsverket inte kompenseras för helikopterinsatser utanför sjö- och flygräddningen, är tillfredsställande.

Först vill jag poängtera att Edward Riedls partikamrat Jessica Rosencrantz ställde en liknande interpellation i september förra året. Då ingenting i sak har förändrats sedan dess kommer svaret att grundas på vad som sas redan då.

Sjöfartsverket är ansvarig myndighet för sjö- och flygräddning inom svenskt ansvarsområde enligt lagen om skydd mot olyckor och förordningen om skydd mot olyckor. Ett statligt anslag utgår för ersättning till de utgifter som Sjöfartsverket har för kostnader som uppstår vid olika sjöräddningsuppdrag som ligger utanför handelssjöfartens betalningsskyldighet men som ligger inom verkets ansvarsområde. Enligt lagen om skydd mot olyckor ska statliga resurser finnas till hands när kommunala räddningstjänster behöver dem.

Sjöfartsverket beslutade i juni förra året om att Sjöfartsverkets helikopterresurser ska kunna stå till den kommunala räddningstjänstens förfogande kostnadsfritt under vissa givna förutsättningar i enlighet med lagen om skydd mot olyckor.

Prot. 2015/16:90

12 april

*Svar på
interpellationer*

Jag har blivit informerad om att Sjöfartsverket avser att göra en utvärdering rörande konsekvenserna av beslutet från juni förra året. Denna utvärdering kommer att presenteras under hösten 2016.

Anf. 87 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Tack, ministern, för svaret!

När svaveldirektivet trädde i kraft under förra mandatperioden innebar det ökade kostnader för den kommersiella svenska sjöfarten. Den svenska handelsflottan var redan innan dess hårt ansträngd. Vi hade upprepade debatter i den här kammaren om just den frågeställningen.

Alliansregeringens svar var det som kom att kallas sjöfartsmiljarden, det vill säga pengar avsatta för att den kommersiella sjöfarten, den svenska handelsflottan, skulle få visst andrum trots de nya pålagorna.

Herr talman! Det var ett väldigt högt tonläge från Socialdemokraterna vid det tillfället, när man satt i opposition. Men i regeringsställning väljer man nu att inte förlänga stora delar av det som var sjöfartsmiljarden. Några delar behåller man, men stora delar tar man nu bort.

Den kommersiella sjöfarten och flyget finansierar större delen av sjö- och flygräddningen. Det är rimligt, och det är på det sättet det ska vara, att de bär kostnaderna. Men den svenska handelsflottan är som jag sa hårt ansträngd. Då är det viktigt att det är ordning och reda i fråga om vad den ska betala och vad som ska finansieras med anslag.

Det är bra att den överkapacitet vi har i sjö- och flygräddningen kan användas av den kommunala räddningstjänsten. Det är vi helt överens om. Det tror jag inte att det finns något parti som är emot. I nödsituationer, oavsett var de uppstår, ska samhällets samlade resurser självfallet kunna ställas till förfogande på ett eller annat sätt.

Återigen: Det är viktigt med ordning och reda. Detta kunde göras före 2015 också. Före 2015 skickade man faktura från sjö- och flygräddningen om man utförde uppdrag åt den kommunala räddningstjänsten. År 2015 tog man bort detta. Då är frågan om det är den svenska handelsflottan som ska bekosta den kommunala räddningstjänsten eller inte.

Statsrådet svarar att inget har hänt i sak sedan hon svarade min partikollega Jessica Rosencrantz i september förra året. Preliminära siffror visar, eller indikerar åtminstone, att det finns ett kraftigt ökat kommunalt användande av de sjö- och flygräddningsresurser vi har.

Tycker ministern att den svenska handelsflottan ska bekosta ett ökat kommunalt nyttjande av sjö- och flygräddningsresurser?

Anf. 88 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag skulle kunna inleda med en motfråga: Tycker Edward Riedl att Sjöfartsverket ska bryta mot lagen och ta betalt av kommunerna för statliga tjänster? Det var nämligen detta som upptäcktes under 2015. Man kom fram till att eftersom detta var en statlig resurs ska den stå till kommunernas förfogande utan kostnadsansvar för kommunerna.

Den information jag har är att kostnaderna för Sjöfartsverket per år uppgår till kanske ett par hundra tusen. Det innebär att detta inte är någon betungande kostnad för Sjöfartsverket, utan man klarar av att hantera de extra kostnaderna inom befintlig ram. Det skulle definitivt inte ha någon påverkan på farledsavgifter eller andra avgifter från handelsflottan om

man skulle återgå till en ordning där den här tjänsten inte tillhandahölls utan kostnad för kommunerna, eftersom det är så små belopp.

Jag välkomnar att Sjöfartsverket ser över detta, vilket man har för avsikt att göra. Man ska återkomma med ett svar i höst, där man också kan se om detta har fått oönskade effekter på Sjöfartsverkets ekonomi eller på den verksamhet som bedrivs, liksom om det finns ett överutnyttjande, som ju Edward Riedl antyder i sin fråga. Men jag avvaktar gärna resultatet av Sjöfartsverkets arbete. I dagsläget finns inga alarmerande uppgifter om att detta skulle vara en betungande sak för Sjöfartsverket att hantera.

Anf. 89 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Låt mig svara på ministerns två frågor.

Nej, jag tycker inte att regeringen ska bryta mot lagen. Det vore synnerligen dumt att göra det. Jag har inget emot att man gjorde om det på det sätt man gjorde, så att verksamheten hamnade i myndighetsform. För det var ju det som hände: Sjöräddningen hamnade i myndighetsform, och då uppstod det här problemet.

Jag tycker inte heller att det finns ett överutnyttjande. Låt mig vara tydlig med det. Jag tycker att det är bra att man kan nyttja samhällets samtliga resurser när det uppstår nödsituationer. Det kan handla om att söka efter försvunna barn eller liknande. Det finns väl ingen som är däremot? Men det är inte detta som den här frågan handlar om. Frågan är ju vem som ska bekosta de olika delarna av verksamheten.

Herr talman! Alliansregeringen tillförde sjö- och flygräddningen resurser som en delkompensation för handelsflottans ökade kostnader för svaveldirektivet. Är ministerns ståndpunkt att den satsningen i stället ska användas till kommunal räddningstjänst?

Jag har två frågor till ministern, och jag hoppas att hon kan vara vänlig och besvara dem på en gång, precis som jag gjorde. Lovar ministern att det blir ordning och reda mellan de olika delarna när det gäller finansieringskällorna för just sjö- och flygräddningen? Och i det fall det inte är ordning och reda, det vill säga om den kommunala delen tar så mycket resurser i anspråk att det per definition blir den svenska handelsflottan som finansierar den kommunala räddningstjänsten, kan ministern då lova att hon tillför statliga pengar till detta, så att det inte belastar en redan hårt ansträngd svensk handelsflotta?

Anf. 90 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Som jag försökte beskriva i mitt tidigare inlägg finns det i dagsläget inget som tyder på att detta är en så betungande utgift för Sjöfartsverket att det behöver vidtas några åtgärder. Sjöfartsverket tittar just nu över detta och kommer att beskriva läget i höst. Vi har möjlighet att agera utifrån de uppgifter som då framkommer. Men i dagsläget finns det alltså inget som tyder på att detta är ett problem, mer än möjligen interpellationer i Sveriges riksdag.

När det gäller SECA-direktivet kan jag konstatera att de ökade kostnader för sjöfarten som detta har lett till i väldigt hög grad har uppvägs av de låga oljepriserna. De farhågor som fanns inför SECA-direktivets införande har i stor utsträckning kommit på skam, och det är ju positivt för den svenska handelsflottan. Det gör också att den här frågan blir än mer inaktuell.

Jag avvaktar fortfarande Sjöfartsverkets rapport i den här frågan och har ingen avsikt att agera innan jag har tydliga indikationer på att det finns anledning att göra det.

Anf. 91 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Det skulle ha varit intressant om vi hade kunnat färdas i tid till de debatter vi hade för några år sedan, då Socialdemokraterna förfasade sig och rasade över att vi inte tänkte satsa mer på den svenska handelsflottan än vi faktiskt gjorde. Men så fort de kom i regeringsställning tog de tillbaka de pengar som vi avsatte för den svenska sjöfarten, och man säger att det i grund och botten inte är så mycket problem därför att oljepriserna är låga. Det är intressant hur debatter kan utvecklas över tid och beroende på om man sitter i regeringsställning eller inte.

Det stämmer som ministern säger att Sjöfartsverket ser över detta. Det gör man för att det har funnits farhågor för att det inte står rätt till och för att det inte är ordning och reda. Ministern upprepar det, och jag kan bara konstatera att de preliminära siffrorna visar på ett kraftigt ökat nyttjande av resurser för sjö- och flygräddningen från den kommunala räddningstjänstens sida. I ett sådant fall får vi vissa undanträngningseffekter, där det blir den svenska handelsflottan och den kommersiella flygfarten som finansierar sådant som kanske borde vara finansierat med anslag.

Jag upprepar mina två frågor. Jag har försökt att besvara ministerns frågeställningar. Kan ministern lova att det blir ordning och reda på den här verksamheten? Kan ministern lova att i det fall det inte är det styr man upp det och anslagsfinansierar de delar som ska vara anslagsfinansierade, det vill säga att man inte tar mer pengar av den svenska handelsflottan?

Anf. 92 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag har inte uppfattat att det inte skulle vara ordning och reda på den här verksamheten. Rent generellt tror jag att det är bra att försöka lösa problem som finns och inte på förhand, presumtivt, försöka lösa problem som kanske kommer att uppstå eller möjligen finns.

Jag avvaktar helt enkelt de besked som Sjöfartsverket kommer med i höst. Skulle det visa sig att detta är ett problem och att det finns effekter som inte är önskvärda får vi ta itu med det då. Men i dagsläget finns det inget som tyder på att detta skulle vara ett stort problem och att det skulle innebära någon nackdel för handelsflottan.

Jag vill också påminna om att under ganska lång tid – faktiskt alla åtta år som Edward Riedls parti satt i regeringsställning – utredes eller diskuterades en tonnageskatt. Den inför vi nu, och det kommer att innebära stora fördelar för den svenska handelsflottan. Möjligen är det par hundra tusen kronor per år som Sjöfartsverket använder till kommunala räddningsinsatser en ganska liten problematik, medan införandet av tonnageskatten och att därmed förbättra konkurrenssituationen för svensk sjöfart är en mycket välkommen och betydligt viktigare åtgärd för att stärka den svenska handelsflottan.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 16 Svar på interpellation 2015/16:502 om bärgning av bussar

Prot. 2015/16:90
12 april

*Svar på
interpellationer*

Anf. 93 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Edward Riedl har frågat mig om jag ämnar se över regelverket om bärgning för ekipage som är längre än 25,5 meter.

Då kan jag glädja Edward Riedl med att regeringen den 23 mars i år beslutade om en ändring i trafikförordningen som innebär att det blir lättare att bärga lastbilar, bussar och andra längre fordonskombinationer.

Den nya skrivningen i trafikförordningen innebär att bärgning av längre fordonskombinationer kommer att kunna genomföras utan ett särskilt undantag. Om omständigheterna kräver det och särskild försiktighet iaktas får bärgning därmed utföras av ekipage som är längre än 25,25 meter.

Ändringen i trafikförordningen träder i kraft den 1 maj i år.

Anf. 94 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Det här blir möjligen en kort debatt. Jag vill bara tacka ministern för svaret, och jag konstaterar att regeringen genomförde det här en dag efter att jag ställde min interpellation. Det tycker jag var snabbt jobbat av regeringen. Det var lite roligt att vi hade samma tanke samtidigt.

Det är en bra förändring. Den gör det som tidigare ändå var tvunget att göras, det vill säga att bärga längre fordonskombinationer, möjligt att göra utan att bryta mot lagen.

Det är ett bra beslut. Jag har inget mer att tillföra debatten. Snabbt jobbat, får man väl helt enkelt säga till ministern.

Anf. 95 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Regeringen är förvisso snabb och effektiv. Men vi var inte riktigt så snabba att vi lyckades lösa det här till dagen efter tack vare att vi fick en interpellation från Edward Riedl. Däremot var det här ett arbete som pågick. Vi kan konstatera att det med längre och tyngre fordonskombinationer är viktigt att man ser till att det finns bärgningsmöjligheter. Nu har vi löst det problemet och ser fram emot säkrare och mer effektiva bärgningar också av långa bussar och annat framöver.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 17 Svar på interpellation 2015/16:503 om svenskt förarbevis för snöskoter i Norge

Anf. 96 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Edward Riedl har frågat mig när svenska innehavare av förarbevis för snöskoter kan förvänta sig att det blir tillåtet att köra på båda sidor om den svensk-norska gränsen.

Rätten att köra snöskoter är nationellt reglerad, det vill säga att varje land kan ha egna regler för behörigheter och var man får köra. Sverige accepterar norska och även andra länders behörigheter för att framföra snöskoter i Sverige och anser att denna möjlighet bör vara ömsesidig.

Norska myndigheter accepterar tyvärr inte det svenska förarbeviset för att köra snöskoter i Norge.

Grunden till detta är en ändrad tolkning av den norska körkortslagen som norska myndigheter gjort efter att de införde behörighetskravet som en särskild körkortsbehörighet. Edward Riedl och jag är överens om att den norska tolkningen har inneburit stora svårigheter för svenska skoteranvändare, inklusive räddningstjänst och framför allt rennärings, som är i behov av att färdas i Norge.

Jag har tidigare svarat Edward Riedl i en interpellationsdebatt i samma fråga att regeringen lägger stor vikt vid att underlätta gränsöverskridande skotertrafik mellan Sverige och Norge. Snöskotern är viktig i en stor del av Sverige, både som fritidsfordon och som arbetsfordon. Det gäller självklart även möjligheterna att köra snöskoter i Norge med stöd av ett svenskt förarbevis. Tyvärr kan den svenska regeringen inte ändra den norska regeringens tolkning av ett regelverk i Norge men kan konstatera att när det gäller andra behörigheter och körkort är dessa accepterade länderna emellan.

Näringsdepartementet, både jag själv och landsbygdsminister Sven-Erik Bucht, har vid flera tillfällen tagit upp denna fråga med våra norska motsvarigheter. Detta har resulterat i en nu pågående dialog med det norska Samferdselsdepartementet för att finna en lösning på frågan. Samferdselsdepartementet undersöker frågan om gällande norska regler kan användas för att personer med svensk behörighet ska kunna köra snöskoter i Norge eller om en annan lösning måste tas fram.

Anf. 97 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Tack, ministern, för svaret! Norskt förarbevis för snöskoter är giltigt i Sverige samtidigt som en ny norsk tolkning, för ett par år sedan, gör att svenska förarbevis för snöskoter inte längre är giltiga i Norge. Precis som ministern beskriver ställer det här till det för rennärings, räddningstjänst och svenska skoteråkare som rör sig i gränsområdena. Där är vi helt överens, herr talman.

Däremot har jag lite svårt att förstå att det ska ta så lång tid för den svenska regeringen att komma fram till en lösning med den norska regeringen. Jag har haft upp frågan med ministern vid tidigare tillfällen. Då har det låtit som att en lösning ändå har varit nära. Men tiden fortsätter att gå, och ingen lösning ser ut att finnas i sikte.

Dagens situation är inte rimlig mellan två länder som Sverige och Norge inom det här området. Det är ministerns ansvar att lösa frågan.

Herr talman! När tror ministern att den här frågan kommer att vara löst?

Anf. 98 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Ja, jag uttryckte mig hoppfullt när frågan debatterades i den här salen för inte så länge sedan. Skälet till det var att jag vid det tillfället trodde att det skulle finnas en lösning inom räckhåll och inom en kort tid. Det har visat sig inte vara fallet.

Jag vill nog framhålla att hur norska myndigheter tolkar norska regler inte är ett ansvar för den svenska regeringen. Däremot har den svenska regeringen vid återkommande tillfällen påpekat för den norska regeringen att det här är ett stort problem. Jag själv, men också statssekreteraren, har

gjort det i kontakter med den norska ministern vid upprepade tillfällen. Sven-Erik Bucht har gjort det i kontakter med sin kollega. Också Nordenministern, Kristina Persson, har vid olika tillfällen lyft att det här är ett stort problem.

Jag har uppfattat att det inte finns något motstånd i den norska regeringen, och jag har lite svårt att förstå vad det är som gör att den här frågan inte får en lösning. Jag kan garantera Edward Riedl att den svenska regeringen kommer att fortsätta att trycka på för att få en förändring till stånd. Men vi har ingen möjlighet att ändra tolkningar av norska lagar i Norge, utan vi får nöja oss med att försöka påverka i den utsträckning vi har möjlighet att göra det. Jag ser fram emot att den norska regeringen inom kort lämnar ett positivt besked, men jag kan i dagsläget tyvärr inte ge något besked om när detta kan komma.

Anf. 99 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag kan, precis som ministern, inte förstå hur det här ska kunna ta så lång tid. När två länder som Sverige och Norge inte kan lösa en sådan här fråga och det går flera år kan man fundera över vad det är som gör att det inte går framåt.

Jag kan bara, som jag har gjort i tidigare debatter, uppmana ministern att faktiskt lyfta frågan på allvar med sina norska kollegor och se till att det blir en lösning. Återigen: Det är den svenska regeringen som har ansvaret att lösa frågan med sin norska motsvarighet. Det kan inte få ta precis hur lång tid som helst.

Jag tror inte att vi ska förlänga debatten alldeles i onödan, men jag dristar mig ändå, herr talman, till att fråga ministern om hon kan tänka sig ytterligare påtryckningar på den norska regeringen. Det måste vara på det sättet att vi erkänner varandras förarbete och körkort inom det här området, som vi gör inom andra områden. Allt annat är helt orimligt. Det kan inte få ta hur lång tid som helst.

Vad tänker ministern göra för att den här frågan ska bli löst? Jag förstår att den svenska regeringen inte kan gå in och ge den norska myndigheten någon form av direktiv. Men någonting bör man rimligen kunna göra.

Anf. 100 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Vi har, som sagt, vid åtskilliga tillfällen och upprepade tillfällen påpekat för den norska regeringen att det här är problematiskt. Det har också varit kontakter myndigheterna emellan. Jag hoppas att det snart kommer ett besked som innebär att man får en lösning på den här frågan. Men det är inte den svenska regeringens ansvar hur den norska regeringen agerar eller hur norska myndigheter agerar. Den här möjligheten har bara den norska regeringen och de norska myndigheterna.

Jag har lite svårt att se att vi i det här läget kan göra så hemskt mycket mer än att påtala problemet och att föra diskussioner med den norska regeringen. Och om det nu är så att det här är ett problem som har funnits i flera år, som Edward Riedl uttrycker, kan man konstatera att vi delar misslyckandet mellan flera svenska regeringar.

Jag tycker att det är oerhört olyckligt att frågan inte har fått sin lösning. Det är viktigt för den gränsöverskridande handeln. Det är viktigt för rennäringen. Det är också viktigt för att vi ska kunna få fungerande räddningsinsatser.

Jag har inte uppfattat att det finns något motstånd hos den norska regeringen. Men jag välkomnar både Edward Riedl och andra som har kontakter med partivänner på andra sidan den norsk-svenska gränsen att också ställa frågan. Vi ser gärna att det här får en så snabb lösning som det över huvud taget är möjligt.

Anf. 101 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Nej, i det här fallet finns det som jag ser det inget delat ansvar mellan den tidigare regeringen och den nuvarande, för det här problemet uppstod samtidigt som vi fick en S- och MP-regering i det här landet – två helt okorrelerade olyckor, men de uppstod ungefär vid samma tillfälle.

Det är den svenska regeringens ansvar att lösa ut den här typen av gränshinder och gränsproblematik. Det finns ingen annan i Sverige som kan göra detta. Självfallet kan vi från oppositionen bistå på olika sätt, men det måste ändå vara den svenska regeringen som löser den här typen av frågor. Vi har ingen annan instans än just regeringen.

Jag kan bara återigen en sista gång här i dag uppmana regeringen att skyndsamt hitta en lösning. Det kan inte vara på det sättet att det här ska dra ut på tiden mer än det redan har gjort. Jag önskar regeringen lycka till i att lösa den här uppgiften.

Anf. 102 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Vi kommer att fortsätta ha kontakter med den norska regeringen och fortsätta att framhålla vikten av att frågan får en snabb lösning. Det borde rimligen också finnas ett intresse på norsk sida att till exempel räddningstjänsten kommer fram och att vi kan stärka de norsk-svenska förbindelserna och det gränsöverskridande näringslivet på olika sätt.

Jag kommer självklart att fortsätta att trycka på för att vi ska få en lösning, men jag vidhåller att det är den norska regeringen som har lösningen i sin hand. Den svenska regeringen kan påtala och trycka på men inte ensidigt hitta en lösning. Då hade vi nog gjort det för länge sedan.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 18 Svar på interpellation 2015/16:504 om åtgärder för fler elbilar

Anf. 103 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Edward Riedl har frågat vad jag ämnar göra för att öka antalet elbilar i Sverige.

Eldrivna fordon kan komma att spela en mycket viktig roll för att uppnå en fossilfri fordonsflotta. Eldrivna fordon har stora fördelar både när det gäller att minska koldioxidutsläppen och minska buller och utsläppen av exempelvis partiklar och kväveoxider. Regeringen har därför tagit en rad initiativ som stimulerar introduktionen av elfordon.

Bland dessa återfinns bland annat en förlängning och ökning av anslaget för supermiljöbilspremierna för 2016 liksom en förlängd nedsättning av förmånsvärdet för elbilar och laddhybrider till och med 2019. För att

främja introduktionen av eldrivna bussar på marknaden inför regeringen en elbusspremie i år. Regeringen stöder också investeringar i laddinfrastruktur genom Klimatklivet. Bara hittills har stöd till ca 1 600 laddningspunkter beslutats.

Dessutom utreder regeringen för närvarande hur ett bonus–malus-system kan utformas och hur miljözonsbestämmelserna kan utvecklas för att premiera emissionsfria och tysta fordon.

Anf. 104 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Tack, ministern, för svaret! Om vi höjer tempot när det gäller just elbilar är det här ett område där det, vid sidan av en bättre miljö, eventuellt finns framtida svenska exportframgångar och många nya jobb. Det finns bara vinnare om vi är i framkant på det här området.

Jag vill vara tydlig med att jag tycker att det är bra att den nuvarande regeringen på många sätt fortsätter med alliansregeringens politik för att främja elbilsförsäljningen. Det är bra om man kan ha så bred politisk enighet som möjligt i den här typen av frågor, eftersom det är långa investeringshorisonter när man köper både bussar och bilar, privat eller för kommersiella ändamål.

Från början valde som sagt den nya regeringen inte att fullfölja alliansregeringens ambition att höja supermiljöbilspremien. Men om jag tolkar ministrerns svar rätt, herr talman, avser man att höja supermiljöbilspremien från dagens 40 000 kronor. Frågan är då till vad. Det skriver inte ministern. Det skulle vara väldigt intressant om hon kunde meddela detta, men om jag förstod svaret rätt avser man att höja supermiljöbilspremien, och det är i sådana fall väldigt bra.

Det är ju på det sättet att merkostnader gör det lite svårt att från början sälja de här bilarna, inte minst till den privata marknaden. Merkostnaden ligger någonstans mellan 100 000 och 150 000 kronor, vilket Bil Sweden med flera har räknat fram. Det är en betydande barriär som ska övervinnas just för stunden innan vi får ned priset, och priset får vi antagligen ned när vi får upp försäljningen. Därför är det viktigt med just supermiljöbilspremien och att den är på en sådan nivå att den också på allvar hjälper privatbilister att göra denna investering.

Sedan är det på det sättet att den nuvarande regeringen politik när det gäller vägar, om man inte väljer att i framtiden prioritera dem lika mycket som tidigare, inte är bra. Köer och dålig framkomlighet är ju lika illa oavsett om man sitter i en vanlig bil som går på fossila bränslen eller i en elbil.

Dessutom riskerar den nuvarande regeringen genom att påskynda kärnkraftsavvecklingen innan det finns bra alternativ att försämra elproduktionen. Då blir elbilarna helt enkelt mindre smarta. I en del andra länder där man har bra elbilsförsäljning har man en väldigt smutsig elproduktion, och då blir miljöbilarna inte så bra som de skulle kunna vara. Man får bättre miljö i innerstäderna, men man vinner ingenting vad gäller klimatet.

Herr talman! Kan ministern tänka sig att höja anslagen för miljöbilspremien från dagens 40 000 kronor för att främja försäljningen av både elbilar och laddhybrider, och i så fall till hur mycket?

Prot. 2015/16:90
12 april

Svar på
interpellationer

Anf. 105 RIKARD LARSSON (S):

Herr talman! Jag måste säga att det här är en lite märklig interpellation. Oftast förs ju diskussionen om elbilar mot bakgrund av miljövänliga transporter, men i den här interpellationen verkar det vara bilen som står i centrum, oavsett vad, och den ställs mot järnvägen.

Jag tror inte att man ska föra en sådan politik. Jag tror inte att det är speciellt klokt att göra det om man vill ställa om till miljövänliga transporter. Ska man ställa om till miljövänliga transporter behöver man se alla transportslagens fördelar. Därför ska man nog inte ha den utgångspunkt som interpellanten har i det här fallet.

Precis som ministern pekar på i svaret görs det mycket i dag. Klimatklivet, som rör laddinfrastrukturen, är ett bra exempel, där jag tror att det är drygt 100 av 160 ansökningar som har beviljats. Detta är över hela landet, från Norrbotten i norr till Skåne i söder, så det är klart att Klimatklivet som regeringen nu har avsatt resurser för borgar för att man bygger ut laddinfrastruktur över hela landet. Till det lägger vi en supermiljöbilspremie som har en tydligare inriktning mot rena elbilar.

Men för att man ska kunna driva en aktiv miljöpolitik och för att man ska kunna få fram resurser till att driva en aktiv miljöpolitik när det gäller fordonsflottan krävs det att man också prioriterar det som är miljövänligt och prioriterar det som inte är miljövänligt lite lägre. Det är här Moderaterna har sin stora svaghet när det gäller miljöpolitiken, för Moderaternas svar är nästan alltid: Bygg fler vägar!

Sedan finns där en from förhoppning om att elbilar kommer att köra på vägarna, men det är aldrig någonsin så att Moderaterna också är beredda att säga att det som smutsar ned mycket nog får straffas med lite högre kostnader. När man står här i debatter och pratar om till exempel dieselskatter och bensinskatter, ja, då är det samma visa från Moderaterna: Håll nere skatterna så att vi kan gynna bilar på vägarna oavsett hur de ser ut!

Jag tror att Moderaternas miljöpolitik också hade tjänat på att tydligare ta ställning för det som är miljövänligt, mot det som smutsar ned miljön.

Anf. 106 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det finns egentligen ganska många olika delar i att ställa om transportsystemet för att bli mer hållbart. Jag tror också att det är viktigt att i det sammanhanget se att förutsättningarna för transporter, både godstransporter och persontransporter, ser väldigt olika ut i olika delar av landet. Därför behöver man också vidta olika åtgärder i olika delar av landet.

Tittar man exempelvis på de kommuner eller de delar av kommuner som är hårt belastade av trängsel kanske det inte är fler av vare sig elbilar eller några andra bilar som behövs i första hand, utan det kanske snarare handlar om mer effektiva, bekväma och tillförlitliga kollektivtrafiklösningar.

Miljöbilar löser en del problem. De löser problem med partiklar, buller och avgaser. Men de löser inte problem med trängsel. Därför tror jag att man ska vara ganska försiktig med att uttrycka sig som interpellanten gör i interpellationen, nämligen att säga att man vill ha fler elbilar. Jag skulle vilja säga att det viktiga är att öka andelen elbilar i förhållande till bilar med konventionella drivmedel.

Med det sagt konstaterar jag att den nuvarande regeringen har höjt anslaget till supermiljöbilspremien. Det innebär dock inte att den premie man kan få ut för varje körd bil ökar. Det innebär däremot att de som ansöker om att få en supermiljöbilspremie också får det i större utsträckning. Det anslag som den tidigare regeringen hade avsatt för ändamålet räckte nämligen inte till. Om inte alla som borde få det kan få det har det inte riktigt den verkan som var tänkt. Därför har den här regeringen höjt anslagen.

Vi har också gjort en förändring så att rena elbilar får en högre subventionsgrad än hybridbilar, vilket blir ytterligare en push för att välja det minst klimatpåverkande alternativet.

Utöver detta skulle jag vilja nämna att vi behöver jobba också med andra delar. Det är inte riktigt så enkelt att om vi bara byter ut alla bilar mot elbilar har vi löst alla problem med ett hållbart transportsystem. Vi behöver också arbeta med mer energieffektiva transporter, och vi behöver använda olika typer av logistikupplägg, mer av samåkning och mer av kollektivtrafik. Vi behöver också bygga ut de olika transportslag som gynnar klimatet och bidrar till verkligt hållbara transportsystem – inte enbart i klimathänseende.

Jag vill påpeka att vi gör mer än det jag anförde i mitt första inlägg. Vi utreder nu ett bonus–malus-system, som kommer att innebära att vi får en kostnadsneutralitet. Vi gör det alltså relativt dyrare att göra fel val och relativt billigare att göra mer miljökloka val. Det innebär att vi har möjlighet att styra konsumtionen till exempelvis fler elbilar framöver.

Att med olika typer av ekonomiska incitament påverka köpbeteende är en viktig del i att få en omställning. Men det räcker inte med det, utan vi behöver också skapa förutsättningar för människor att välja elbilar. Edward Riedl har själv påpekat att priset är en hämmande faktor, men jag tror att det finns fler.

Det handlar till exempel om att det har funnits en osäkerhet om hur effektiva och funktionella elbilarna är. Vi ser nu att tekniken gör att de går längre och fungerar bättre. Det har också funnits en osäkerhet om hur laddinfrastrukturen ser ut. Vi har nu påbörjat ett arbete med att se över också detta.

Anf. 107 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Låt mig först besvara min socialdemokratiska riksdagskollega Rikard Larssons anförande. Han menade att jag på något sätt ställde väg och järnväg mot varandra. Jag vill vara tydlig med att säga att det gjorde jag absolut inte. Det jag däremot konstaterade var att om vi ska ha en fossilfri fordonsflotta kräver det vägar. Det kräver en ökad elbilsförsäljning och en ren energiproduktion. Det är komponenter som krävs om vi ska få en fossilfri fordonsflotta.

Man kan klä det, vilket både Rikard Larsson och ministern gör, i att man egentligen inte vill ha bilar och vägar och att man inte, som vi moderater, borde stå upp för att vi ska ha låga kostnader för bensinen, det vill säga att inte straffbeskatta landsbygden och dem som har långa avstånd. Men det är två helt olika saker.

Jag menar att laddhybrider, elbilar och i förlängningen elektrifierade vägar är framtiden. Det kommer att skapa såväl svenska exportframgångar som nya jobb och en bättre miljö. Men elbilsförsäljningen ökar alldeles för långsamt för att den ska kunna ta den plats den behöver.

Elbilar är för dyra i inköp. Jag har ingenting emot ett bonus–malus-system, som ministern berättar att man nu har tillsatt en utredning av. Det bidrar i den riktningen, och rätt utformat kan det givetvis vara bra. Fel utformat straffar det dem som inte har några alternativ, och då är det inte bra.

Jag får be om ursäkt för att jag råkade berömma regeringen, herr talman. Det var tydligen alldeles fel av mig. Jag trodde av ministerns inlägg att döma att en höjning av supermiljöbilspremien var på gång, men det var uppenbarligen en missuppfattning från min sida. Jag får ta tillbaka det beröm jag råkade ge till regeringen.

Jag ställer ändå frågan till ministern: Givet att den fördyrande kostnaden ligger i storleksordningen 100 000–150 000 för att köpa ett elfordon eller en laddhybrid – skulle ministern kunna tänka sig att, precis som alliansregeringen aviserade att man skulle ha gjort om man hade haft kvar regeringsmakten, höja nivån på supermiljöbilspremien? Då skulle det bli mindre kostsamt om privatbilister vill köpa miljöbil.

Anf. 108 RIKARD LARSSON (S):

Herr talman! Edward Riedl säger att han inte riktigt förstår varifrån vi fick att han ställer järnvägar mot vägar eller mot bilismen. I Edward Riedls interpellation står: Det går således inte att öka antalet elbilar i Sverige genom att lägga mer pengar på järnvägen.

Min poäng är att det intressanta i sammanhanget är transporten. Min poäng är att Edward Riedl är lite fixerad vid just bilen. Om vi ska ställa om samhället till mer av miljövänliga transporter måste vi också fundera över på vilket sätt vi transporterar oss. Då är de kollektiva färdmedlen som järnvägen, tågen och kollektivtrafiken ett bra sätt att ställa om på. Men för Edward Riedl fungerar inte den flexibiliteten i tankesättet, utan för honom är en bil en bil och ett tåg ett tåg. För mig är både bilen och tåget transportsätt. Det är det jag tror att vi måste ha med oss om vi ska lyckas ställa om våra transporter till mer miljövänliga transportslag.

Edward Riedl säger att beskattningen av fossila bränslen – även om han beskrev det på ett annat sätt – är någonting annat. Nej, beskattningen av fossila bränslen är inte någonting annat. Beskattningen av fossila bränslen är också ett sätt att hålla ett omställningstryck på transportsektorn så att vi kan gå från det som är skadligt för miljön till det som är bra för miljön. Det är också ett sätt att få till en omställning till elbilar i stället för dieseldrivna eller bensindrivna fordon.

Anf. 109 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Som sagt tror jag att man behöver fundera på vilken ingång man har i frågan. Det har betydelse om man talar om att man ska öka antalet elbilar alldeles oavsett vad som händer i transportsystemet i övrigt eller om man ser detta som en helhet. Då ser man att vi behöver transportera både oss själva och varor på ett mer hållbart sätt än vad vi gör i dag. Om man har det anslaget behöver man angripa problemen från betydligt fler håll än att enbart göra det billigare att köpa elbilar.

Jag ska fortsätta där jag slutade i mitt tidigare inlägg. I det perspektivet vågar jag nog påstå att det inte enbart är priset som avskräcker. Om man tittar på den totala livskostnaden för en elbil ser man att den är betydligt lägre än för en konventionell bil eftersom själva bränslet, det vill säga elen, är mycket billigare. Därmed får man en fördelaktig driftskostnad för en elbil. Men så länge elbilarna inte har kunnat uppvisa tillräckligt god prestanda och så länge man inte har kunnat vara säker på att man kan ladda sin bil har det naturligtvis hållit tillbaka utvecklingen.

När vi nu med hjälp av Klimatklivet fattar beslut om att bygga ut 1 650 laddpunkter i Sverige kommer det självklart att öka tryggheten i att man också kan ladda sin bil när man kör den. I takt med den tekniska utvecklingen med alltmer effektiva batterier, allt längre livslängder och allt längre körsträckor och dessutom bilar som inte uppfattas som halvnördiga entusiastbilar utan faktiskt bilar med hög prestanda, där också premiummärken tar fram elbilar, är jag helt övertygad om att utvecklingen kommer att gå ganska kvickt framöver.

Utöver det som jag redan har nämnt har regeringen också gett Energimyndigheten ett uppdrag att samordna arbetet med att öka elbilsandelen i Sverige. De har då fokus på framför allt tre områden. Det handlar om att se till att man får en energiomställning i transportsektorn. Det handlar om att hålla koll på laddinfrastrukturutvecklingen, det vill säga i vilken takt man bygger ut och var det går att ladda. Det handlar också om något som vi inte har berört hittills men som jag tror är ganska väsentligt i sammanhanget, och det är att också sprida information om var laddinfrastrukturen finns någonstans. Det har att göra med tryggheten att man som bilägare och bilförare vet att och var man kan ladda så att man kan planera sin dag eller sin resa på ett sätt så att man kan försäkra sig om att man kommer tillbaka eller kommer dit man ska.

Alla de här tre delarna har Energimyndigheten så sent som i januari i år fått i uppdrag att samordna. Tillsammans med de andra åtgärder som regeringen har genomfört eller planerar att genomföra och förbereder för tror jag att det finns starka incitament för människor att framöver välja elbilar i högre utsträckning. Eventuella kommande nya regler för miljözoner kan vara ytterligare ett sätt, det vill säga att man undantar områden i städer där man faktiskt inte får köra med bilar som släpper ut partiklar och koldioxid, kanske inte främst av klimatskäl utan av hälsoskäl.

Med många olika åtgärder på många olika områden tar vi ganska stora kliv mot en fossiloberoende fordonsflotta.

Anf. 110 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag vill tacka ministern för den här debatten också men säga att järnvägen självfallet är viktig – det påpekar ministerns kollega Rikard Larsson och ministern, och det finns nog ingen som säger emot – men den kommer inte att kunna ersätta bilen i alla delar av vårt land och för alla människor. Jag tror att de som lyssnar på den här debatten förstår att järnvägen kan vara bra på många ställen i många situationer, men vi kommer att behöva bilen i framtiden. Det är på det sättet. Sedan kan vi önska att alla människor kunde bo längs en järnväg, men så kommer det inte att se ut. Hur mycket vi än debatterar det här kommer det aldrig att se ut på det sättet.

Vi vill ha en fossilfri fordonsflotta, och då kräver det vägar, som jag sa. De här bilarna måste gå på någonting, och det är vägar. Alltså måste vi satsa på vägar. Det kräver också att vi har en ökad elbilsförsäljning. Det här blir nästan semantik, därför att vi har så låg försäljning av elbilar och laddhybrider att jag tycker att det är betydligt bättre att mäta antalet än andelen av fordonsflottan i det läge vi befinner oss i. Vi menar ju precis samma sak, men det här blir mer en lek med ord.

Vad vi behöver är fler elbilar än vad vi har i dag om vi ska kunna möta framtidens utmaningar. Då kan vi hjälpa till genom att underlätta på försäljningssidan. Vi behöver ren energiproduktion, det vill säga se till att inte lägga ned kärnkraft som ersätts av smutsig energi. Då har vi inte nått någonting vad gäller klimatutmaningarna.

Det är självfallet precis som ministern säger att prestanda och tillförlitlighet också är hinder för konsumenterna. Det är kanske industrins uppgift att lösa det. Vi kan påverka med prislappen, och där kommer supermiljöbilspremierna in. Jag skulle vilja avsluta den här debatten med att säga att jag önskar att regeringen tar den här utmaningen på allvar, och då behöver vi höja supermiljöbilspremierna. Det blir mitt sista medskick till ministern.

Anf. 111 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag välkomnar Moderaternas nyvaknade intresse för klimatfrågan och konstaterar samtidigt att det är tråkigt att man inte ser att de utmaningar vi har också är enorma möjligheter.

Det är en ganska defensiv hållning från Moderaterna i den här frågan där man konstaterar att vi behöver ha fler bilar och ha kvar kärnkraften. Alla prognoser visar att med energieffektiviseringar, smartare lösningar och ny och bättre teknik kan vi både fasa ut kärnkraften och öka andelen förnybar energi – den ställer inte till en faslig miljöreda i andra delar av världen, vilket kärnkraften faktiskt gör och dessutom innebär stora risker – och ställa om trafiksystemet både genom att tillföra mer av kollektivtrafiklösningar och se till att den bilflotta som finns är mindre klimatpåverkande.

Jag ser egentligen mycket positivt på framtiden, och jag hade önskat att även Moderaterna orkade kliva ur bil- och kärnkraftsgarderoben och välkomna en fossil- och kärnkraftsfri framtid med förnybara energikällor och ett hållbart transportsystem. Det ligger inom räckhåll. Vi ser i dag att andelen fordon som använder alternativa drivmedel är 20 procent. Målet var att ligga på 10 procent vid den här tidpunkten. Utvecklingen går snabbt framåt. Det finns egentligen all anledning att se oerhört positivt på den här utvecklingen framöver.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 19 Svar på interpellation 2015/16:520 om Stångådalsbanan

Anf. 112 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Anders Åkesson har frågat mig om jag delar Anders Åkessons bedömning om behovet av en väl utbyggd och fungerande transportinfrastruktur för ett förverkligande av en regionförstoring samt om den

så kallade landsbygdssatsningen, som utgör en del av anslaget till transportinfrastruktur i 2016 års statsbudget, anses vara öronmärkt för underhålls- och upprustningsåtgärder utanför stambanenätet.

Regeringens övergripande mål för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. En förutsättning för att uppnå detta är givetvis att det finns en fungerande transportinfrastruktur som kan möta upp de behov och den efterfrågan som finns på transporter och resor. Genom ökad tillgänglighet skapas regionintegrering och regionförstoring, vilket har stor positiv påverkan på tillväxten, arbetslösheten och arbetsmarknaden.

Regeringen har i budgeten för 2016 genomfört en satsning på förbättrat väg- och järnvägsunderhåll i landsbygd. Satsningen uppgår totalt till 800 miljoner kronor under perioden 2016–2019. Trafikverket har fått regeringens uppdrag att redogöra för underhållsåtgärder i järnvägssystemet som i närtid kan öka funktionaliteten utanför de stora och mest trafikerade banorna med syfte att främja den regionala tillväxten och landsbygdens förutsättningar.

Trafikverket har genomfört detta uppdrag i samråd med regionala företrädare vilka har bidragit med synpunkter och förslag på åtgärder som har beaktats av Trafikverket. I sin återrapportering redogör Trafikverket för ett flertal underhållsåtgärder som planeras att utföras. Åtgärderna är koncentrerade till mindre banor eller banor där åtgärderna bidrar till att främja landsbygdens förutsättningar, det vill säga helt i linje med de intentioner som regeringen har med denna satsning.

Anf. 113 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! Tack, Anna Johansson, för svaret! Bakgrunden till min fråga var att nämnda järnvägssystem i sydöstra Sverige rustades för drygt 20 år sedan, och därefter har det varit klent med både underhåll och uppgraderingar. Det finns ett mycket stort regionalt engagemang för att det här bansystemet ska fungera mycket bättre och kunna ta en större del av transportarbetet. Det betyder både person- och godstrafik.

Därför, herr talman, sattes det ett visst hopp till den landsbygdssatsning som regeringen har i innevarande års budget. Jag vill minnas att det är 400 miljoner kronor innevarande år, och sedan är det ytterligare pengar som fördelas under några år framöver.

Jag har i en tidigare debatt med statsrådet lyft upp problematiken kring behovet av reinvesteringar och ett ökat underhåll i det finmaskiga länsjärnvägsnätet, som det förr kallades, som går vid sidan av stambanorna. Då fick jag lugnande besked att det skulle lösa sig. Jag och många med mig tolkade det svaret som att en del av lösningen var den landsbygdssatsning som vi kunde se i innevarande års budget.

Enligt uppgifter som jag har tagit del av och som jag tänkte överlämna till statsrådet har förvisso många små och viktiga åtgärder vidtagits. Det finns en lång lista, ett helt Excelark. Men det finns också exempel på åtgärder med mycket stora insatser i stambanesystemet i södra Sverige.

Herr talman! Jag ifrågasätter inte behovet av insatser i Södra stambanan. Både statsrådet och jag vet att det är en väldigt sliten del av det svenska järnvägssystemet. Men det som var öronmärkt för landsbygdssatsning har lagts på växelbyten i Hästveda, Mosselund eller Ballingslöv. Det

är visserligen landsorter, men det är fortfarande Södra stambanan vi talar om. Det handlar om belopp som mångfaldigt överstiger de investeringar och viktiga punktinsatser som görs inom ramen för landsbygds-satsning, och det var utifrån detta, herr talman, som jag ställde min fråga.

De små insatserna är insatser i miljon- eller halvmiljonklassen. Det är hållplatser och bättre tillgänglighet i det finmaskiga kollektiva systemet. Men när det gäller växelbyten på Södra stambanan talar vi om nivån 20–30 miljoner kronor. Det var inte detta som var tänkt, och det är precis de resurser som jag uppfattar att jag och statsrådet var överens om skulle gå till det finmaskiga järnvägssystemet vid sidan av stambanorna. 400 miljoner kronor är oerhört mycket pengar, men det är en rännil i jämförelse med den totala underhållspeng som vi årligen lägger, helt i enlighet med vad vi var överens om, på det svenska järnvägssystemet.

Det var därför, herr talman, jag ställde frågan: Kan den landsbygds-satsning som regeringen aviserade i 2016 års budget anses vara öronmärkt för underhåll och upprustningsåtgärder utanför stambanesystemet? På det har jag fått ett väldigt bra svar, men jag har dessvärre uppgifter som tyder på att stora resurser av de öronmärkta rinner iväg fel.

Jag vet att statsrådet inte kan kommentera enskilda saker i en riksdagsdebatt, men jag ber henne att ta med kunskapen och kanske ställa frågan på nytt till Trafikverket så att vi får pengarna att gå dit vi vill.

Anf. 114 KRISTER ÖRNFJÄDER (S):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka Anders Åkesson för att han har ställt denna interpellation och tacka statsrådet Anna Johansson för svaret.

Att jag nu vill använda ett par minuter av statsrådets tid till att försöka ge ytterligare en bild av hur vi har det och hur vi upplever det i Kalmar län hoppas jag att statsrådet förlåter mig.

Anders Åkesson har i första hand berört Stångådalsbanan, som jag uppfattade det, men han har ändå nämnt Tjustbanan. Det var den jag tänkte komplettera med lite grann.

Precis som statsrådet själv säger fyller infrastruktur en funktion, inte minst när den får regioner att hänga ihop. I det här fallet vill jag prata om arbetsmarknadsregion. Västerviks kommun är kanske den enda kommunen förutom Gotland som är en arbetsmarknadsregion i en kommun söder om Dalälven, vilket är väldigt ovanligt.

Vår förbindelse går i första hand mot Linköping, som är den närmaste storstaden rent kommunikationsmässigt. Den väg som går dit kan inte ersätta järnvägen därför att den är för dålig. Även om den skulle förbättras kommer inte de lagar som vi har här i Sverige att tillåta att man åker så fort man skulle behöva för att komma ned i den tid som krävs för att göra det attraktivt och möjligt att ha en kombinerad arbetsmarknadsregion.

I motsats till andra banor och bansträckor gjordes den senaste upprustningen på Tjustbanan på 60-talet. Det är ett tag sedan, som statsrådet säkert känner till.

Jag var med i början av 2000-talet, för en tio femton år sedan, och påverkade dåvarande statsrådet Ulrica Messing, som i sin plan lade in 200 miljoner för en uppgradering av Tjustbanan norr om Åtvidaberg mot Linköping. Tyvärr försvann de pengarna när vi fick ett nytt statsråd, som var

och kanske fortfarande är – jag vet inte – med i samma parti som Anders. De pengarna försvann.

Nu har det gjorts en delupprustning, men det har gjorts med hjälp av underhållspengar från både Trafikverket och Regionförbundet. Det räcker inte till på långa vägar. Vad jag skulle vilja se är precis de saker som vi skriver om i olika planer: att man tittar på det finmaskiga nätet när det gäller järnvägar och dess stora betydelse för att kunna få fungerande regioner, men att man i det läget också tänker på hur det ser ut i sydöstra Sverige. Vi har inte stora vägar, flygplatser eller järnvägar. Samtliga dessa tre komponenter saknas.

Järnvägen är det enda som rent miljömässigt och transportmässigt skulle kunna hjälpa oss att få en större arbetsmarknadsregion och få en bättre situation än vad vi har i dag. Jag ser fram emot att vi ska kunna få del av detta.

Anf. 115 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Vi kan konstatera att det svenska järnvägsnätet lider av ganska många år av försyndelser. Till det är många regeringar bakåt i tiden skyldiga.

I interpellationsdebatten alldeles nyss talades om behovet av fler bilar. Jag tror att det var en tydlig inriktning hos transportpolitiken under ganska lång tid. Det var privatbilismen som skulle lösa tillgängligheten, och den innebar en ökad frihet. Man uppfattade nog järnvägen som lite föråldrad.

Nu ser vi annorlunda på detta. Vi ser att trafiken på järnvägen har ökat, framför allt den regionala persontrafiken. Det ger både ytterligare slitage och ett ökat behov av kapacitet hos järnvägen för att kunna tillgodose de behov av transporter som finns när det gäller såväl gods som människor.

Man kan konstatera att de 1,24 plus 100 miljarder plus 100 miljoner som regeringen har avsatt för järnvägsunderhåll är nödvändiga, men de kommer naturligtvis inte att räcka för att under kort tid återställa eller öka kvaliteten i den svenska järnvägsanläggningen på ett sådant sätt att alla banor i hela landet kommer att uppnå en tillräckligt god kvalitet i närtid.

Jag kan också konstatera att om man har en bana som inte är upprustad sedan 60-talet kommer nog de 100 miljoner som är avsatta för underhåll i landsbygd inte att kunna täcka behoven av upprustning. Men den satsning som regeringen har gjort och som innebär en 20-procentig ökning av underhållsanslaget jämfört med tidigare nivå är en god bit på vägen mot en förbättrad järnväg.

Det finns inget förbud i uppdraget till Trafikverket mot att använda de 100 miljoner som är avsedda att förbättra landsbygdens tillgänglighet i stambanenätet. I de fall man anser att den typen av åtgärder är viktiga för att öka tillgängligheten är det självklart där man ska lägga pengarna.

Det är inte alla delar av stambanenätet som tillhör de mest trafikerade eller som försörjer storstäderna med trafik, utan stambanenätet har också en viktig funktion för att tillse att landsbygden är försörjd med goda järnvägsförbindelser.

Som jag nämnde i mitt svar på Anders Åkessons interpellation har Trafikverket gjort dessa prioriteringar i samråd med regioner och lokala företrädare för att se till att pengarna hamnar där de gör allra störst nytta. Jag har stor förståelse för att man kan hitta många ställen där man också skulle behöva lägga mer pengar, men vi får göra det vi kan med det vi har. Det

Prot. 2015/16:90

12 april

Svar på

interpellationer

är så det brukar vara, och så är det nu också. Men det vi har är i alla fall betydligt mer nu än vad det var när Anders Åkessons parti var med och styrde.

Anf. 116 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! Vi kan givetvis ägna en interpellationsdebatt åt att diskutera vilket statsråd och vilken regering som har gjort vad. Jag tycker att vi ska enas om att det, oavsett färg på regeringen, har gjorts för lite för att underhålla den svenska transportinfrastrukturen under de senaste 20–30 åren. Det finns de som menar att den samlade skulden uppgår till 200–300 miljarder kronor.

Det är helt riktigt som statsrådet beskriver det, att inriktningen att järnvägen är nyttig och att den fyller en funktion inte alltid har varit så tydlig som under de senaste 15 åren, oavsett regeringsfärg. Det är en tydlig inriktning som har hängt samman med avregleringen. Vi gav länstrafikbolagen en möjlighet att utveckla den regionala järnvägstrafiken. Då ökade trafiken och trycket på systemet.

Herr talman! Det är i det perspektivet som man ska se interpellationen. Med ökad regional persontrafik och med ökad insikt hos företag som nyttjar järnvägen för godstransporter har också efterfrågan på det finmaskiga järnvägsnätet ökat.

Nu tog jag upp ett småländskt exempel eftersom jag kommer därifrån och har blivit uppmärksam på det. Människor i min omgivning har uttryckt en förhoppning till den landsbygdssatsning som regeringen aviserade till 2016. Nu uttrycker de en besvikelse över att systemet inte fungerar därför att man upplever det som att pengarna går till fel saker. Så hade man i alla fall uppfattat det, men det kan vara en missuppfattning.

Vi måste ta till oss att om helheten ska fungera, om Sverige ska fungera – oavsett färg på regering – och om människor ska kunna resa mer och utvidga sina arbetsmarknadsregioner och företag kunna ta emot och leverera gods och varor på ett miljösamt sätt måste både vägar och järnvägar fungera. I synnerhet järnvägen har stor räckvidd, precis som Krister Örnfjäder nyss uttryckte.

Visst, det satsas mer pengar nu på underhåll. Jag vill kontra med att säga att under alliansregeringen ökade också underhållsanslaget. Men totalt sett förfogar statsrådet över en budget på 50 miljarder, varav hälften går till väg och hälften till järnväg. Sedan går det också lite småpengar till något annat. Hälften av järnvägspengarna går till nyinvestering och resten till drift och underhåll. Det innebär att i runda slängar 10–12 miljarder kronor hanteras varje år för att underhålla det svenska järnvägsnätet.

Av dessa pengar öronmärktes några hundra miljoner kronor. Som jag och många har uppfattat det gav statsrådet i en interpellationsdebatt i fjol besked om att dessa pengar skulle öronmärkas till det finmaskiga systemet vid sidan av stambanesystemet. Det fanns en kritik, och det fanns det även när vi hade förtroende att leda regeringsarbetet, att det i synnerhet var det stora systemet, moderna och stambanan som underhölls, medan sidosystemen fick förfalla.

Det är mot bakgrund av detta som jag lyfte fram exemplet med pengarna som inte kom dit där de borde komma, oavsett om det heter Stångåldalsbanan, Tjustbanan eller om det är en bana någonstans i Västernorrland eller på västkusten.

Jag vill bara vädja till statsrådet att än en gång trycka på Trafikverket och förvissa sig om att pengarna går dit där de gör nytta i hela systemet. Järnvägen är ju ett system. Utan helheten fungerar den inte.

Prot. 2015/16:90
12 april

Svar på
interpellationer

Anf. 117 KRISTER ÖRNFJÄDER (S):

Herr talman! Jag har haft förmånen att vara riksdagsledamot så länge att jag inte hyser några förhoppningar om att man kan argumentera och äska pengar för att lösa ett problem i dess helhet. Däremot lever jag fortfarande med den förhoppningen att problem kan lösas med hjälp av information om de behov som finns och inte minst genom de beslut som vi gemensamt fattar om inriktningar. Med detta som bakgrund ser man på helheten.

Jag tog upp exemplet med banan från Västervik till Linköping. Den upprustades på 60-talet. Sedan har den naturligtvis underhållits, för annars skulle den inte ha funnits kvar över huvud taget.

Vad jag är orolig för är att vi i ett skede beslutar om någonting men i nästa skede inte levererar de förutsättningar som är nödvändiga för att det första beslutet ska fungera. Oavsett regering är det skillnad. Vi fattade ett beslut för ett antal år sedan som innebar att man skulle titta på hela Sveriges behov. Då skulle man också kunna sprida resurserna på ett sådant sätt att man såg till olika trafikslag för att täcka olika behov. På det viset skulle inte alla satsningar riskera att hamna på samma ställe.

Vi börjar att komma tillbaka till att det nu går mer och mer av de samlade resurserna till samma platser medan andra inte får några resurser. Jag hoppas att ministern ska hjälpa till så att det inte fortsätter på det sättet utan att hela Sverige får leva.

Anf. 118 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Att hela Sverige ska leva och att det ska vara möjligt att bo, arbeta, studera och ha ett rikt liv i alla delar av Sverige är ett tydligt uttalat mål för regeringen. När vi pratar om ett Sverige som håller ihop gäller det naturligtvis geografiskt, mellan människor med olika ekonomiska förutsättningar och mellan människor med olika bakgrund, det vill säga att det är en helhetssyn på Sverige i alla dess olika delar. Där är transportsektorn ett viktigt instrument för att nå målen om arbetstillfällen och goda liv för alla invånare i Sverige.

Med detta sagt innebär det tyvärr inte att vi har oändliga resurser för dessa mål. Den tidigare regeringen hade en väldigt tydligt uttalad prioritering, att man skulle satsa helt och hållet på de allra mest trafikerade bannorna. Nu har den nuvarande regeringen skjutit till mer medel till järnvägsunderhållet över huvud taget. I det sammanhanget kan man notera att de borgerliga partierna var överens om och var väldigt nöjda med den ökning som alliansregeringen genomförde före regeringsskiftet. När man fick möjlighet att rösta ned förslaget om en ökning med ytterligare 1,24 miljarder gjorde man det i riksdagens kammare när vi fattade beslut om budget för 2015.

Nu är de ökade anslagen på plats. De är helt nödvändiga. Vi har dessutom skjutit till ytterligare 100 miljoner specifikt för att öka tillgängligheten i järnvägssystemet på landsbygden. Man har nu påbörjat ett arbete med att dessa pengar ska betalas ut och göra nytta i spåren. På vilket sätt de fördelas och vilken bedömning Trafikverket gör av var pengarna gör

den största samhällsekonomiska nyttan överlåter jag med varm hand till Trafikverket i samråd med regionala aktörer. Det vore oerhört olyckligt om jag som minister talade om för Trafikverket exakt för vilka sträckor pengarna ska användas.

Eftersom detta är ett system där olika delar hänger ihop och är beroende av varandra är det en klar fördel om de som nyttjar systemet, det vill säga de regionala och lokala aktörerna, tillsammans med Trafikverket som har den största kunskapen om systemets nuvarande tillstånd och behov hittar de objekt som det är mest angeläget att börja med.

Med detta sagt kommer det även med dessa 100 miljoner att finnas kvar stora behov, inte minst i det finmaskiga järnvägsnätet i Sverige. Samtidigt bör man erkänna att de stora problem som vi har med störningar i det svenska järnvägsnätet uppstår kring storstäderna, där vi har de största kapacitetsproblemen och de mest störningskänsliga delarna av systemet. Självklart måste vi också där göra stora insatser för att exempelvis komma ifrån de ständiga problemen med signalfel söder om Stockholm som får återverkningar i hela systemet.

I det här perspektivet går det inte att ställa stad mot landsbygd, utan vi behöver göra både och. Men vi får ta oss an det i den ordningen att vi gör det som är allra mest angeläget först och sedan betar av i en rimlig takt som statsfinanser och annat tillåter.

Anf. 119 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! Jag tackar Anna Johansson för diskussionen om ett mycket angeläget ämne. 1,25 eller 1,24 miljarder är fantastiskt mycket pengar. Även 100 miljoner kronor är jättemycket pengar, men det är närmast peanuts i helheten. Det gäller dock att de här peanutsen går dit de är avsedda att gå. Jag skulle vilja vädja, herr talman, till Anna Johansson om att följa upp den här landsbygdssatsningen ordentligt.

Jag ifrågasätter inte behovet av att reinvestera i stambanan. Men i och med en tidigare interpellationsdebatt väcktes en förhoppning i sydöstra Sverige och andra delar av landet om att den öronmärkta landsbygdssatsningen skulle innebära en skillnad i ett mycket slitet system, som vi under decennier har låtit bli att underhålla. Vi har inte gjort det på ett korrekt sätt, oavsett vem som styrt. Pengarna har inte räckt, eller så har ambitionerna varit felaktiga.

Det är helt rätt: Man åker även från Västervik till Stockholm, och hela sträckan måste fungera. Det största trycket finns runt de stora städerna, och där finns också det största underhållsbehovet. Men det är också ett helhets-system som måste fungera ända ut i sin finaste kapillär, oavsett om det gäller den vackra orten Västervik eller Strömstad.

Åsa Torstensson är för övrigt fortfarande en mycket livaktig medlem i Centerpartiet.

Tack för debatten! Jag ser fram emot att Anna Johansson följer upp frågan. Jag är alldeles säker på att vi kommer att få se och höra mer om detta.

Anf. 120 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det är glädjande även i den här diskussionen att det finns en bred uppslutning beträffande behovet av ökat järnvägsunderhåll. Det bådar gott inför framtiden på det här området. Jag hoppas att det också

kommer att finnas en bred uppslutning beträffande behovet av att inte enbart vidta åtgärder i de mest högrafikerade delarna av systemet, utan också fortsätta att förbättra tillgängligheten och kvaliteten i vårt järnvägssystem i mindre högrafikerade och mindre tätbefolkade områden.

Jag kommer självklart att fortsätta följa upp de satsningar som regeringen gör och se till att de får avsedd verkan. Men i det här fallet har jag svårt att se att pengarna inte skulle ha hamnat där det var tänkt. Det har inte funnits något uttryckligt förbud från regeringens sida mot att använda medlen i stambanenätet. Däremot har det varit väldigt tydligt uttryckt att pengarna ska komma landsbygdens tillgänglighet till del. Jag kan inte göra någon annan bedömning än att pengarna använts på ett sådant sätt. Det innebär dock tyvärr inte att alla banor har fått del av de här pengarna, för även om 100 miljoner kronor är väldigt mycket pengar, som Anders Åkeson påpekar, är det självklart inte tillräckligt mycket pengar för att kunna åtgärda alla problem i det svenska järnvägssystemets finmaskiga nät.

Jag tackar för interpellationen och debatten.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 20 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Propositioner

2015/16:157 Elektroniskt kungörande av författningar

2015/16:158 Genomförande av det nya direktivet om marin utrustning

2015/16:160 Miljöbalken och EU:s kemikalielagstiftning

Motioner

med anledning av prop. 2015/16:106 Förstärkt insättningsgaranti

2015/16:3376 av Ulla Andersson m.fl. (V)

med anledning av prop. 2015/16:132 Mer film till fler – en sammanhållen filmpolitik

2015/16:3366 av Rossana Dinamarca m.fl. (V)

2015/16:3385 av Olof Lavesson m.fl. (M, C, L, KD)

2015/16:3387 av Aron Emilsson m.fl. (SD)

med anledning av prop. 2015/16:133 Förmedlingsavgifter vid kortbetalningar

2015/16:3365 av Ulla Andersson m.fl. (V)

med anledning av prop. 2015/16:137 Statlig ersättning till personer som insjuknat i narkolepsi efter pandemivaccinering

2015/16:3373 av Per Ramhorn m.fl. (SD)

med anledning av prop. 2015/16:138 Avgiftsfrihet för viss screening inom hälso- och sjukvården

2015/16:3372 av Barbro Westerholm m.fl. (L)

2015/16:3381 av Anders W Jonsson (C)

2015/16:3383 av Emma Henriksson m.fl. (KD)

Prot. 2015/16:90

12 april

Svar på

interpellationer

Prot. 2015/16:90
12 april

med anledning av prop. 2015/16:142 Särskild kompletterande pedagogisk utbildning för personer med forskarexamen
2015/16:3382 av Christer Nylander m.fl. (L, M, C, KD)

med anledning av prop. 2015/16:146 Extra ändringsbudget för 2016 –
Ändring av rätten till bistånd för vissa utlänningar
2015/16:3368 av Oscar Sjöstedt och Dennis Dioukarev (SD)
2015/16:3369 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V)

§ 21 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 8 april

2015/16:537 Renovering av Kungliga Operan

av *Olof Lavesson* (M)

till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)

2015/16:538 Unga med intellektuell funktionsnedsättning

av *Christina Örnebjär* (L)

till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)

den 9 april

2015/16:539 Utvärdering av Västra Götalandsregionen

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Ardan Shekarabi (S)

den 11 april

2015/16:540 UD-rapporter om mänskliga rättigheter

av *Kerstin Lundgren* (C)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2015/16:541 Framtiden för naturbruksgymnasierna

av *Caroline Helmersson Olsson* (S)

till statsrådet Aida Hadzialic (S)

§ 22 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 8 april

2015/16:1075 Öppna hbt-personer i Saudiarabien

av *Börje Vestlund* (S)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2015/16:1076 Personnummer

av *Åsa Coenraads* (M)
till finansminister Magdalena Andersson (S)

2015/16:1077 De frivilliga försvarsorganisationerna och skolan

av *Jan R Andersson* (M)
till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2015/16:1078 Fler vägar till läraryrket

av *Gunilla Svantorp* (S)
till statsrådet Helene Hellmark Knutsson (S)

2015/16:1079 Skatteverkets särbehandling av samhällets elit

av *Daniel Sestrajcic* (V)
till finansminister Magdalena Andersson (S)

2015/16:1080 Återtagandeavtal med Afghanistan

av *Johan Forssell* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2015/16:1081 Id-kontrollernas effekter på Skånetrafiken

av *Boriana Åberg* (M)
till statsrådet Anna Johansson (S)

den 9 april

2015/16:1082 Ny socialtjänstlag

av *Cecilia Widegren* (M)
till statsrådet Åsa Regnér (S)

den 11 april

2015/16:1083 Invandring och en åldrande befolkning

av *Richard Jomshof* (SD)
till arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S)

2015/16:1084 Nyanländas utbildningsnivå

av *Richard Jomshof* (SD)
till arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S)

§ 23 Kammaren åtskildes kl. 20.23.

Förhandlingarna leddes
av andre vice talmannen från sammanträdets början till och med § 9
anf. 37 (delvis) och
av förste vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

ANNA ASPEGREN

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Aktuell debatt om villkor för upphandling	1
Anf. 1 Statsrådet ARDALAN SHEKARABI (S)	1
Anf. 2 MARIA MALMER STENERGARD (M)	2
Anf. 3 MIKAEL ESKILANDERSSON (SD)	4
Anf. 4 JANINE ALM ERICSON (MP)	5
Anf. 5 EMIL KÄLLSTRÖM (C)	7
Anf. 6 ALI ESBATI (V)	8
Anf. 7 SAID ABDU (L)	10
Anf. 8 LARRY SÖDER (KD)	11
Anf. 9 Statsrådet ARDALAN SHEKARABI (S)	12
Anf. 10 MARIA MALMER STENERGARD (M)	14
Anf. 11 MIKAEL ESKILANDERSSON (SD)	15
Anf. 12 JANINE ALM ERICSON (MP)	16
Anf. 13 EMIL KÄLLSTRÖM (C)	17
Anf. 14 ALI ESBATI (V)	18
Anf. 15 SAID ABDU (L)	19
Anf. 16 LARRY SÖDER (KD)	20
Anf. 17 Statsrådet ARDALAN SHEKARABI (S)	20
Anf. 18 MARIA MALMER STENERGARD (M)	21
Anf. 19 MIKAEL ESKILANDERSSON (SD)	22
Anf. 20 JANINE ALM ERICSON (MP)	22
Anf. 21 EMIL KÄLLSTRÖM (C)	23
Anf. 22 ALI ESBATI (V)	23
Anf. 23 SAID ABDU (L)	24
Anf. 24 LARRY SÖDER (KD)	24
Anf. 25 Statsrådet ARDALAN SHEKARABI (S)	25
§ 2 Justering av protokoll	25
§ 3 Anmälan om ersättare	26
§ 4 Anmälan om kompletteringsval	26
§ 5 Anmälan om faktapromemorior	26
§ 6 Ärenden för hänvisning till utskott	26
§ 7 Ärenden för bordläggning	27
§ 8 Svar på interpellation 2015/16:506 om kommunala naturreservat	27
Anf. 26 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP)	27
Anf. 27 EDWARD RIEDL (M)	27
Anf. 28 LARS TYSKLIND (L)	28
Anf. 29 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP)	29
Anf. 30 EDWARD RIEDL (M)	30
Anf. 31 LARS TYSKLIND (L)	30
Anf. 32 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP)	31
Anf. 33 EDWARD RIEDL (M)	32
Anf. 34 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP)	33
§ 9 Svar på interpellation 2015/16:507 om antalet riksintressen vid bostadsbyggande	33
Anf. 35 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP)	33
Anf. 36 EDWARD RIEDL (M)	33

Anf. 37 LARS TYSKLIND (L).....	34
Anf. 38 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP)	35
Anf. 39 EDWARD RIEDL (M)	35
Anf. 40 LARS TYSKLIND (L).....	36
Anf. 41 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP)	36
Anf. 42 EDWARD RIEDL (M)	37
Anf. 43 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP).....	38
§ 10 Svar på interpellation 2015/16:500 om fortsatta	
satsningar på Umeå universitet.....	39
Anf. 44 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S).....	39
Anf. 45 EDWARD RIEDL (M)	39
Anf. 46 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S).....	40
Anf. 47 EDWARD RIEDL (M)	40
Anf. 48 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S).....	41
Anf. 49 EDWARD RIEDL (M)	42
Anf. 50 Statsrådet HELENE HELLMARK KNUTSSON (S).....	43
§ 11 Svar på interpellation 2015/16:510 om åtgärder efter	
terrordåden i Paris och Bryssel	43
Anf. 51 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	43
Anf. 52 ROGER HADDAD (L).....	44
Anf. 53 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	45
Anf. 54 ROGER HADDAD (L).....	46
Anf. 55 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	46
Anf. 56 ROGER HADDAD (L).....	47
Anf. 57 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	47
Ajournering.....	48
Återupptagna förhandlingar	48
§ 12 Svar på interpellation 2015/16:513 om drönare som	
hotar den allmänna säkerheten	48
Anf. 58 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	48
Anf. 59 ERIK OTTOSON (M).....	49
Anf. 60 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	49
Anf. 61 ERIK OTTOSON (M).....	49
Anf. 62 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	50
Anf. 63 ERIK OTTOSON (M).....	51
Anf. 64 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	51
§ 13 Svar på interpellation 2015/16:517 om oljepåslaget på	
Tjörn	51
Anf. 65 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	51
Anf. 66 JOHAN HULTBERG (M)	52
Anf. 67 LARS TYSKLIND (L).....	53
Anf. 68 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	54
Anf. 69 JOHAN HULTBERG (M)	55
Anf. 70 LARS TYSKLIND (L).....	56
Anf. 71 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	56
Anf. 72 JOHAN HULTBERG (M)	56

Anf. 73 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	57
§ 14 Svar på interpellationerna 2015/16:406 och 408 om alkobommar i svenska hamnar	57
Anf. 74 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	57
Anf. 75 ERIK ANDERSSON (M)	58
Anf. 76 STEN BERGHEDEN (M)	59
Anf. 77 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	60
Anf. 78 ERIK ANDERSSON (M)	61
Anf. 79 STEN BERGHEDEN (M)	61
Anf. 80 JOHAN ANDERSSON (S).....	62
Anf. 81 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	62
Anf. 82 ERIK ANDERSSON (M)	63
Anf. 83 STEN BERGHEDEN (M)	64
Anf. 84 JOHAN ANDERSSON (S).....	64
Anf. 85 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	65
§ 15 Svar på interpellation 2015/16:501 om Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar	65
Anf. 86 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	65
Anf. 87 EDWARD RIEDL (M)	66
Anf. 88 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	66
Anf. 89 EDWARD RIEDL (M)	67
Anf. 90 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	67
Anf. 91 EDWARD RIEDL (M)	68
Anf. 92 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	68
§ 16 Svar på interpellation 2015/16:502 om bärgning av bussar.....	69
Anf. 93 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	69
Anf. 94 EDWARD RIEDL (M)	69
Anf. 95 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	69
§ 17 Svar på interpellation 2015/16:503 om svenskt förarbevis för snöskoter i Norge	69
Anf. 96 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	69
Anf. 97 EDWARD RIEDL (M)	70
Anf. 98 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	70
Anf. 99 EDWARD RIEDL (M)	71
Anf. 100 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	71
Anf. 101 EDWARD RIEDL (M)	72
Anf. 102 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	72
§ 18 Svar på interpellation 2015/16:504 om åtgärder för fler elbilar.....	72
Anf. 103 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	72
Anf. 104 EDWARD RIEDL (M)	73
Anf. 105 RIKARD LARSSON (S)	74
Anf. 106 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	74
Anf. 107 EDWARD RIEDL (M)	75
Anf. 108 RIKARD LARSSON (S)	76
Anf. 109 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	76
Anf. 110 EDWARD RIEDL (M)	77
Anf. 111 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	78
§ 19 Svar på interpellation 2015/16:520 om Stångådalsbanan	78

Anf. 112 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	78	Prot. 2015/16:90
Anf. 113 ANDERS ÅKESSON (C)	79	12 april
Anf. 114 KRISTER ÖRNFJÄDER (S)	80	-----
Anf. 115 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	81	
Anf. 116 ANDERS ÅKESSON (C)	82	
Anf. 117 KRISTER ÖRNFJÄDER (S)	83	
Anf. 118 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	83	
Anf. 119 ANDERS ÅKESSON (C)	84	
Anf. 120 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	84	
§ 20 Bordläggning.....	85	
§ 21 Anmälan om interpellationer.....	86	
§ 22 Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	86	
§ 23 Kammaren åtskildes kl. 20.23.....	87	