

Riksdagens protokoll

2013/14:56

Fredagen den 17 januari

Kl. 09.00 – 10.50



Protokoll
2013/14:56

1 § Anmälan om ny riksdagsledamot

Följande berättelse från Valprovsningsnämnden upplästes och lades till handlingarna:

Berättelse om granskning av bevis för riksdagsledamot

Till Valprovsningsnämnden har från Valmyndigheten inkommit bevis om att Björn Leivik (M) utsetts till ny ledamot av riksdagen fr.o.m. den 15 januari 2014 sedan Henrik Ripa (M) avsagt sig uppdraget.

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

Stockholm den 16 januari 2014

Per Virdesten

ersättare för ordföranden

/Mattias Andersson
sekreterare

2 § Anmälan om faktapromemoria

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

2013/14:FPM44 Beslut om Europeiska unionens anslutning till konventionen om handel med utrotningshotade vilda djur och växter
KOM(2013) 867 till miljö- och jordbruksutskottet

3 § Svar på interpellation 2013/14:221 om riktlinjer för Regeringskansliets hantering av offentlighetsprincipen

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Justitieminister BEATRICE ASK (M):

Fru talman! Hillevi Larsson har frågat statsministern om han i egenkap av chef för Regeringskansliet tagit initiativ till att rättschefen i Statsrådsberedningen påbörjar ett arbete med att ge ut riktlinjer eller liknande kring offentlighetsprincipen i enlighet med 26 § i förordningen med instruktion för Regeringskansliet.

Frågan har överlämnats till mig.

Offentlighetsprincipen är en av hörnstenarna i ett demokratiskt samhälle. Vad offentlighetsprincipen slår fast är att allmänheten ska ha rätt till insyn i och kunna kontrollera myndigheternas agerande. Ett av de viktigaste uttrycken för offentlighetsprincipen är allmänhetens rätt att ta del av allmänna handlingar. Denna rätt är av stor betydelse för den allmänna debatten och medborgarnas ställningstaganden i olika samhällsfrågor.

Offentlighet och insyn ska präglade verksamheten i Regeringskansliet. Under senare år har antalet förfrågningar om allmänna handlingar ökat. Ärendena har också blivit mer komplexa. Detta ställer krav på de rutiner och den organisation som behövs för att ärendena ska kunna handläggas skyndsamt och för att vi ska kunna hålla en hög servicenivå för dem som vänder sig till oss.

Regeringskansliets förvaltningsavdelning har en samordnande och stödjande roll i hanteringen av vissa förfrågningar om allmänna handlingar. Sedan en tid tillbaka har denna roll stärkts, vilket har lett till ökad enhetlighet och effektivitet. Det pågår också ett arbete med att identifiera på vilka områden Regeringskansliet kan bli ännu bättre på att möta det ökade antalet förfrågningar. I det arbetet ingår bland annat att följa upp de arbetsformer och den ansvarsfördelning som finns samt att dokumentera och lägga fast de arbetsformer och den ansvarsfördelning som bör gälla. Möjligheterna för rättschefen i Statsrådsberedningen att ge ut riktlinjer och liknande är ett i raden av instrument som är tänkbara.

De olika åtgärderna ska ytterligare stärka enhetligheten och effektiviteten till gagn för alla som önskar att ta del av allmänna handlingar.

Anf. 2 HILLEVI LARSSON (S):

Fru talman! Offentlighetsprincipen är mycket grundläggande för svensk demokrati. Den handlar om allas möjligheter och rätt att ta del av allmänna handlingar. Den handlar om insyn och om möjlighet att kontrollera arbetet. Denna möjlighet finns för att maktmissbruk och korruption ska motverkas och för att man ska kunna påverka samhällsutvecklingen genom att fullt ut veta vad som pågår. Denna möjlighet är viktig, inte bara för allmänheten utan även för massmedierna för att de ska kunna göra sitt jobb och få full insyn.

När det gäller regeringens hantering av offentlighetsprincipen har det kommit kritik, till exempel från riksdagens konstitutionsutskott. En kritikpunkt har handlat om att Utrikesdepartementets huvuddiarium inte har innehållit alla handlingar som det borde innehålla och som faktiskt är offentliga.

Justitieombudsmannen talar om grundläggande brister. Organisationen är inte anpassad efter offentlighetsprincipen enligt JO, och den förändring av departementsorganisationen som har gjorts för länge sedan har man ännu inte anpassat efter offentlighetsprincipen.

Även Justitiekanslern riktar kritik mot regeringens arbete på detta område. Man säger att handläggningen är ad hoc, det vill säga att det är lite olika från fall till fall, att det inte finns tillräckligt stöd i fasta rutiner och principer och att den normala behandlingen av handlingar inte är given på förhand utan att det kan bli lite olika. Det är inte heller klart vilka befattningshavare som är ansvariga.

Man kan se att denna kritik har förts fram under lång tid från många håll, och man talar om grundläggande brister. Framför allt är det samordningen mellan Regeringskansliet och departementen som verkar vara problematisk. Det är helt enkelt inte enhetlighet.

Enligt det regelverk som finns och som läggs fast i förordning ska rättschefen i Statsrådsberedningen se till att rättsliga frågor samordnas på ett bra sätt. Då handlar det om att främja enhetlighet och hög kvalitet i lagstiftning och förvaltning.

Man kan ge direktiv till rättschefen i Statsrådsberedningen. Jag föreslår att rättschefen i Statsrådsberedningen skulle kunna ge ut riktlinjer kring offentlighetsprincipen enligt gällande förordning, så att det blir mycket tydligt för alla vilka regler som gäller och vilka som är ansvariga.

När det gäller Regeringskansliets förvaltningsavdelning säger Beatrice Ask att den ska ha en samordnande och stödjande roll och att denna roll har stärkts och att det har lett till ökad enhetlighet och effektivitet.

Jag tycker att det är bra att regeringen erkänner de brister som ändå har funnits och att man försöker göra någonting åt dem. Men problemet är inte löst, utan man kan se att det har varit nya problem och att det har kommit ny kritik. Kritiken har alltså inte upphört, utan det kommer nya affärer.

Beatrice Ask säger i sitt svar att det är ett tänkbart instrument att rättschefen i Statsrådsberedningen skulle kunna ge ut riktlinjer kring offentlighetsprincipen. Jag tycker att det borde ske.

Anf. 3 Justitieminister BEATRICE ASK (M):

Fru talman! Jag tycker att det är bra att Hillevi Larsson lyfter fram denna fråga, men den är lite grann jästen efter degen i den meningen att det faktiskt har hänt en hel del, och det är naturligtvis viktigt att så sker. Vi är helt överens om att offentlighetsprincipen är viktig och att hanteringen av handlingar, både vad gäller att registrera och så vidare och att lämna ut handlingar, måste fungera på ett bra sätt.

Vi har fler förfrågningar än vad vi har haft tidigare, vilket gör att detta är en viktig hantering. Till syvende och sist följer vi samma regler för utlämnande av allmänna handlingar som alla andra myndigheter. Det är i första hand den anställda som får frågan om en handling ska lämnas ut som ska pröva den, och det finns rutiner för detta. Det är klart att med den mängd som det handlar om kan det ibland bli fel, men det får det inte bli. Av detta skäl är det viktigt med det arbete som förvaltningsavdelningen bedriver.

Vi lyssnar naturligtvis noga på den kritik som KU och Justitieombudsmannen har lämnat. Men redan innan denna kritik kom hade ett arbete inletts i Regeringskansliet för att man bättre ska ta hand om dessa frågor. Inom ramen för detta arbete tar man också hand om de synpunkter som har funnits. Då är samordnande från förvaltningsavdelningen och stöd i vissa typer av frågor centralt. Inte minst handlar det om hur vi utbildar nyanställda så att de alltid känner till hur frågor ska hanteras.

När det gäller KU:s granskning av Utrikesdepartementet handlade kritiken om att diariet inte var tillgängligt för allmänheten. Numera kan allmänheten söka på egen hand i diariet. Man kan säga att det borde ha gällt från början. Men även administrativ verksamhet utvecklas, och ibland kommer någon efter. Men numera kan man söka i diariet.

KU pekade i sin kritik även på ett fall där det saknades en uppgift om datum i en sekretessmarkering. Det var ett förbiseende. Det ska finnas ett datum där, och det får inte bli fel. Det är också därför den typen av utbildning och riktlinjer är så centralt – så att det aldrig blir fel.

I JO:s beslut prövades ett par ärenden där man menade att handläggningen varit alltför långsam. Det beklagar jag, men jag konstaterar också att begäran om utlämnande av handlingar ibland är väldigt omfattande när den kommer – det är många handlingar som ska lämnas ut. De som då ska hantera detta måste noggrant granska så att de inte lämnar ut sådant som definitivt inte ska lämnas ut och ser till att det sker korrekt. Men det är så att det ska ske skyndsamt. Det finns regler för detta, och vi arbetar för att öka effektiviteten.

Jag menar alltså att det är ett pågående arbete där man ska vara vaksam på att det finns risk att det blir slentrian eller att någon missar de regler som gäller. Jag kan dock försäkra Hillevi Larsson och riksdagen om att regeringen arbetar intensivt för att säkerställa att handläggningen av frågorna sker på ett korrekt sätt. Det är nämligen viktigt; där är Hillevi Larsson och jag helt överens. Det är viktigt för demokratin, och det är viktigt för granskningen av myndigheter och beslutsfattare att det här fungerar på ett riktigt sätt.

Jag menar att den samordning som nu sker och den ökade betydelse förvaltningsavdelningen har fått när det gäller att samordna frågor där kanske flera departement är berörda är central. Vi har tydliga riktlinjer. Det finns naturligtvis också möjlighet att ta del av reglerna på hemsidor, i instruktioner och på annat sätt. Det är alltså inte så att det saknas rutiner eller regler för hur handlingar ska hanteras, utan det handlar om att säkerställa att det också sker på det sätt instruktionerna är menade att användas.

Jag menar alltså att det är ett pågående arbete. Vi beklagar att ett och annat fel har gjorts – det ska gå fort, och det ska vara korrekt. Jag menar dock att vi följer reglerna.

Anf. 4 HILLEVI LARSSON (S):

Fru talman! Det är bra att regeringen ändå arbetar med frågorna, men tyvärr har resultaten hittills uteblivit.

När det gäller Utrikesdepartementet är det jättebra att allmänheten nu kan läsa diariet och se alla punkter i det. Det har dock varit en ny affär på Utrikesdepartementet. Det handlar om det partianknutna biståndet som har gått till Irak. Det var i det här fallet Centerpartiet som fick det. Det har väckts frågetecken kring det här, och en rättslig process har även inletts. Kritiken när det gäller detta är att det dröjde tre månader innan Utrikesdepartementet lämnade ut handlingarna i frågan.

Konstitutionsutskottets ordförande har redan uttryckt kritik mot det här, speciellt beroende på att det dröjde så länge. Om anledningen var hänsyn till Centerpartiet är detta oacceptabelt. Här finns alltså ett stort frågetecken. Det man undrar lite över är grunderna för att handlingarna inte lämnades ut. Till slut – efter tre månader – lämnades de ändå ut, så uppenbarligen fanns det grund för att lämna ut dem. Då undrar man varför det dröjde så länge.

Sedan får man väl naturligtvis vänta med orsakerna till att det dröjde så länge – det pågår en rättslig utredning i frågan – men bara det faktum

att det dröjde så länge är oacceptabelt, oavsett orsakerna till det. Det ska inte behöva ta så lång tid. Finns det grund för att lämna ut handlingarna ska det göras tidigare.

Det här går tillbaka till den kritik som både Justitieombudsmannen och Justitiekanslern har uttryckt, det vill säga att det inte finns ett fast regelverk för hur frågorna hanteras. Till exempel har JO tidigare sagt i sin kritik att om en begäran om utlämnande av handling inte omedelbart leder till att handlingen lämnas ut hamnar handlingen i ett ingenmansland – den skickas runt utan att någon på vägen tar ansvar för att handlingen skyndsamt ska lämnas ut. Den skickas i stället runt mellan olika tjänstemän, departement och statsråd. Det tycker jag att man borde ta fasta på.

När JO uttrycker en så grundläggande kritik och vi kan se att detta händer igen – det var relativt nyligen problemet fanns att det dröjde tre månader innan handlingen lämnades ut – visar det att problemet inte är löst än. Uppenbarligen är inte problemet de tydliga fallen, utan där kan handlingarna lämnas ut snabbt. Det är där det finns en osäkerhet som problemet finns, och det är därför man borde ha tydliga riktlinjer – helst skriftliga riktlinjer som rättschefen på Regeringskansliet skriver och som skickas ut till alla berörda, så att alla vet vilket regelverk som gäller.

Det har varit en del andra affärer – vi har haft Billströms aktieaffärer, där inte datum lämnades ut. Detta är förvisso en fråga där regeringen själv har bedömt att aktier ska vara offentliga, men man har bedömt att datum för aktieköp inte ska lämnas ut. Det är såklart upp till regeringen, men det är klart att det väcker frågetecken. Jag tror att man hade kunnat rätta ut frågetecknen om man hade varit mer för att offentliggöra.

Anf. 5 Justitieminister BEATRICE ASK (M):

Fru talman! Först tror jag att det i sammanhanget är otroligt viktigt att inte ta enstaka exempel till intäkt för att det skulle finnas brister när det gäller rutiner i Regeringskansliet generellt. Som jag pekade på i mitt tidigare inlägg har vi fasta regler. Det finns regler, det finns principer och det sker ett arbete för att säkerställa att nyanställda och myndigheter känner till vilka regler som gäller.

Sedan uppstår det frågor. Morgan Johansson har begärt att KU ska granska UD:s hantering när det gäller ett ärende som Hillevi Larsson nämner. Det är en av KU:s uppgifter att granska när förhållanden är tveksamma eller när det finns frågeställningar. Jag tycker att det är en bra ordning att vi har den granskningen och prövningen. Regeringen har inte yttrat sig till KU i det ärendet ännu, och jag kan inte heller detaljerna i det. Men det är naturligtvis viktigt att granska när det i något fall ställs frågor om huruvida saker har hanterats rätt.

Den kritik som UD framför allt har fått, utöver det jag nämnde tidigare med diariet, är långsamhet i handläggningen. Det är naturligtvis inte bra – myndigheterna ska skyndsamt handlägga de här ärendena vare sig handlingarna ska lämnas ut eller inte. Det är viktigt att man får besked så snabbt som möjligt. Där kan naturligtvis tydligare rutiner och regler vara till stöd för hur man ska arbeta.

Vad gäller reglerna för statsråd och aktieinnehav har vi samma regler som har tillämpats av regeringar under väldigt lång tid. Det finns en upprättad förteckning över aktieinnehav, för att det ska granskas. Däremot lämnas inte övriga uppgifter ut. Det är riksdagens regler om sekretess för

Prot. 2013/14:56
17 januari

*Svar på
interpellationer*

vissa uppgifter som ligger till grund för den ordning regeringen har valt att följa. Vi har alltså inte ändrat på rutinerna utan tycker att de är rimliga. Skälet till att listan ändå finns är att statsråden själva har bedömt att just den informationen ska finnas, för att allmänheten ska veta vilka aktieinnehav som finns. Vi har bara följt de rutiner som gäller utifrån riksdagens regler i frågan.

Mitt svar är alltså att det alltid dyker upp enstaka ärenden där vi måste ställa frågor och där det är viktigt att följa upp huruvida man har tillämpat reglerna på ett korrekt sätt. Det är dock också på det sättet att arbetet i Regeringskansliet och förvaltningsavdelningen är väldigt enträget när det gäller att säkerställa att vi arbetar utifrån de regler som gäller när det handlar om att värna offentlighetsprincip och annat.

Det som är svårt är när mängden förfrågningar är omfattande, när ärenden är väldigt komplexa och när ärenden kan innehålla delar som är sekretessprovade och som det är viktigt att man går igenom innan man lämnar ut. Det finns alltså en process i hanteringen som kan ta tid. Den måste dock minimeras, vi måste ha en tydlig hantering av hur detta sker och vi måste naturligtvis ha en öppenhet i hur vi följer reglerna. Jag ser fram emot den granskning som ska göras av KU och andra, för det är som med vilken revision som helst: Det handlar om att säkerställa att det blir rätt, och det är lärdomar man kan dra.

I det arbete förvaltningsavdelningen driver tar vi som sagt intryck av de synpunkter – eller om man kallar det kritik – som kommer från JO, KU eller vem det nu kan vara. Att värna och värna offentlighetsprincipen är nämligen ett ansvar jag tror att vi delar på alla håll i statsförvaltningen, och det är viktigt att Regeringskansliet går i täten.

Anf. 6 HILLEVI LARSSON (S):

Fru talman! Ja, det är enskilda exempel som tas upp, men det är de enskilda exemplen som tillsammans utgör helheten. Dessutom kan enskilda exempel vara väldigt allvarliga. Om det är små missar är det kanske inte så mycket att bry sig om, men det kan vara väldigt kontroversiella, heta och känsliga frågor. Om dessa uppgifter inte lämnas ut till medier när det har visat sig att de borde ha lämnats ut och skyndsamt är det inte bra.

Ett exempel är ett mejl i Saudiaffären som inte lämnades ut till *Ekot* när man begärde det. Det visade sig sedan att mejlet hade raderats. Det kan ha varit ett olycksfall i arbetet. Men när det är sådana här känsliga affärer väcker det ändå frågetecken, även om det bara är i ett enda fall som detta har hänt.

När det är känsliga, heta och kontroversiella frågor, inte minst politiskt, är det extra viktigt att regelverket följs till punkt och pricka. Förutom att insynen försämrats kan det väcka frågetecken kring regeringens arbete, så jag tror att det skulle vara i regeringens eget intresse att så långt som möjligt tillämpa offentlighetsprincipen fullt ut.

De enskilda exemplen är allvarliga och återkommande, och Justitieombudsmannen och Justitiekanslern säger att det finns grundläggande brister i hanteringen, det vill säga inte bara enstaka olycksfall i arbetet. Det är en mycket allvarlig kritik som riktas.

Jag hoppas att regeringen tar till sig mitt förslag att rättschefen på Statsrådsberedningen ska få i uppdrag att utarbeta tydliga riktlinjer för detta.

Prot. 2013/14:56
17 januari

*Svar på
interpellationer*

Anf. 7 Justitieminister BEATRICE ASK (M):

Fru talman! Enskilda ärenden är oerhört viktiga, och ett enskilt ärende kan vara synnerligen allvarligt. Det är därför som det är bra att det finns granskningar när det gäller den typen av ärenden. Det är naturligtvis centralt att så sker.

När det gäller KU:s granskning av ärendet som rörde Saudiarabien kom utskottet fram till att offentlighetsprincipen hade åsidosatts i ett fall. Det handlade om ett e-postmeddelande från Totalförsvarets forskningsinstitut som inte hade diarieförts som en inkommen allmän handling hos Försvarsdepartementet, utan det hade raderats. Det är naturligtvis allvarligt. Det är något som inte har fungerat, och så ska det inte vara. Regeringen har också sagt till KU, när man svarat på frågor om detta, att det borde ha diarieförts och att det inte skedde var ett förbiseende, som det heter.

Då är jag tillbaka till att det är enskilda medarbetare som ska hantera reglerna. Det är viktigt med rutiner och med utbildning. Där har förvaltningsavdelningen en synnerligen central roll.

Vi har generellt en väldigt bestämd hållning, att reglerna ska följas och att det ska fungera. Problemet uppstår när det är komplicerade ärenden och där det måste göras en prövning. Den måste också bli rätt; det har vi alla ett intresse av.

Jag tycker att de enskilda exemplen ändå visar att vi har en kontrollfunktion som ger utrymme för förbättringar, och den ska användas. Men det viktiga och långsiktiga arbetet är att säkerställa att rutinerna fungerar. Jag tror att vi tillsammans kan se till att de fungerar bättre framöver.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på interpellation 2013/14:213 om Dalabanans framtid

Anf. 8 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Peter Hultqvist har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att fullfölja innehållet i avtalet om Dalabanans upprustning.

I samband med åtgärdsplaneringen som föregick fastställandet av den nu gällande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 ingick Banverket ett avtal med ett antal kommuner och regioner om åtgärder på Dalabanan. Förutom finansiering via statliga anslag från nationell plan och från länsplanerna ingick kommunal medfinansiering. Den totala finansieringen förutsatte också EU-bidrag och att ett lån skulle tas upp som skulle återbetalas genom en brukaravgift. Brukaravgiften skulle tas ut av dem som trafikerar Dalabanan. I avtalet anges bland annat att om brukaravgifter inte kan tas ut ska en omförhandling av projektets finansiering och omfattning ske.

Trafikverket har i en skrivelse till Dalabanans intressenter meddelat dessa att det saknas rättsligt stöd för att ta ut brukaravgifter. Trafikverket

bedömer vidare att förutsättningarna för att EU-bidrag till projektet ska beviljas är små men att EU-bidrag kan sökas under kommande period förutsatt att en sådan lösning finns med i ett eventuellt nytt omförhandlat avtal. Således är åtgärderna på Dalabanan inte fullt finansierade.

Trafikverket har den 14 juni förra året lämnat ett förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet 2014–2025. Förslaget innehåller signalåtgärder samt åtgärder för ökad kapacitet och minskad störningsrisk på Dalabanan.

Trafikverkets förslag till nationell transportplan 2014–2025 har remitterats fram till den 1 oktober 2013 och bereds nu inom Regeringskansliet. Jag har bitt Trafikverket att gå igenom ingångna avtal kring deras status och aktualitet. I denna översyn ingår också Dalabanan. Genomgången kommer att beaktas i hanteringen av den nationella plan som regeringen avser att ta ställning till under våren 2014. Det är således för tidigt för mig att redan nu uttala mig om åtgärder på Dalabanan.

Anf. 9 PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

År 2009 skrev Banverket avtal med elva kommuner i Dalarna, en kommun i Västmanland, en kommun i Uppland, Regionförbundet i Uppland, Länsstyrelsen i Västmanland samt Region Dalarna. Avtalet handlade om finansiering av investeringar på hela banan Mora–Stockholm.

Avtalet har visat sig vara olagligt, enligt Trafikverket, trots att gamla Banverket medverkade i avtalsskrivningen och granskade det hela juridiskt och trots att det också var förankrat på departementet. Avtalet omfattade 810 miljoner kronor.

Nu presenterar Trafikverket ett förslag om en investeringsnivå på 239 miljoner kronor. Det tycker vi självfallet är otillfredsställande. Av de 239 miljoner kronorna samt de medel som redan har förts in i det här projektet återstår 380 miljoner kronor för att nå avtalad nivå. Vi tycker att regeringen skulle kunna lösa detta, så att man kommer upp till den avtalade nivån och satsningarna kan genomföras.

Under punkt 12 i avtalet står det att för det fall att något eller några av villkoren inte är uppfyllda ska en omförhandling av projektets finansiering och omfattning ske. I ministerns svar står det att Trafikverket bedömer att förutsättningarna för att EU-bidrag till projektet ska beviljas är små men att EU-bidrag kan sökas under kommande period förutsatt att en sådan lösning finns med i ett eventuellt nytt omförhandlat avtal.

Trafikverket har alltså hävdat att avtalet är olagligt. Man har inte begärt omförhandling.

Trots detta hänvisar man till att det ska se någon sorts omförhandling, men det är inget som har meddelats de avtalsslutande parterna på vår sida.

Avtalet är heller inte uppsagt av staten. Hävdar man att detta är olagligt kan jag lika gärna hävda att avtalet gäller eftersom det inte är uppsagt.

Oavsett hur det är med juridiken står nog staten och regeringen i skuld till Dalarna. Gör staten denna typ av uppgörelser är staten också skyldig att se till att det är ordning på juridiken i sammanhanget. Att Banverket med sin generaldirektör och sina chefsjurister och det statliga organet Länsstyrelsen i Västmanlands län har varit med och skrivit under

detta förpliktar. Det gör att jag förväntar mig att detta avtal kommer att lösas ut även i praktiken när den översyn som ministern säger ska göras är genomförd.

Jag förväntar mig att man fullföljer innehållet i avtalet och att det är ett första steg mot det som presenteras i svaret. Här står: ”I denna översyn ingår också Dalabanan. Genomgången kommer att beaktas i hanteringen av den nationella plan som regeringen avser att ta ställning till under våren 2014.”

Jag hoppas att det här är första steget mot att lösa ut detta och att vi kan få en investeringsvolym i slutändan på 810 miljoner kronor.

Anf. 10 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Jag förstår Peter Hultqvists ingångar i interpellationen. När flera parter funderar över vad de kan göra för att hitta en lösning på ett identifierat problem går de också in med att de skriver under något som är tänkt att fullföljas. Jag har full respekt för det.

När den nationella planen skulle fastställas av regeringen 2010 hade det föregåtts av diskussioner med många olika intressenter över hela landet. Så är det alltid när det gäller infrastruktur. Man vill alltid ha med lite mer än det som finns på förslag.

När jag tittar tillbaka ser jag att det slöts ett antal olika avtal. Det var många på vägsidan men inte alls lika många när det gällde järnvägen.

Vi kan alltid fundera på vad som orsakade vad. De utredningar som har gjorts vad gäller medfinansiering, där vi särskilt tittat igenom alla olika avtal, har visat att det är viktigt att veta när och hur medfinansiering ska ske och vilka roller som man ska ha. Därför tog vi särskilt med det i infrastrukturpropositionen 2012.

Det finns avtal som jag känner att vi kanske inte skulle ha skrivit eftersom diskussionerna visar att man har haft olika ingångar eller inte ens delat samma uppfattning, och när avtalet väl ska börja tillämpas gäller det att lägga energi på rätt saker.

Vad jag förstår av den information jag fått har det på Dalabanan vidtagits åtgärder för vidmakthållande och utveckling av Dalabanan som kommer att hamna på en summa av ungefär 560–570 miljoner kronor. Det är inklusive det som ska göras under de närmaste åren.

Det finns också statliga pengar i länsplanen, och man kan fundera på om det är kommunal medfinansiering eller inte. Här har allt inte använts, utan man har använt ungefär 100 miljoner kronor av det som enligt avtalet skulle vara ungefär 150 miljoner kronor.

Frågan är om vi ska fundera på hur vi kommer upp i pengarna eller om fokus ska vara på hur vi åtgärdar de problem som finns på Dalabanan.

Jag är medveten om problematiken i avtalet. Det bygger på att man ska få lån från EU. Det har man provat, men det fungerade inte. Vi vet att lån från EU måste komma till genom samverkan mellan stat och region eller kommun eller näringsliv. Det finns stationer där man har kunnat söka EU-medel. Trafikverket säger att man kanske kan söka från de regionala strukturfonderna, men det är inte troligt att man kommer upp i de 150 miljoner som det talas om i avtalet.

Prot. 2013/14:56
17 januari

*Svar på
interpellationer*

Det är också fastställt att eftersom det rör sig om upprustning av en befintlig bana kan man inte heller ta ut så kallade brukaravgifter eller det som är banavgifter.

Jag instämmer i Peter Hultqvists frågor: Vari finns bristen? Vem är det som inte har gjort vad?

Kommunerna håller fast vid det som har sagts, men det är inte där som framgången kommer att vara. Det är klart att Trafikverket skulle ha kunnat ta upp en omförhandling tidigare, men det har man inte gjort. Däri skulle man kunna finna en brist.

Det är just därför jag har bett Trafikverket att göra en översyn av de avtal som finns, och där ingår Dalabanan. Det sade jag också i mitt inledande svar.

Anf. 11 PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Jag säger inget om översynen; det är ett helt okej agerande.

Oavsett hur man tar upp EU-medel, strukturfonder och det ena efter det andra som skulle kunna göras återstår när vi borrar ned till kärnan ett faktaförhållande som måste konstateras: Ett avtal skrevs, Banverket var inblandat i det som avtalsslutande part och det var förankrat på departementet.

När kommuner och län sluter avtal med staten och både regeringen och det statliga verket är inblandade och det också görs juridiska analyser utgår man från att staten klarar av att följa den lagstiftning som gäller för statens verksamhet. Det är grundläggande. Regeringen och staten har därför ett stort ansvar för att reda ut detta.

När staten inte ens tar initiativ till den omförhandling som enligt avtalet ska ske om det inte fungerar blir situationen ytterst märklig. Då är det inte konstigt att alla inblandade kommuner med flera håller fast vid sina ståndpunkter.

I den stora trafikbudget som nu ska hanteras är detta inte särskilt stora pengar. De satsningar som staten har gjort på Dalabanan har varit minst sagt måttliga under åren som gått. Inga stora pengar har plöjts ned i banan. Utifrån det avtalsförhållande som finns och för att göra saker och ting enkelt, obyråkratiskt och utan krångel med nya uppgörelser, avtal och konstruktioner med EU-avdrag, som man inte ens vet om man kan få, vore det enklaste därför att regeringen skjuter till resterande medel i den beredning man har inför kommande beslut.

Dalabanan är viktig för oss för arbetspendling, turism och godstrafik. Det handlar om att transportera miljoner ton gods och tusentals turister. Det handlar om att hantera en växande arbetsmarknad med ökad turism och ett näringsliv i tillväxt.

Det är viktigt med pålitliga tabeller och ökad turtäthet. I dag tar det mellan två och två och en halv timme att ta sig mellan Borlänge och Stockholm. Vårt mål är Borlänge–Stockholm på 1.40, Mora–Stockholm på 2.55, Falun–Arlanda på 1.35 och Sala–Stockholm på 1.05.

Det handlar om åtgärder som ska göra det möjligt att ha smidigare tågmöten, om fler mötesplatser, rakare spår, fler bommar och planskilda korsningar och dubbelspår på vissa sträckor.

Totalkostnaden för hela projektet, när man räknar ihop allt som är önskvärt, är ungefär 2 ½–3 miljarder. Avtalet handlar dock om 810 mil-

joner, och det var 380 miljoner som skulle dit utöver de 239 miljonerna. Vi rör oss alltså på en nivå där vi fortfarande är väldigt modesta i vår kravbild om man jämför med vad som skulle behövas för att klara detta.

Prot. 2013/14:56
17 januari

*Svar på
interpellationer*

Anf. 12 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Jag tycker att Peter Hultqvist kommer in på det som är väsentligt, nämligen hur och på vilket sätt infrastrukturen, i det här fallet järnvägen, kan ordnas för att knyta ihop landet och regionerna, inte minst för arbetspendlare och för dem som framför allt kommer till Dalarna: turisterna. Turistnäringen är stor, och då är det viktigt.

På Peter Hultqvist låter det som att ingenting görs på Dalabanan, men så är inte riktigt fallet.

Jag förstår ingången till när avtalet ingicks. Man satte sig ned med en gemensam målbild. Man tänkte ut vad som ska göras, när det kan göras och vad det kostar, och så kom man överens om en finansiering. Även om inte jag personligen fanns med på den tiden känner jag mig naturligtvis ansvarig fullt ut för att se till att detta löser sig på ett bra sätt.

Jag tycker att det finns delar i avtalet som inte är riktigt bra, men nu finns avtalet där. Det är en anledning till att Trafikverket har tittat igenom om det går att få EU-lån. Där gick de dock på pumpen. Går det att ta ut brukaravgifter eller särskilda banavgifter? Nej, det är inte rimligt.

Det är klart att vi skulle kunna stå här och diskutera huruvida man borde ha känt till det då eller inte, men nu är detta den situation som finns här i dag.

Om man tittar på restider och möjligheter, inte minst när det gäller det som Peter Hultqvist nämner – hur och på vilket sätt människorna i Dalarnas region ska kunna ta sig snabbare exempelvis till Stockholm – är en viktig förutsättning att Citybanan kommer på plats. Den är under byggnation.

Flerspåren ut från Stockholms central, som sedan ska gå genom Solna och Sundbyberg och vidare på Mälarbanan, är förvisso bra för Mälardalen men kommer också att göra det möjligt att öka kapaciteten för de tåg som går norrut mot Borlänge. Hela systemet hänger ihop.

Som jag har förstått det från de underlag jag har bett att få från Trafikverket och när man tittar på vad som har gjorts så här långt på Dalabanan och vad som ligger de närmaste åren är vi uppe i en satsning på 665 miljoner kronor för Dalabanan. Detta bygger på den nationella plan som nu gäller, inte den som vi fattar beslut om om några månader. Det har nämnts att lite drygt 800 miljoner behövs.

Vi vet att allt som man har sagt skulle finnas med från länsplanerna inte finns med. Det känns som att detta inte borde vara helt ogörligt. Jag har därför pratat med Trafikverket och bett att få en översyn av alla avtal som nu finns och som bygger på liknande former av avtal, för att få dem genomlysta. Har de kunnat fullgöras, har de inte det och vad beror det på? Därefter får man skrida till handling.

Jag vill ha in dessa underlag för att kunna ta hänsyn till dem när regeringen ska fastställa den nationella planen.

Anf. 13 PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Jag noterar särskilt att ministern säger att detta inte borde vara ogörligt. Jag tar det som en signal om att det finns en konstruktiv vilja att försöka lösa detta på något sätt.

Jag tycker definitivt inte att det är ogörligt, för det handlar i slutändan inte om några enorma belopp för att reda ut det hela upp till nivån 810 miljoner. Då kan man säga att man har levt upp till avtalets innehåll, och då har man tagit ett steg framåt. Ur det perspektivet är den genomlysning som nämns ett positivt steg.

När jag får beskrivningen att jag skulle göra mig till tolk för att ingenting görs är det dock något jag aldrig har sagt. Men det har gjorts alldeles för lite, och det är ett brett näringsliv, resenärerna, kommunerna och länen utefter Dalabanan överens om i grunden. Att det skulle finnas någon tillfredsställelse med nuvarande investeringsnivå stämmer inte.

Det finns en oerhörd besvikelse över att man inte har fullgjort avtalet. Jag är medveten om att ministern inte var med när det skrevs. Det var dock regeringen Reinfeldt som regerade på den tiden, och det var en minister som tillhörde den regeringen. Jag vet att avtalet var förankrat på departementet. Det gör att det finns ett moraliskt ansvar på politisk nivå för att klara ut detta. Jag ser inte detta enbart som något Trafikverket får hantera.

Det är små belopp som behöver skjutas till. När jag sätter det i relation till vad man har satsat på andra trafikleder på järnvägssidan genom åren tycker jag att våra krav fortfarande är relativt modesta. Det är bara en liten del av vad som behövs för att komma upp till den nödvändiga tremiljardersnivån.

Anf. 14 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Vi kan konstatera att varken Peter Hultqvist eller jag får anses vara nöjda.

Jag tycker naturligtvis – precis som Peter Hultqvist säger – att det är rimligt och riktigt att jag ingår i en regering som har ett gemensamt ansvar oavsett när man har trätt in. Därför har jag tydligt sagt till Trafikverket att jag vill ha en genomlysning av alla avtal som finns. Däri ingår också Dalabanan.

Om man dessutom kan få i gång en bra diskussion med intressenterna – det är många kommuner och regioner – finns det en ordnad form för det. Man kan titta på avtalet och gemensamt se hur verklighetsbilden ser ut i dag relaterat till det som står i avtalet. Finns det möjlighet till lån eller brukaravgifter? Det sätter en ny situation där det kan bli ogörligt. I så fall får man se över hur det kan lösas utifrån den anda som jag utgår från att parterna hade när avtalet ingicks.

Det kanske inte blir ett exakt likadant avtal som i dag. Det kan behöva omförhandlas för att komma framåt, och det ska Trafikverket göra. Om jag har förstått Peter Hultqvist rätt är det något man i dag hade önskat skulle ha tagits upp betydligt tidigare.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 15 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Lars Johansson har frågat mig vad jag och regeringen tänker göra för att godstransporterna ska kunna fortsätta på sträckan Mellerud–Billingsfors.

När trafiken på en järnvägssträcka av olika skäl begränsas är det väsentligt att näringslivets behov av förutsägbarhet tillgodoses så att näringslivet kan ta fram alternativa transportlösningar. Trafikverket ska även inom ramen för sitt uppdrag som infrastrukturhållare av järnvägssystemet garantera säkerhet. Den 16 december 2013 beslutade Trafikverket av det skälet och med kort varsel om tillfälligt trafikstopp på sträckan Mellerud–Billingsfors.

Jag har stor förståelse för de bekymmer som det orsakat näringslivet och förutsätter att Trafikverket nu så snart som möjligt följer upp beslutet om trafikstopp med att vidta de åtgärder som krävs för att garantera säker trafik på banan och därefter åter öppna den för trafik i enlighet med ingångna trafikeringsavtal.

Trafikverket har också ett tydligt uppdrag att utnyttja de resurser som regering och riksdag beslutar om på ett så samhällsekonomiskt effektivt sätt som möjligt. Jag vill i det sammanhanget poängtera att det inte har fattats något beslut om nedläggning av DVVJ, som sträckan också kallas.

Trafikverket har gjort en översyn av lågtrafikerade järnvägssträckor och har haft förslag om upphörande av underhåll på järnvägssträckan Mellerud–Billingsfors på bandel 662 i Melleruds och Bengtsfors kommuner på remiss.

För att bedöma vilka behov och möjligheter som finns när det gäller resor och godstransporter i den berörda delen av Dalsland kommer Trafikverket nu att göra en åtgärdsvalsstudie. Jag förutsätter att Trafikverket i arbetet med åtgärdsvalsstudien samråder bland annat med parter som nyttjar banan i dag. Jag förutsätter vidare att Trafikverket beaktar samtliga delar i de transportpolitiska målen – tillgänglighet, miljö och hälsa – i sina överväganden innan myndigheten slutligen tar ställning till banans framtid.

Jag förutsätter också att Trafikverket, i enlighet med regeringens politik för jobb och näringsliv, ser över hur transportbehovet långsiktigt kan säkerställas i det aktuella området för ett fortsatt konkurrenskraftigt företagande, däribland i skogsindustrin.

Anf. 16 LARS JOHANSSON (S):

Fru talman! Tack för svaret, infrastrukturministern!

Det sätt som Trafikverket stängde banan mellan Mellerud och Billingsfors på den 16 december kan inte betraktas på annat sätt än som en trafikpolitisk skandal.

Det skedde utan förvarning. Det var omdömeslöst. Det skapade stora kostnader för skogsindustrin, för Green Cargo och för stiftelsen DVVJ eller Dal-Västra Värmlands Järnväg, som driver verksamheten. Dessutom blev det enormt mycket merarbete strax före jul. Det var också ett hån mot alla dem som vill utveckla miljömässiga transporter i Dalsland.

*Svar på
interpellationer*

Reaktionerna har inte väntat på sig. Alla – skogsindustrin, Green Cargo, kommuner och stiftelsen för järnvägen – har varit oerhört upprörda. Jag har också tagit del av den korrespondens som har förevarit mellan Trafikverket och de berörda.

Detta påminner väldigt mycket om det jag upplevde 1999, när Lear Corporation lade ned sin verksamhet i Bengtsfors på precis samma dumma sätt: utan förvarning lägger man ned en verksamhet. Utan förvarning lägger Trafikverket ned en verksamhet.

Dessutom är det så – det framgår inte av svaret – att berörda myndigheter, kommuner och Trafikverket, hade en överläggning den 19 september 2013. Enligt protokollet var hela tio personer från Trafikverket med vid den överläggningen, då man diskuterade tänkbara åtgärder för banan.

Det fanns olika förslag. Det var att göra en upprustning motsvarande 63 miljoner kronor eller upp till 190 miljoner kronor, lite beroende på vilken standard denna järnvägssträcka skulle ha i framtiden. Det visade sig också att det för närvarande bedöms att ungefär 68 000 ton gods transporteras på banan mellan Mellerud och Billingsfors. Det är pappersmassa och trävaror. Det är gods som lämpar sig alldeles ypperligt för järnvägstransporter. Det bedöms dessutom att ytterligare 80 000 ton i området skulle kunna transporteras på järnväg. Det finns alltså ett stort behov. Under sommaren bedrivs också elva veckors sommartrafik, framför allt för turistnäringen i Dalsland, för att öka intresset att åka på järnväg till Bengtsfors och andra områden i Dalsland.

Vid mötet den 19 september sades det att frågan skulle gå ut på remiss till de kommuner och andra intressenter som är berörda – men det har inte skett. Det skulle ske innan beslutet skulle komma – det var poängen. Det var därför beslutet kom som ett dräpslag, och därför är det en trafikpolitisk skandal.

Det besked som Trafikverket lämnade kom dessutom via pressen. Man tog inte kontakt med Green Cargo och de andra och berättade att man behövde vidta åtgärder mycket snabbt eller något sådant, eftersom banans underhåll inte hade varit tillräckligt, utan man bara stängde, och man har inte redovisat någon åtgärdsplan. Det finns inget i korrespondensen om att banan ska öppnas igen. Det upprör ännu mer.

Det finns ingen åtgärdsplan i beslutet, så min fråga kvarstår: Vad tänker statsrådet göra för att regeringen ska starta banan mellan Billingsfors och Mellerud igen?

Anf. 17 TINA EHN (MP):

Fru talman! Man kan säga mycket om järnvägen i dessa dagar, men jag har valt att fokusera på att förstå vad som pågår med ett antal järnvägssträckor i Sverige. De kallas lågtrafikerade järnvägar. Jag skulle nog vilja påstå att fler är mer undertrafikerade, det vill säga inte utnyttjas som de skulle kunna utnyttjas. Deras potential används inte. En bana som jag tidigare har debatterat vid flera tillfällen är Bohusbanan och en del som kallas Lysekilsbanan.

I den här debatten är det ytterligare en bana som berör människor och företag i Västra Götaland. Det är järnvägen mellan Mellerud och Billingsfors, DVVJ. Ibland säger man att det är en järnväg med två namn: De vackra vyernas järnväg eller Dal-Västra Värmlands Järnväg.

För mig och andra som bor i trakter där vi har järnvägsspår som inte utnyttjas, nyttjas bristfälligt, hotas av nedläggning eller till och med stängs med kort varsel är detta inte begripligt. Det är inte bra om alla våra gemensamma resurser inte används och inte ses som viktiga för Sverige, landsbygdens Sverige. Det finns flera undertrafikerade järnvägar som vi som bor på landsbygden tycker är lika viktiga som järnvägarna någon annanstans, där det finns fler människor.

Om DVVJ inte fungerar kommer många av de transporter som går där att flyttas över på väg. Det är inte alls en lösning, för vägarna i området är av sviktande kvalitet.

Skogsindustrierna har uttalat att de är mycket kritiska till Trafikverkets agerande. De tycker att det är orimligt att rycka undan benen för fungerande godstransporter med så kort varsel. Det skriver Karolina Boholm, transportdirektör på Skogsindustrierna i ett pressmeddelande. Skogsindustrierna och Green Cargo, som kör godstransporter, vill ha snabbt besked om att tågtrafiken kan återupptas igen. I dag går godstrafik som motsvarar mer än 2 000 lastbilar årligen på den här järnvägssträckan. Kritiken gäller att man först stänger en bana och sedan har dialog.

Enligt Frank Hagman, vd på DVVJ, har två oberoende besiktningsmän på eget initiativ granskat banan under julhelgen. Resultatet går helt emot den bedömning som har framförts från Trafikverkets håll. Frank Hagman tycker att uppgifterna återigen visar att Trafikverket inte har något underlag för beslutet att stoppa tågtrafiken på DVVJ-banan.

Jag ser i svaret från ministern att hon är ganska tydlig och säger att Trafikverket kommer att ”vidta de åtgärder som krävs för att garantera säker trafik på banan och därefter åter öppna den för trafik i enlighet med ingångna trafikeringsavtal”.

Jag tar fasta på det och tackar för det. Jag tycker att det låter bra om vi kan ha den ingången. Det är ju inte okej att vissa banor i Sverige kan behandlas så här. Samtidigt inser jag att det naturligtvis behövs en massa resurser för att underhålla banorna och att det behövs säkerhet, så att man inte kör på dem när det finns brister och så vidare.

Hur som helst är det många som är upprörda över det snabba stopp som har skett. Jag tycker att det krävs ett akut agerande från regeringen för inte minst denna bana men över lag beträffande de så kallade lågtrafikerade banorna.

Anf. 18 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Tack också för att Tina Ehn går upp i debatten. Man skulle kunna se på frågan i två perspektiv. De lågtrafikerade banorna är mer ett begrepp. Det är järnvägsbanor där det är liten trafik eller nästan ingen trafik alls. Man kan bedöma det på olika sätt, till exempel hur många bruttoton som transporteras där eller om det går mindre än 15 tåg per dygn på banan.

Vi har ett antal sådana banor över landet. Ett fokus är naturligtvis på vilket sätt vi kan prioritera de allt större resurser som nu läggs på järnvägen, där människor arbetspendlar och där vi har våra godsstråk. Då handlar det om en prioritering, och då har det gått mer till de mer högtrafikerade järnvägsdelarna och mindre till de lågtrafikerade, vilket man verkligen får se över. Detta har Trafikverket haft med i Kapacitetsutredningen

och inför remissrundan för den kommande nationella planen. Rent generellt är det ingen som så här långt har motsatt sig denna prioritering.

När man däremot kommer till enskilda banor, som den sträcka som vi talar om i dag, är det klart att det blir konsekvenser. Trafikverket som myndighet har till uppgift att sköta underhållet men också att göra överväganden och prioriteringar utifrån en samhällsekonomisk konsekvensanalys. Ska man fortsätta med underhållet, eller vad krävs mer för att trafik ska kunna gå på ett visst sätt?

Men innan man ens en gång tänker tanken att ta bort underhållet måste man göra ett remissförfarande.

Då träffar man representanter från näringslivet eller kommunen i närheten. På det sättet var det till exempel med mötet som Lars Johansson nämnde. Det ska sedan skickas ut. Det är ett sätt att få upp frågan på bordet och ta ställning till om det är viktigt eller inte. Processen ser ut på det sättet.

Om man utifrån ett sådant förfarande ska gå så långt att man ska få stänga en bana har man först beslutat om att inte göra något underhåll alls. Sedan måste det gå ytterligare ett antal år innan man kan fatta beslut om att faktiskt stänga banan.

I det här fallet har det aldrig uttryckts att syftet är att stänga banan. Däremot stängde Trafikverket banan av säkerhetsskäl. Det är en bedömning som myndigheten gjorde, och den får naturligtvis ifrågasättas. Frågan har varit livligt diskuterad, inte minst under den här veckan. Ska Trafikverket stänga av en sträcka eller inte? Det finns tydliga ordningar för hur man gör det också.

Jag följer naturligtvis också det här. Det blir, som jag sade inledningsvis, alltid olyckligt när besked kommer med kort varsel. Hade man kunnat känna till det tidigare eller inte? Om det inträffar något akut, och om man rent säkerhetsmässigt måste stänga av banan, finns det kanske inte så mycket att ifrågasätta. Jag upplever debatten här som ett ifrågasättande av att man stängde av järnvägen. Så må vara fallet.

Det viktigaste är att det nu pågår en dialog. Man gör nu en åtgärdsvalsstudie för att se vad man kan och ska göra för att lösa situationen. Min uppfattning är att avsikten inte är att stänga banan utan snarare att återkomma med uppgifter om hur och när banan kan öppna och vilket skick den ska vara i framöver.

Anf. 19 LARS JOHANSSON (S):

Fru talman! Problemet är att det inte fanns någon dialog, Catharina Elmsäter-Svärd. Det skedde inte efter dialog. De som driver trafiken hävdar att man kan köra med nedsatt hastighet, vilket också har skett.

Det handlar om två frågor. Den ena är rent principiell. Hur går besluten till på Trafikverket? Hur hanterar man människor? Hur hanterar man industrin? Hur hanterar man dem som har kundkontakter, som är beroende av att trafiken fungerar? Detta kräver verkligen en djupare diskussion om vad Trafikverket håller på med. Man kan inte agera på det här sättet om man ska vara trovärdiga. Det är helt uppenbart att förtroendet är kört i botten här. Det är den ena frågan.

Den andra frågan är: Vad har Trafikverket för koll på banan? Det verkar som att de inte har någon koll över huvud taget. De hade en diskussion först i september. Den här banan har funnits i många år, ska ni veta.

Det är ingen ny företeelse. Det har körts gods på banan under 10, 20, 30 kanske 50, 60 år. Jag vet inte hur länge, men det har funnits skogsindustri och pappersindustri i Dalsland under lång tid. Det är alltså ingen ny bana, långt därifrån. Att man har haft sommartrafik, som man öppnade för ett antal år sedan, är inte heller någon ny företeelse. Detta har alltså funnits under lång tid.

När jag läser vad Trafikverket har sagt stämmer inte det som ministern säger. Det finns faktiskt ingen åtgärdsplan för att öppna banan. Det är vad de har meddelat. I brevet som kom från Trafikverket den 16 december står det inte att det finns någon åtgärdsplan för att kunna återuppta trafiken. Det står: "Trafikverket kommer i samverkan med berörda aktörer snarast att göra en fördjupad studie för att få en så klar bild som möjligt av vilka behov och möjligheter det finns när det gäller resor och godstransporter i den berörda delen av Dalsland". Det är alltså allmänt svammel. Det står ingenting om vilka åtgärder som ska vidtas för att öppna tågbanan.

Det finns inte så mycket att resonera om. Godset ska gå antingen på järnväg eller på väg. Det är väldigt enkelt, och det behöver man inte diskutera särskilt mycket. Det handlar mer om ifall man är beredd att lägga till de 63 miljoner som Trafikverket hävdar att de behöver för att få lägsta godtagbara standard. Då får man lägga upp en plan för att göra det. Men det finns inga besked om när det ska åtgärdas, inga besked om när banan ska starta igen och inga besked om ifall vi kommer att kunna ha sommartrafik på banan i sommar eller inte. Det allvarliga är att inga sådana besked lämnas.

Man undrar vad Trafikverket har för någon koll på sina banor. Man borde ha sett för länge sedan att man kanske borde ha vidtagit vissa åtgärder. Därför kvarstår tyvärr problemet.

Jag vill uppmana ministern att åka till Dalsland och träffa industrin, träffa kommunerna och besök järnvägen för att se på plats hur verkligheten förhåller sig.

Anf. 20 TINA EHN (MP):

Fru talman! Många är upprörda över stoppet, och det pågår en otrolig diskussion i vår region.

Vem har ansvaret här? Trafikverket har ett ansvar, men vilka underlag går man till beslut på? Precis som Lars undrar jag hur man hantlar beslutsprocessen och människorna i det här. Regeringens ansvar ligger i att den styr Trafikverket. Det är därför som vi debatterar här i dag.

Västra Götalandsregionen har öronmärkt 660 miljoner kronor i sin budget för underhåll av så kallade lågtrafikerade banor som till exempel den här och Bohusbanan. Betyder det någonting för Trafikverket? Kommunalförbundet Fyrbodalen, med 14 kommuner och kommunalråd, och människor i bygden är allihop upprörda och vill inte att den stängs. Hotet om att den inte kommer att öppna igen finns nämligen hela tiden.

Landsbygdens järnvägar är lika viktiga som andra järnvägar. Turismen på orten är det som man ska leva på. Turismen går via den här järnvägen till akvedukten i Häverud som är en unik besöksnäring och som har en järnvägsbro över vattnet. Det är lokalt och regionalt förödande för sommarens besöksnäring som hotas av att man inte vet om järnvägen kommer att fungera eller inte.

Prot. 2013/14:56

17 januari

*Svar på
interpellationer*

Det talas om hållbara transportlösningar. Det här är en hållbar transportlösning. Det är mycket gods som fraktas på den.

Vi vill ha mindre klimatpåverkan. Vem är talesperson för klimat och miljö? Jag får vara det här i dag, som så många gånger förr.

Det är väl regeringens ansvar att ge ett tydligt uppdrag till Trafikverket och säkerställa trafiken på dessa järnvägar? Det är stommen i den regionala utvecklingen i landet. Detta är alltså en allvarlig fråga på många sätt.

Anf. 21 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! På frågan om hur beslut går till och hur de egentligen ska gå till svarar jag att Trafikverket får besluta om att upphöra med underhåll av en bandel. Men Trafikverket ska först höra med berörda länsstyrelser, kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och järnvägsföretag. På motsvarande vis får Trafikverket också fatta beslut om ifall man ska återuppta underhåll. Det finns alltså en ordning för hur det ska vara.

I ett sådant förfarande skulle man också fänga in det som Tina Ehn nämner om vad som händer med regionen och de pengar de avsätter. Det är därför det finns en ordning för vad som först måste göras innan beslut kan fattas om att upphöra med ett underhåll.

Lars Johansson undrar om Trafikverket har koll på banan eftersom man stänger. Han läser upp ett brev där det står att det inte finns någon åtgärdsplan. Jag hör vad du säger, och det finns många olika begrepp.

Lars Johansson läste också upp att man ska göra flera överväganden, en åtgärdsvalsstudie. Det ska ske efter den nya planeringsprocess som vi börjar med från och med i år där vi också ska gå efter fyrstegsprincipen, vilket jag har uppfattat att Tina Ehns och Lars Johanssons bågge partier tycker är bra. Där har man dialogen med de berörda och gör ett helt övervägande utifrån samhällsekonomi, miljö, hälsa eller andra saker. Då måste man se till helheten, och det är därför detta görs.

Hur tidsplanen för det ser ut har jag inte exakt besked om, om det är precis det som Trafikverket ska göra. Det har heller inte uttalats att banan ska stängas. Rent formellt ska man inte, som jag nämnde tidigare, vara orolig för att banan ska stängas under året. Först har vi processen om underhållet i sig och därefter, ett antal år senare, kan frågan om en stängning komma upp. Därför behöver man inte spekulera i de delarna.

Jag förutsätter att samtalen pågår och man hittar en ordning för hur och när trafiken ska komma i gång samt att man ser över hur det ska se ut framöver, för det är också viktigt. Det är aldrig bra när man får uppgifter och sedan har alldeles för kort tid på sig. Det är inte sjyst mot någon, vare sig det gäller att hitta ersättningstrafik eller någonting annat.

När det gäller om banan stängdes av av säkerhetsskäl eller inte vet vi att det finns rutiner vid bristande säkerhet. Ska vi återigen ifrågasätta om Trafikverket ska stänga banor eller inte när jag upplever att diskussionen gällande övriga banor varit precis den omvända? Man kan inte göra det bara på känn, utan det måste finnas någon sorts ordning när det sker, absolut.

Om det funnits brister i kontakten och i hur man umgås med och informerar varandra måste det självklart bli bättre.

Anf. 22 LARS JOHANSSON (S):

Fru talman! Försvara inte tingens ordning, statsrådet. Det är helt uppenbart att Trafikverket gjort ett flagrant fel.

Jag kan ta ett annat exempel, från Green Cargo. Trafikverket förordar dialog inom järnvägsbranschen men agerar på rakt motsatt sätt nu. Trafikverket ger ingen information om några akuta fel på bansträckningen. Trots det fattar man beslut om att stänga den. Det är problemet.

Den ordning som Catharina Elmsäter-Svärd talar om har inte hjälpt. De har struntat i att man gemensamt diskuterat vilka åtgärder som borde vidtas. Ingen av dem som trafikerar banan, de som finns på plats, har förstått anledningen till det. Det finns brister på banan, det är alla överens om, men man kan fortsätta att köra på den med låg trafik. Problemet är att Trafikverket inte hade pekat på några akuta problem innan de kom med beslutet. Därför är frågan vad Trafikverket egentligen har för koll och vad det är som styr. Vilka direktiv har de fått av regeringen i de här frågorna? Det måste man fråga sig mot bakgrund av det som hänt.

Sedan sägs det att vi måste se över möjligheterna. Javisst, men varför ger man då inte ett tydligt besked om det? Det är pågående trafik vi talar om. Det är inte bara att säga att det kan köras på väg. Dels är det ur klimatsynpunkt helt förkastligt, dels är det fråga om stora mängder. Det är 68 000 ton som ska gå över till väg under kommande år. Sommartrafiken och turismen vet vi ingenting om. Det finns ett behov. Man har redovisat att vi kan mer än fördubbla trafiken på järnvägen. Det handlar om 63 miljoner kronor.

Jag måste säga att det här är en trafikpolitisk skandal.

Anf. 23 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Om jag först blir ombedd att förklara tingens ordning och då förklarar hur det går till är det inte samma sak som att jag skulle stå här och försvara tingens ordning i negativ bemärkelse. Jag försvarar den ordning som är tänkt att vara. Det är viktigt att känna till att det finns en ordning för hur saker och ting ska gå till, och det tror jag i grunden är viktigt. Sedan är det naturligtvis också viktigt att se till att det som är avsett att göras också görs.

När det gäller de lågtrafikerade banorna generellt kan vi, trots att regeringen satsar mer och mer pengar på järnvägen, konstatera att det är stort fokus på banor där många reser, arbetspendlar, och där godsstråken finns. De banorna har prioriterats framför banor med ingen eller mycket låg trafik. Vi har ett drygt femtiotal sådana banor i Sverige. Det är viktigt att inte se dem som en klump, utan vid varje beslut gällande en enskild bana måste den ses i sitt samhällsekonomiska sammanhang. Näringspolitisk och annan hänsyn, såsom hälsa och miljö, måste också tas. Där kommer även in viktiga faktorer som regionerna, kommunerna och länsstyrelserna måste ta med. Därför ska en sådan dialog finnas.

Jag förutsätter att Trafikverket följer detta. Jag förutsätter också att de återkommer med besked om hur och när de får i gång trafiken, inte minst med tanke på att det finns ingångna trafikavtal. Någonting annat förväntar jag mig inte.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2013/14:56

17 januari

*Svar på
interpellationer*

6 § Svar på interpellation 2013/14:217 om tydligare regler kring cabotage

Anf. 24 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Anders Ygeman har frågat mig om jag ställer mig bakom kraven från mina kolleger om tydligare cabotageregler och hårdare insatser för att minska den sociala dumpningen inom transportbranschen.

Det här är en återkommande fråga, och jag vill vara riktigt tydlig. Sverige har sedan utvidgningen av unionen alltid varit positivt till tillfälliga inrikestransporter, cabotagetransporter, som får utföras av europeiska företag med gemenskapstillstånd i samband med internationella resor. Till skillnad från några andra medlemsländer är Sverige fortfarande positivt till en helt öppen inre marknad, även för vägtransporter. Jag kan nämna att två grannländer, Danmark och Finland, har infört inskränkande nationella bestämmelser, vilket lett till att kommissionen överväger överträdelseförfaranden.

Om Anders Ygeman i stället hade frågat mig om jag ställer mig bakom krav på att förbättra regelefterlevnaden, förenkla tillsynen och se över påföljderna av överträdelser av bestämmelserna om cabotagetransporter hade svaret varit ett klart ja. Förslag på sådana åtgärder förväntas dessutom Transportstyrelsen kunna presentera för regeringen, efter samråd med kommissionen, senast den 1 mars i år.

Brott mot gällande regler får aldrig användas som konkurrensmedel. Oavsett ursprung ska arbetstagare förstås ha rimliga arbetsvillkor. Jag vill samtidigt påminna om att bara den som har ett europeiskt gemenskapstillstånd och därmed ett gott anseende får utföra cabotagetransporter. Kravet på gott anseende anses inte längre vara uppfyllt av den som har dömts för allvarliga eller upprepade överträdelser av bestämmelser om till exempel löne- och anställningsförhållanden i branschen.

Vi måste självklart fortsätta verka för god tillsyn så att inte seriösa näringsidkare får sämre förutsättningar för att andra inte följer reglerna.

Anf. 25 ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Jag har suttit några år i riksdagen, och jag har nog aldrig blivit så överraskad av ett interpellationssvar som detta. Jag tackar för det. Det är väldigt tydligt.

Frågan om cabotage kan lätt bli lite teknisk. Vad handlar det egentligen om? Det handlar om människor som kommer till Sverige och utnyttjas. Det handlar om social dumpning, om chaufförer som lever i sina lastbilshytter, tvingas laga sin mat på stormkök och veckovis är borta från sina familjer. Det handlar om företag som utnyttjar dem i illegalt syfte.

Forskning vid Lunds universitet har visat att det sker tusentals illegala inrikestransporter i Sverige förklädda till just cabotage. När statsrådet säger att hon är riktigt tydlig måste jag hålla med om det, hon är riktigt tydlig. Regeringen ställer sig nu för första gången bakom EU-kommissionens förslag om en helt öppen inre marknad för vägtransporter. Det förvånar mig mycket. Regeringen har under sin tid vid makten medverkat till att tusentals transportjobb flaggats ut, och nu vill man gå vidare och helt röka ut den svenska åkerinäringen och de svenska åkerijobben.

Därmed blir det logiskt att regeringen inte har vidtagit några åtgärder mot den olagliga inrikestrafiken, mot det vilda västern som råder på de svenska vägarna. Regeringen har inte gått vidare med förslagen om klampning, man har röstat ned den holländska modellen, man har inte ställt krav på fraktsedlar i hytten, man har inte vidtagit tillräckliga åtgärder för kontroll och så vidare. Listan kan göras lång.

Nu får det sin förklaring. Regeringen vill helt enkelt avreglera hela transportmarknaden. Man ska ha en öppen europeisk marknad för vägtransporter. Det är precis den linjen EU-kommissionen driver. Med den linje som ministern har redovisat här i kammaren i dag blir det inte så konstigt att hon inte fått frågan om att skriva på brevet från sina nordiska ministerkolleger. Regeringen driver uppenbarligen en helt annan linje i EU än den som Sveriges riksdag gett uttryck för. Regeringen vill helt enkelt inte vidta en enda åtgärd mot de illegala transporterna, inte här hemma och inte i EU. Regeringen förespråkar i stället en total avreglering och öppnar därmed dörren på vid gavel för social dumpning, exploatering och utflaggning av transportjobb.

Fru talman! Jag kan lova att vi socialdemokrater ska göra allting för att slå igen dörren för social dumpning och exploatering.

Anf. 26 HILLEVI LARSSON (S):

Fru talman! Cabotage innebär att utländska bilar kommer till Sverige med last och får göra tre transporter inom landet den kommande veckan efter att de lastat av. Men forskningen visar att detta utnyttjas. De som blir utnyttjade är chaufförerna, som får svårtlöner och usla villkor.

Forskningen i Lund gjordes på det sättet att man under sex veckor observerade vilka lastbilar som körde runt. Det kom in 160 000 observationer. Man kunde se att tusentals lastbilar som kommit in i Sverige och lastat av aldrig lämnade Sverige utan konkurrerade med svenska åkerier. Forskningen i Lund visar att detta antagligen dessutom bara är toppen av ett isberg. Det finns ett stort mörkertal, räknar man med i forskningen.

Nu har man utvidgat studien, bland annat för att den väckt stort internationellt intresse. Sverige är inte det enda land som är drabbat av den sociala dumpning som det handlar om, där oseriösa företag slår ut seriösa genom att utnyttja billig arbetskraft. Nu utvidgas studien till Norge och Danmark. Man håller på och sammanställer resultatet just nu. Men det man hittills kommit fram till i den svenska studie som är färdig är att priserna är långt under svenska. Det är just det som det handlar om. Det handlar om att tjäna pengar med osjysta metoder genom utnyttjande av människor.

En tredjedel eller en fjärdedel av svenska löner är vad de här chaufförerna får i betalning. De bor ofta i sina egna lastbilar, på rastplatser eller under allmänt tvivelaktiga förhållanden. När det gäller dygnsvila och möjlighet att ta igen sig, ta pauser, äta och sova följs inte reglerna, utan chaufförerna pressas till det yttersta för att transporterna ska bli snabba och för att man i slutändan ska kunna spara pengar och göra snabba vinster.

De här utländska lastbilarna är inte besiktigade i Sverige. Ofta är de trafikfarliga, och ofta bryter de mot miljöreglerna. Det innebär också stora koldioxidutsläpp som hotar klimatet.

Tidigare hade man bulgariska och rumänska chaufförer för att pressa lönerna. Man vänder sig till fattiga länder där man tänker sig att man ska kunna betala ut en svältlön. Chaufförerna är tvungna att ta dessa erbjudanden, för de har inget annat alternativ. Vi har tidigare kunnat se att det är svenska logistikföretag som hyr in arbetskraften. Det är alltså oseriösa svenska företag som bryter mot reglerna och därmed konkurrerar ut seriösa svenska företag.

Men nu kan vi se en förändring. Nu tycker man att de bulgariska och rumänska lönenivåerna är för höga. Nu vill man pressa priset ytterligare. Man använder till exempel makedoniska bilar med filippinska chaufförer för att pressa lönerna ytterligare.

Detta är en utveckling som bara blir värre. Fler och fler seriösa företag slås ut.

Anf. 27 LARS JOHANSSON (S):

Fru talman! Som flera har talat om här är det naturligtvis en omfattande social dumpning som pågår inom åkeribranschen i Sverige. Ministern säger i sitt svar: "Brott mot gällande regler får aldrig användas som konkurrensmedel." Men det är precis det som sker hela tiden, som sker dagligen. Sedan 2006 har den borgerliga regeringen inte lagt fram ett enda förslag till Sveriges riksdag om åtgärder för att skärpa regelverket i Sverige. Nu talas det återigen om ett nytt samråd. Nya diskussioner ska ske den 1 mars. Men det läggs inte fram några förslag. Jag läste propositionslistan häromdagen. Det finns inga propositioner under våren som handlar om de här frågorna. Det kommer att ha gått åtta år utan att det hänt någonting. Låtgåpolitik är det som gäller på detta område, vilket är väldigt beklagligt.

Det finns också skäl att peka på att åkeribranschen är oerhört oroad över utvecklingen i Sverige. De seriösa åkeriföretagen, som anställer sina chaufförer, som jobbar med att chaufförerna ska ha riktiga arbetstider och som verkar för att chaufförerna ska använda sig av motorkraften i fordonet så effektivt som möjligt genom att köra ekonomiskt riktigt och dessutom begränsa drivmedelskostnaderna, blir hela tiden utsatta för de oseriösa, som agerar på den svenska marknaden utan kontroll.

Vi har flera gånger föreslagit olika åtgärder. Vi har föreslagit att man ska ha anställd personal inom åkeribranschen. Man ska inte som nu kunna använda sig av olika typer av bemanningsföretag inom åkeribranschen. Vi har föreslagit ett tydligt beställaransvar. Alla företag som beställer transporter i Sverige ska ha klart för sig att de måste följa särskilda regler om milkostnad för att kunna göra det. Transportstyrelsen borde kunna ta fram tydlig information om hur det skulle gå till, men det sker inte. Vi har pekat på att polisen måste kunna klampa fordon och hålla fast fordon när det visar sig att man inte följer arbetstidslagstiftningen eller har fordon som kör på ett oriktigt sätt, till exempel med för slitna däck. Det sker inte. Det pågår bara utredningar och diskussioner om att det kanske kan gå men att man helst inte vill göra det och så vidare.

Hela tiden är det en låtgåpolitik. Det som händer är då självklart att seriösa företag slås ut. Oseriösa företag använder Sverige som en bra marknad.

Det finns ett annat problem som jag tycker att infrastrukturministern borde fundera på. Det är nämligen så att vi har två stora lastbilsföretag i

Sverige, Scania och Volvo, som tar fram väldigt bra fordon. Deras hemmamarknad är jätteviktig för deras möjligheter att vinna nya exportmarknader internationellt. Om vi i Sverige hela tiden minskar möjligheterna för seriösa företag att köpa dessa fordon minskar vi också dessa stora företags möjlighet att expandera på den internationella marknaden. Det problemet borde man också ta hänsyn till. Det är ännu ett skäl till att detta borde ske med ordning och reda.

Prot. 2013/14:56
17 januari

*Svar på
interpellationer*

Anf. 28 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Vi i den här kammaren borde kunna hålla isär vad som är vad. Det är lätt att man blandar ihop det och drar långtgående slutsatser.

Frågan om cabotage, Anders Ygeman, handlar inte om social dumping. Den handlar om förutsättningarna för att använda transporter så smart och effektivt som möjligt när någon kommer med en last över en landgräns och ska kunna ta med sig en last tillbaka.

Det är utifrån ett större perspektiv. Jag har inte hört någon inom åkeribranschen som är emot cabotage. Det som är problemet är den illegala inrikestrafiken. Det är där som vi ska hindra olika saker eftersom det för med sig konsekvenser.

Låt oss vara överens om vad det är vi ska angripa. Eller har Socialdemokraterna nu helt ändrat uppfattning och anser att vi inte ska ha några transporter eller fri rörlighet över gränserna fastän vi är med i en gemensam marknad? Det vore i så fall ett nytt besked.

Det som är problematiskt är transporter som sker inom EU och mellan landgränser där de olika länderna gör på olika sätt. Där pågår ett arbete med att inom kommissionen ta fram en gemensam kategorisering av överträdelser när det gäller yrkestrafiken på väg och bestämmelser om cabotagetransporterna.

Man tittar på detta utifrån allvarlighetsgrad för att man ska kunna påverka företagens goda anseende eller inte. Det är viktigt att vi hanterar detta på ett likvärdigt sätt. Där är Sverige med och bidrar. Det är inte så att jag nu har sagt att det ska råda total öppenhet bara så där. Ju mer öppet det är, desto mer ense är man möjligtvis om regler.

Vad gör då regeringen? Ni säger att vi ingenting gör. Det är ett ganska märkligt resonemang. Om det är någonting vi behöver veta och vara överens om är det bilden av hur det de facto ser ut för att kunna göra någonting åt det.

Det var därför som Rikspolisstyrelsen tillsammans med Transportstyrelsen fick uppdraget att göra översynen av regelefterlevnad och titta på olika åtgärder. Nu har de uppdraget att komma tillbaka senast den 1 mars.

Det kan inte vara någon nyhet för någon av er här att de särskilt ska titta på hindrande av fortsatt färd. Det är en av punkterna. När man kommer på någon som uppenbarligen har brist av något slag, hur och på vilket sätt kan i det här fallet polisen hindra fortsatt färd? Där är klampning en metod.

Detta kommer att finnas med i förslagen som kommer till den 1 mars. För att vi ska kunna genomföra detta måste kommissionen säga ja. Vi har redan fått in kommentarer om att det går framåt väldigt positivt.

Att kunna fånga upp handlingar vid väg är också ett sådant förslag som ligger med. Det sker i samarbete med branschen för att det ska bli så görligt som möjligt. Beställaransvaret har redan skärpts. Det finns nu påföljder, att man kan få betala böter.

Vad som kanske är ännu viktigare för den som är beställare är: Hur ska man veta att man är en god beställare? Transportstyrelsen har en agenda att informera och lägga upp öppna data. Man ska kunna se vilka som har tillstånd för att man ska kunna göra rätt.

Ni talar om den holländska modellen. Det är snarare ett slag i ansiktet för den som skulle vilja vara egenföretagare. Har Socialdemokraterna tänkt att man inte ska få vara egenföretagare? Som krydda på moset, för att verkligen underlätta, vill ni lägga på en lastbilsskatt.

Anf. 29 ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Vi måste vara väldigt tydliga och klara här. Ministern säger: Jag har inte hört någon som är emot cabotage. Men jag hörde en alldeles nyss, och det var ministern själv.

Jag läser innantill i samma svar som ministern gav till kammaren: ”Till skillnad från några andra medlemsländer” – jag antar att det är Finland och Danmark som avses – ”är Sverige fortfarande positivt till en helt öppen inre marknad även för vägtransporter.” Det är alltså det som kommissionen driver.

På en helt öppen inre marknad finns inget cabotage. Cabotaget finns bara på en kontrollerad marknad. På marknaden Sverige måste du ha ett inrikestrafiktillstånd för att få köra. Om du kommer med en internationell transport får du med hjälp av cabotagereglerna utföra tre inrikes transporter under en vecka.

Om du har en helt öppen inre marknad för transporter får alla som har ett trafiktillstånd i något EU-land köra i Sverige. Det är den linje som EU-kommissionen driver och som regeringen nu ställer sig bakom.

Då har vi inget cabotage. Men vi kommer att ha tusentals rumäner och bulgarer som kör under slavliknande förhållanden. Det är de som i dag kör olaglig inrikestrafik. Det är tusentals, enligt studien från Lunds universitet, som kör under täckmanteln av cabotage. Det är en olaglig inrikestrafik som säger sig vara cabotage.

Hur går det då till? Jo, det kan de göra eftersom regeringen under sju år inte har vidtagit en enda skarp åtgärd för att hindra det. Efter sju år med borgerlig regering har vi tusentals illegala inrikestransporter i Sverige under manteln av cabotage.

Det finns enkla raka åtgärder som ministern kunde ha vidtagit. Hon kunde ha krävt att man i hytten skulle ha frakthandlingar från internationella transporter så att polisen kunde bevisa och lagföra dem som ägnar sig illegala inrikestransporter.

Ministern har rätt i att hon har gett bra och tydliga utredningsuppdrag. Men inget av dem kommer ministern att hinna genomföra under sin tid vid makten. De kommer i mars. När ska propositionen komma på riksdagens bord?

Vi hade för tre år sedan, tror jag det var, i trafikutskottet en gemensam genomlysning på ett antal hundra sidor av hela transportmarknaden. Vi var överens från vänster till höger om vilka åtgärder som skulle vid-

tas. Ingen av de kraftfulla åtgärderna har regeringen vidtagit under dessa år.

Hur kan jag säga det? Jo, det kan jag säga genom att de illegala transporterna på våra vägar fortsätter. Beviset finns i verkligheten. De åtgärder som regeringen under sju år har vidtagit har inte löst problemen.

Det är kanske i konsekvensens namn rimligt att säga som ministern gör i dag att man vill ha, jag citerar återigen: "En helt öppen inre marknad för vägtransporter." Då behöver man inte ha någon bevisföring. Då är alla transporter från Rumänien, Bulgarien etcetera en legitim laglig transport.

Då har man vidtagit en aktiv åtgärd och löst problemet. Men då har vi inte längre någon svensk åkerimarknad. I stället har vi omfattande social dumpning. Det priset är inte vi socialdemokrater beredda att betala.

Anf. 30 HILLEVI LARSSON (S):

Fru talman! Anders Ygeman frågar egentligen om varför Sverige inte har ställt sig bakom det brev som har skickats till EU-kommissionen. Det är en lång rad länder som har ställt sig bakom det. Det är Danmark, Finland, Tyskland, Frankrike, Italien, Spanien och Belgien. Det är länder som upplever problem på området.

Cabotagereglerna ger möjlighet att lagligt köra två resor inom landet inom sju dagar när man har lastat av sin last. De reglerna utnyttjas. Man bryter mot gällande regelverk. Det är problemet. Problemet är inte regelverket som sådant. Det är rimligt att man kan få göra ett par resor när man ändå lastar av sin last. Men man bryter mot regelverket. Det är problemet.

Där har Sverige inte ställt sig bakom brevet till EU-kommissionen där en lång rad europeiska länder vädjar till EU-kommissionen: Hjälp oss att göra någonting åt detta problem som är jättestort och som dessutom växer. De krav som finns i brevet är tydligare regler för cabotage och hårdare insatser mot social dumpning.

Det handlar väldigt mycket om kontroll och tillsyn av att regelverket följs. Det har nämnts tidigare i debatten att det inte alls saknas förslag för vad man skulle kunna göra för att komma åt problemet.

Problemet är att förslagen inte genomförs. Det krävs omfattande insatser nationellt här i Sverige för att se till att regelverket följs men även på EU-nivå. Det krävs att EU tar tag i frågan inte minst med tanke på hur många länder som är drabbade.

Syftet med regelverket var inte alls att gynna oseriös verksamhet där man begår lagbrott och bryter mot regelverket och att man skulle utnyttja människor från fattiga länder som billig arbetskraft.

Anf. 31 LARS JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag vill gärna följa upp den frågeställning som Hillevi hade. Jag tycker att det är rätt fascinerande att de länder som transporterar till och från Sverige i Europa – förutom Sverige, då – det vill säga Danmark, Tyskland, Frankrike, Italien och Spanien, för att ta några, vill påtala för kommissionen att man måste få en förändring av cabotagereglerna och se till att regelverket följs. Men regeringen och infrastrukturministern vill inte skriva på det.

Prot. 2013/14:56
17 januari

Svar på
interpellationer

Jag måste då ställa frågan: Hur motiverar Catharina Elmsäter-Svärd detta när hon möter sina kolleger i Tyskland, Frankrike, Danmark, Italien, Spanien och Belgien? Varför vill man inte ha en gemensam uppfattning i en sådan väsentlig fråga? Jag måste säga att jag är ytterst förvånad över det. Vi blandar inte ihop frågorna, som Catharina Elmsäter-Svärd säger. Vi ser helheten i vad detta handlar om. Det är det som gör att vi tar upp olika aspekter på varför det är så viktigt att de nuvarande cabotage-reglerna ska gälla fullt ut och att regelverket fullföljs i Sverige.

Vi är inte emot egenföretagare; det handlar inte om det. Vi tycker att det är helt okej och helt rätt att man köper en lastbil och kör själv. Men det är som är fel i systemet är när ett åkeri inte anställer chaufförer utan tar in egenföretagare som har ett körkort som det enda de har. I övrigt känner man inget ansvar för fordonet, för företaget och för de transporter som gäller. Det är det som skapar detta att man som egenföretagare i sammanhanget inte heller behöver följa de regler som gäller inom åkeribranschen när det gäller arbetstidslagar och annat. Det är därför man ska ha fast anställd personal eller vara egen åkare. Det är stor skillnad på det. Men svara på Ygemans fråga!

Anf. 32 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Varför har inte jag skrivit under brevet? Den enkla delen i detta är att jag aldrig har fått frågan. Följdfrågan skulle kunna vara: Om jag hade fått frågan – skulle jag då ha skrivit under? Frågan är lite grann vad det är vi talar om och vad det är vi ska uppnå.

Jag ska ge Anders Ygeman en liten poäng. Han har lite grann rätt. Det är alldeles klart att om man har en helt öppen marknad behöver man inte ha cabotageregler. Det är helt riktigt. Jag kan se att när vi talar om Europeiska unionen och hur det var tänkt när vi gick in från början – med fri rörlighet för varor, människor, gods, transporter och alltihop – bygger detta på att vi ska stärka Europa i konkurrenskraften mot den övriga världen. Det mår i grunden också Sverige bra av.

Nu handlar det om transporterna på vägsidan. Vi har inte den öppna delen. Vi är inte där, och det finns inte heller något sådant förslag framme. Däremot pågår det diskussioner, och det har gjorts antydningar från kommissionen. Men de har stannat upp lite grann. Men givet att man skulle ha en helt öppen marknad måste det finnas regler som är tydliga och enkla. Kontrollen av dem måste också vara liknande för alla länder. Annars börjar man rucka på det hela. Där är vi inte i dag.

För att inte tappa effektivitet och det som är miljömässigt smart – det som Hillevi Larsson var inne på – finns det cabotageregler för när man får möjlighet att göra en del av transporterna. I grunden är de svårkontrollerbara; det har vi kunnat konstatera. Dessutom görs det inte på liknande sätt.

Länder som är stora transitländer börjar nu säga stopp för detta och sätta hinder för andra att komma in. Jag tycker egentligen att det är att gå åt fel håll, men jag har full förståelse för varför man gör det. Det är lite grann samma diskussion som vi får här hemma. De egna åkarna konkurreras ut av andra, som man säger inte behöver följa regler på samma sätt.

Det är just därför jag tycker att det är viktigt att alla som kör på vägar måste följa de regler som gäller, inte minst av miljöskäl, säkerhetsskäl och framkomlighetsskäl om vi tittar på transportsidan eller av konkur-

rensskäl. De ska gälla likadant för alla. Regelefterlevnaden måste följas upp för att se om den gäller. Det ska Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen ska göra vart tredje år.

Jag tycker att det är viktigt att vi har en gemensam uppfattning om hur det ser ut. Jag blir lika orolig när jag får höra från besiktningen att vi har svenska yrkesfordon som inte håller måttet när det gäller teknisk standard utan som egentligen skulle få körförbud på en gång. Vi vill inte ha sådana på vägarna heller.

Därför har man i förslagen tittat på mycket av det som trafikutskottet hade. Det hela bygger mycket på det. Men det är en sak att säga att vi ska införa klampning och en annan sak att faktiskt genomföra det så att det håller och är korrekt, formellt och juridiskt rättssäkert hela vägen. Det måste också upp i EU-kommissionen och notifieras. Detta jobbar vi med parallellt.

Det är därför jag säger att den 1 mars har vi tillsammans med branschen tittat på och följt upp hur man ska kunna göra detta. Det gäller till exempel att kolla handlingar vid vägkanten, att besikta olika bilar, att kolla kör- och vilotider och allt sådant som är viktigt för alla. Om det inte är okej – vilka påföljder kan det då bli? Skulle man till och med kunna hindra fortsatt färd? Det finns underlag för detta, och mycket är också förordningsändringar.

Anf. 33 ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Många gånger kan man i interpellationsdebatter känna: Var det verkligen värt att gå hit? Men i dag har det verkligen varit värt att gå hit. Det finns de som ibland säger att det inte finns några skillnader mellan de politiska. Men denna debatt har visat att skillnaderna kanske är tydligare än någonsin på det här området.

Regeringen vill ha en helt öppen europeisk vägtransportmarknad. Regeringen vill gärna utreda men vill inte vidta några effektiva åtgärder vare sig på EU-nivå – sådana som det skrevs om i brevet av ett antal medlemsstater – eller på svensk nivå. Detta är åtgärder som vi i flera år har varit överens om i trafikutskottet men som regeringen inte har lyckats omsätta i praktisk handling trots snart åtta år vid makten.

S vill ha tydligare kontroll av cabotagetrafiken på EU-nivå och ställer sig bakom de krav som medlemsländerna har ställt. Vi vill också vidta kraftfulla åtgärder här på hemmaplan för att garantera både löntagarnas rättigheter, oavsett om de är från Rumänien, Bulgarien eller Sverige, och en fungerande och sjyst transportmarknad. De här två alternativen kommer svenska folket att ta ställning till i valet: en sjyst transportmarknad med tydliga regler eller en helt avreglerad och öppen marknad. Först sker det i EU-valet, som ju handlar om detta. Ska vi ha sjysta transporter och sjysta arbetsvillkor på en öppen marknad? Sedan sker det i riksdagsvalet. Ska vi flagga ut hela den svenska åkerinäringen genom en helt öppen europeisk vägtransportmarknad?

Alternativen är tydliga. Väljarna kommer att få välja. Socialdemokraternas besked är tydligt. Vi kommer inte att kompromissa med sociala värden och arbetstagarnas rättigheter. Vi är beredda att stå upp för dem.

Prot. 2013/14:56
17 januari

*Svar på
interpellationer*

Anf. 34 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Jag tycker att transporter ska vara så säkra som möjligt och så miljömässigt bra som möjligt så att de fyller flera syften. Vi ska kunna hålla i gång jobben och konkurrenskraften både i Sverige och för EU i stort.

Jag ser en styrka i att man på EU-nivå jobbar gemensamt för att för- enkla och förtydliga regler som ska gälla, inte minst i åkeribranschen. Vi ska också se till att vi får en harmonisering när det gäller reglerna och att påföljderna blir lika. Det tycker jag är mycket starkare än att varje land för sig ska sätta upp sina regler eller kanske rentav gå mot att stänga gränser.

Att gå mot en sådan styrning som Socialdemokraterna förespråkar, alltså att man ska vara anställd för att få vara åkare, skulle slå direkt mot den svenska åkerinäringen där mer än hälften är småföretagare eller egenföretagare.

Det må ha tagit tid, men var det någonting som jag konstaterade när jag började som statsråd för tre år sedan var det att frågan blir så bred – den rör det sociala, den rör det ekonomiska, den rör det juridiska och den berör de frågor som jag har på transportpolitikens område. Därför såg jag det också som angeläget att få ihop allt detta. Det är en sak att säga att man ska göra något, men att verkligen få det på plats i lagstiftning, i förordning, kräver faktiskt samordning om man vill att det ska hålla.

Det är precis det arbete som har gjorts och som görs. Det görs tillsammans med branschen, och den 1 mars kommer vi att ha förslag framme på hur man ska hindra fortsatt färd om någon inte följer reglerna och på hur man ska kunna titta på handlingar vid vägkanten om någon till exempel inte har gjort rätt för sig. Det ska finnas en tydlighet i vad som är goda transporter, och man ska kunna vara en bra beställare. Är man inte det finns det ett skärpt straffansvar för det också.

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Bordläggning

Följande dokument anmälades och bordlades:

Näringsutskottets betänkande
2013/14:NU7 Statliga företag

Konstitutionsutskottets betänkanden
2013/14:KU5 Uppföljning av riksdagens tillämpning av subsidiaritets-
principen
2013/14:KU10 Granskning av statsrådets tjänsteutövning och regerings-
ärendenas handläggning

Försvarsutskottets betänkanden
2013/14:FöU2 Försvarets personalförsörjning och personalpolitik m.m.
2013/14:FöU4 Naturolyckor och klimatfrågor

Följande interpellationer hade framställts:

den 16 januari

2013/14:229 Bristen på barnmorskor i Stockholms län

av *Ingela Nylund Watz* (S)

till socialminister Göran Hägglund (KD)

2013/14:230 Lokaliseringspolitiken

av *Peter Eriksson* (MP)

till statsrådet Stefan Attefall (KD)

9 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 17 januari

2013/14:326 Konsekvenserna av Golfströmmens nedsaktande för Sveriges klimat

av *Mats Pertoft* (MP)

till miljöminister Lena Ek (C)

2013/14:327 Regeringens hantering av etikprövningsnämnderna

av *Thomas Strand* (S)

till utbildningsminister Jan Björklund (FP)

2013/14:328 Underskottet i de offentliga finanserna

av *Mikael Damberg* (S)

till statsminister Fredrik Reinfeldt (M)

10 § Kammaren åtskildes kl. 10.50.

Förhandlingarna leddes av förste vice talmannen.

Vid protokollet

CLAES MÅRTENSSON

/Eva-Lena Ekman

Innehållsförteckning

1 § Anmälan om ny riksdagsledamot.....	1
2 § Anmälan om faktapromemoria	1
3 § Svar på interpellation 2013/14:221 om riktlinjer för Regeringskansliets hantering av offentlighetsprincipen.....	1
Anf. 1 Justitieminister BEATRICE ASK (M).....	1
Anf. 2 HILLEVI LARSSON (S).....	2
Anf. 3 Justitieminister BEATRICE ASK (M).....	3
Anf. 4 HILLEVI LARSSON (S).....	4
Anf. 5 Justitieminister BEATRICE ASK (M).....	5
Anf. 6 HILLEVI LARSSON (S).....	6
Anf. 7 Justitieminister BEATRICE ASK (M).....	7
4 § Svar på interpellation 2013/14:213 om Dalabanans framtid	7
Anf. 8 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	7
Anf. 9 PETER HULTQVIST (S)	8
Anf. 10 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	9
Anf. 11 PETER HULTQVIST (S)	10
Anf. 12 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	11
Anf. 13 PETER HULTQVIST (S)	12
Anf. 14 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	12
5 § Svar på interpellation 2013/14:216 om stängningen av järnvägen mellan Mellerud och Billingsfors	13
Anf. 15 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	13
Anf. 16 LARS JOHANSSON (S)	13
Anf. 17 TINA EHN (MP)	14
Anf. 18 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	15
Anf. 19 LARS JOHANSSON (S)	16
Anf. 20 TINA EHN (MP)	17
Anf. 21 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	18
Anf. 22 LARS JOHANSSON (S)	19
Anf. 23 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	19
6 § Svar på interpellation 2013/14:217 om tydligare regler kring cabotage.....	20
Anf. 24 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	20
Anf. 25 ANDERS YGEMAN (S)	20
Anf. 26 HILLEVI LARSSON (S).....	21

Anf. 27 LARS JOHANSSON (S).....	22	Prot. 2013/14:56
Anf. 28 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	23	<u>17 januari</u>
Anf. 29 ANDERS YGEMAN (S).....	24	
Anf. 30 HILLEVI LARSSON (S)	25	
Anf. 31 LARS JOHANSSON (S).....	25	
Anf. 32 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	26	
Anf. 33 ANDERS YGEMAN (S).....	27	
Anf. 34 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	28	
7 § Bordläggning.....	28	
8 § Anmälan om interpellationer.....	29	
9 § Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	29	
10 § Kammaren åtskildes kl. 10.50.....	29	