

# Riksdagens protokoll

2013/14:62

Onsdagen den 29 januari

Kl. 09.00 – 19.20



Protokoll  
2013/14:62

---

## 1 § Justering av protokoll

Protokollet för den 23 januari justerades.

## 2 § Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

*Interpellation 2013/14:231*

Till riksdagen

Interpellation 2013/14:231 Svensk mat i kommunerna  
av Matilda Ernkrans (S)

Interpellationen kommer att besvaras den 4 februari 2014.

Skälet till dröjsmålet är redan inbokade engagemang.

Stockholm den 21 januari 2014

Socialdepartementet

Eskil Erlandsson (C)

Enligt uppdrag

*Marianne Jenryd*

Expeditionschef

## 3 § Anmälan om faktapromemoria

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

2013/14:FPM45 Färdplan för inre marknaden för paketleveranser

*KOM(2013) 886* till trafikutskottet

#### 4 § Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Propositioner  
2013/14:67 till socialutskottet  
2013/14:72 till trafikutskottet  
2013/14:77 till justitieutskottet

Redogörelser  
2013/14:RS4 och RS5 till utrikesutskottet

Motioner  
2013/14:N5 och N6 till näringsutskottet

#### 5 § Motpart i mål om ny legitimation enligt patientsäkerhetslagen

Socialutskottets betänkande 2013/14:SoU9  
Motpart i mål om ny legitimation enligt patientsäkerhetslagen (prop.  
2013/14:40)  
föredrogs.

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut fattades under 16 §.)

*Subsidiaritetsprövning  
av EU-förslag*

#### 6 § Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag om ändring av direktiv 2011/96/EU om ett gemensamt beskattningssystem för moderbolag och dotterbolag hemmahörande i olika medlemsstater

Skatteutskottets utlåtande 2013/14:SkU23  
Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag om ändring av direktiv  
2011/96/EU om ett gemensamt beskattningssystem för moderbolag  
och dotterbolag hemmahörande i olika medlemsstater (KOM(2013)  
814 slutlig)  
föredrogs.

Kammaren biföll utskottets förslag att ärendet fick avgöras efter endast en bordläggning.

Anf. 1 GUNNAR ANDRÉN (FP):

Herr talman! Subsidiaritetsprövningar brukar inte väcka starka känslor. Det beror kanske på att redan ordet subsidiaritetsprövning på svenska är svårt. Icke heller detta förslag kommer väl att väcka väldiga känslor. Likväl är subsidiaritetsprövningarna ofta väldigt viktiga.

Herr talman! Vi hade så sent som förra veckan en omfattande debatt där konstitutionsutskottet gick igenom alla de yttranden som har kommit under de senaste åren från Sveriges riksdag. Vi kan konstatera att Sveriges parlament sedan Lissabonfördraget trädde i kraft den 1 december 2009 – om jag minns rätt, och det gör jag säkert – har varit väldigt flitigt

med att använda sig av den möjlighet som de nationella parlamenten har att lämna motiverade yttranden när man anser att förslag som kommer från kommissionen inte stämmer med Lissabonfördraget. Det är en möjlighet som parlamentet och därigenom svenska folket har anledning att utnyttja väldigt väl. Det är en förstärkning av de nationella parlamentens möjlighet att påverka lagstiftningsprocesser inom EU.

I det här fallet, herr talman, gäller det frågan om vi ska ha ett gemensamt beskattningssystem för moderbolag och dotterbolag hemmahörande i olika medlemsstater. Det kan sägas vara en fråga av mycket teknisk karaktär.

Vårt utskott, skatteutskottet, har sett positivt på att ett klagörande införs som innebär att skattefrihet för utdelning från dotterbolag till moderbolag ska gälla endast i den mån utdelningen inte är avdragsgill hos dotterbolaget. Det låter invecklat men är en väldigt viktig markering. Detta ser vi positivt på.

Vi har efter noggrann prövning kommit till en slutsats i skatteutskottet. Vi hade i samband med denna tre andra subsidiaritetsprövningar som vi lät passera. Vi fann att det inte fanns anledning att invända mot dem. Men i det här fallet tycker skatteutskottet – och vi hoppas att vi får riksdagen med oss på den punkten – att kommissionens förslag går längre än vad som är förenligt med subsidiaritetsprincipen. Grundprincipen, som finns att läsa på första sidan i utlåtandet, om skattesuveränitet för medlemsstaterna måste värnas när det gäller de direkta skatterna. Det kan ifrågasättas om gemensamma skatteflyktsbestämmelser skulle vara tydligare än nationella. Det är en mycket viktig formulering.

I det svenska fallet har vi kommit fram till att det inte skulle innebära någon förbättring när det gäller klarhet eller effektivitet för att komma till rätta med skatteflykt. Förslaget bedöms därför att i nuläget gå längre än vad som är nödvändigt för att nå målet för den planerade åtgärden.

Herr talman! Det är därför som skatteutskottet har invändningar mot förslaget från kommissionen. Vi anser att Sveriges riksdag ska lämna ett motiverat yttrande till kommissionen för att tydliggöra att vi inte tycker att detta är förenligt med Lissabonfördraget.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut fattades under 16 §.)

## **7 § Strålskydd, kärnteknisk säkerhet och explosivämnen m.m.**

Försvarsutskottets betänkande 2013/14:FöU6  
Strålskydd, kärnteknisk säkerhet och explosivämnen m.m.  
föredrogs.

Anf. 2 PETER JEPPSSON (S):

Herr talman! Betänkandet som vi ska debattera nu gäller strålskydd, kärnteknisk säkerhet och explosivämnen med mera.

Den första delen som jag vill ta upp i mitt anförande gäller säkerheten vid kärnkraftverk där vi har en reservation, nr 2, som jag härmed yrkar bifall till.

*Strålskydd, kärnteknisk  
säkerhet och explosiv-  
ämnen m.m.*

Kärnkraftsolyckorna i Tjernobyl, Ukraina och Fukushima i Japan har satt sina spår långt utanför de direkt drabbade områdena. Det finns en stor oro för att en lika allvarlig olycka som dessa skulle kunna inträffa i Sverige eller i vår omedelbara närhet.

Våra svenska kärnkraftverk ligger i befolkningstäta områden. Det innebär att en olycka skulle få katastrofala följder. Säkerheten och arbetet med säkerhetsfrågor måste alltid ha högsta prioritet vid ett kärnkraftverk.

Svensk kärnkraftsindustri har genom åren haft ett högt förtroende i säkerhetsfrågor, men det har visat sig att säkerheten även vid svenska kärnkraftverk är bristfällig. Säkerheten vid kärnkraftverket i Forsmark har till exempel kritiserats efter att en stor grupp miljöaktivister sommaren 2011 kunde ta sig in på området. I mars 2012 stod Forsmark i princip utan skydd sedan personalen vid polisens speciella insatsstyrka i Uppsala, som har i uppdrag att i en krissituation säkerställa att kärnkraftverket kan stängas säkert, hade sagt upp sig.

Kärnkraftverket Ringhals stod under flera år under särskild tillsyn av Strålsäkerhetsmyndigheten, SSM, med anledning av att myndigheten upptäckt allvarliga brister i säkerhetsarbetet vid kärnkraftverket. Med detta vill jag också ha sagt att jag tycker att myndigheten gör ett mycket bra arbete när man gör på detta sätt.

I oktober 2012 gjorde Greenpeaceaktivister ett förnyat intrång vid samtliga kärnanläggningar. I maj 2013 släppte en skärmflygare ned ballonger över Ringhals, och i juni 2013 inträffade en brand i kärnkraftverket.

Herr talman! Dessa händelser utgör bara exempel på olika tillbud, och vi socialdemokrater menar att det är uppenbart att det saknas tillräckligt riskmedvetande hos de högst ansvariga för verksamheten.

Det är av yttersta vikt att regeringen anslår tillräckliga medel till polisen och andra myndigheter som är ansvariga för säkerheten vid kärnkraftverk så att en hög säkerhetsnivå kan hållas. Det är lika angeläget att regeringen genom ägardirektiv till Vattenfall skärper kraven på ett förbättrat säkerhetsarbete, inte minst vad gäller den fysiska säkerheten runt anläggningarna. Det ska sägas att det har blivit bättre på vissa håll.

Regeringen bör återkomma med en årlig samlad rapport där kärnkraftsproducenterna och berörda myndigheter beskriver hur förbättringsarbetet med säkerheten vid de svenska kärnkraftsanläggningarna fortlöper.

Genom övningar och annan förberedande verksamhet kan det förebyggande beredskapsarbetet på kärnkraftsområdet utvärderas och ständigt förbättras. Har vi en ständig bevakning och utveckling genom just återkommande övningar kan problemområden upptäckas och åtgärdas innan det händer en olycka. Efter en övning av en brand i kärnkraftverket i Oskarshamn 2011 kunde man konstatera att Sverige inte skulle klara en så stor olycka.

Herr talman! Den andra delen av mitt anförande berör elsäkerhet. Här har Ingemar Nilsson från Socialdemokraterna på ett förtjänstfullt sätt lyft upp frågan genom motion 2013/14:Fö229.

Ansvar för elsäkerheten i Sverige regleras i elinstallatörsförordningen. Syftet med förordningen är att förebygga risk för personsador och skador på egendom till följd av bristfällig eller felaktig installation av elektriska starkströmsanläggningar.

I Sverige har elsäkerheten organiserats utifrån ett system där utbildade yrkesmän utför arbete som översiktligt planeras av en ansvarig behörig installatör. Ansvarsfördelningen är sådan att elinstallatören planerar arbetet, väljer ut lämpliga yrkesmän och övervakar det löpande arbetet. Elinstallatören är den ende som har en certifierad utbildning. Yrkesmannens kompetens certifieras i regel av ett partsgemensamt organ efter godkänd gymnasie- och lärlingsutbildning.

Den huvudprincip som uttrycks i elinstallatörsförordningen om att elinstallatören och yrkesmannen ska vara anställda i samma företag måste anses vara ett grundläggande krav för att den ansvariga elinstallatören ska kunna utföra sitt uppdrag på ett elsäkerhetsmässigt bra och säkert sätt. Det handlar om att elinstallatören ska ha möjlighet att planera, leda och kontrollera det arbete som yrkesmannen utför. Det är väsentliga delar i jobbet. Denna reglering har lett till att många olyckor har kunnat undvikas i samband med genomförda elinstallationer.

I augusti 2013 beslutade regeringen att tillsätta en utredning med uppdrag att lämna förslag till ett nytt regelverk för kompetenskontroll av personer som ska utföra elinstallationer. Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2014, alltså i år.

Samtidigt har Elsäkerhetsverket genom beslutade ändringar i myndighetens föreskrifter till elinstallatörsförordningen i praktiken upphävt förordningens anställningskrav. Det innebär att en av de mest grundläggande reglerna i det svenska elsäkerhetssystemet upphävs samtidigt som regeringen ska utreda den framtida regleringen och ansvaret på området.

Jag menar att detta är djupt olyckligt, otillfredsställande och en felaktig ordning, och vi socialdemokrater anser att regeringen bör återställa anställningskravet i elinstallatörsförordningen genom en revidering av förordningen som begränsar Elsäkerhetsverkets föreskriftsrätt och möjligheten att tillämpa undantag från anställningskravet. Därmed skulle den nyligen tillsatta utredningen ges möjlighet att förutsättningslöst granska och analysera hur ett säkrare elsäkerhetssystem ska kunna byggas upp.

Herr talman! Trots risken att verka paragrafinriktad vill jag redogöra för vilken ordalydelse S, V och MP anser att elinstallatörsförordningen borde få: Elsäkerhetsverket får i det särskilda fallet eller genom föreskrifter medge undantag från tillämpningen av förordningens 2 och 3 §§.

Paragraf 6: Elinstallationsarbete får utföras endast av elinstallatör eller av yrkesman under överinseende av elinstallatör hos vilken yrkesmannen är anställd eller som är anställd i samma företag som yrkesmannen.

Vad gäller undantag borde lydelsen bli:

Undantag från kravet att yrkesmannen och elinstallatören ska vara anställda i samma företag kan ske i följande fall:

1. Då elinstallatör eller yrkesman är anställd i det företag hos vilket elinstallationsarbete tillfälligt ska utföras och arbetets omfattning är klarlagd innan det påbörjas.
2. Då elinstallationsföretag tillfälligt eller för visst projekt anlitar yrkesman från annat elinstallationsföretag.
3. Då nätägare tillfälligt eller för jourtjänst anlitar yrkesman från annan nätägare.

4. Då skolelev i utbildningssyfte ska utföra arbete.

I annat fall än som avses under punkt 1–4 ska undantag medges efter prövning av Elsäkerhetsverket i varje särskilt fall.

Dessa förslag finns också med i vår reservation.

Herr talman! Med anledning av vårt ställningstagande yrkar jag härmed även bifall till den gemensamma reservationen från S, V och MP, reservation nr 4.

Anf. 3 PETER RÅDBERG (MP):

Herr talman! Samtidigt som riksdagen 2010 antog propositionen om att tillåta nya reaktorer i Sverige antog man även propositionen *Kärnkraften – ökat skadeståndsansvar*.

Beslutet innebär bland annat att atomansvarighetslagen ersätts av en ny lag som reglerar ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor, att det införs ett så kallat obegränsat ansvar för innehavare av kärntekniska anläggningar och att innehavare av kärnreaktorer ska finansiera ansvaret upp till 1 200 miljoner euro eller ca 11 miljarder kronor.

I den nya lagen om ansvar vid olycka skiljer regeringen mellan ett principiellt obegränsat ansvar och säkerställande av finansiering för detta ansvar. Ett obegränsat ansvar innebär i princip att reaktorägarens ansvar är oändligt, men i praktiken är det ekonomiska ansvaret begränsat till 11 miljarder kronor eller de överstigande tillgångar som den ansvarige har och som en domstol kan få tillgång till.

Konstruktionen är sådan att den som driver en eller flera reaktorer måste ställa säkerheter upp till ett så kallat ansvarsbelopp. Som jag nyss sade är det satt till motsvarande ca 11 miljarder kronor. Säkerheten kan vara en försäkring eller andra tillgångar. Utöver detta belopp eller de tillgångar som fanns vid olyckan ställer lagen inga krav på säkerhet.

Den främsta tillgången är vanligen de värden som finns i det företag som driver eller äger anläggningen. Värdet är dock begränsat, i synnerhet eftersom anläggningen kan skadas allvarligt och i princip bli värdelös vid en omfattande kärnkraftsolycka. Även aktier i bolaget riskerar att bli utan värde.

Miljöpartiet anser att det ansvarsbelopp som lagen föreskriver är alldeles för lågt. Det motsvarar bara en bråkdel av de kostnader som riskerar att uppstå vid en omfattande kärnkraftsolycka.

De möjliga kostnaderna vid en omfattande olycka är i princip oändliga. Enligt Statens strålskyddsinstitut uppgick kostnaderna efter olyckan i Tjernobyl till minst 1 000 miljarder kronor i bara Ukraina, Vitryssland och Ryssland. Det var fram till 2005 och i den tidens pengavärde.

I Fukushima vet vi ännu inte var kostnaderna landar, men seriösa bedömare talar om belopp långt över de 1 000 miljarder kronor som olyckan i Tjernobyl anses ha kostat.

I Naturvårdsverkets rapport *Potentiellt miljöskadliga subventioner* från 2011 presenteras kärnkraftens begränsade skadeståndsansvar som en subvention. I rapporten fastslås att det är svårt att uppskatta storleken på subventionen men att kärnkraften skulle bli dyrare om skadeståndsansvaret utökades.

Regeringens skrivelse utgår från vilken nivå av finansiell säkerhet som är rimlig att ställa utifrån kärnkraftsägarnas perspektiv snarare än den faktiska kostnaden för en olycka.

Inte heller nämner regeringen någonstans i skrivelsen vad en kärnkraftsolycka faktiskt kan komma att kosta. Att Fukushima bedöms kosta minst 1 000 miljarder kronor sätter regeringens krav om 11 miljarder kronor i ett helt annat ljus.

Ingenstans redogör regeringen för vem som ska betala kostnaden utöver de 11 miljarder kronorna om en olycka sker. Det är inte att garantera att kärnkraften står på egna ben.

Miljöpartiet anser att inriktningen i politiken måste vara att kärnkraften vid en olycka ska tvingas att betala sina egna kostnader. I detta ingår garantier för de skadebelopp som kan orsakas av en olycka. Att inte kräva sådana garantier medför sänkta kostnader för reaktorägaren, både vid normal drift och vid en olycka, och är därför enligt alla gängse definitioner att betrakta som en subvention, som jag nämnde nyss.

För att uppfylla det villkor som det berörda utskottet har ställt sig bakom, nämligen att kärnkraften inte ska få några subventioner, behöver kravet på finansiell säkerhet höjas till att motsvara den nivå som en radiologisk olycka erfarenhetsmässigt har visat sig kunna orsaka, det vill säga åtminstone 1 000 miljarder kronor.

Herr talman! Regeringen anger i sin skrivelse att avgiftssystemet för restprodukter lever upp till att inte subventionera kärnkraften. Den bedömningen delar inte den ansvariga myndigheten, Strålsäkerhetsmyndigheten, som har begärt att kärnavfallsavgiften ska höjas för att industrin själv ska betala för kostnaderna.

I oktober 2011 föreslog SSM en höjning av den avgift kärnkraftsindustrin betalar till Kärnavfallsfonden från ca 1 öre per kilowattimme producerad kärnkraftsel till ca 3 öre per kilowattimme. Den 22 december 2011 beslutade regeringen att endast höja avgiften till 2,2 öre per kilowattimme, vilket är betydligt lägre. Under 2013 meddelade Kärnavfallsfonden att det ändå saknas över 30 miljarder kronor för att de avsatta pengarna ska räcka till slutförvaret av det svenska kärnavfallet.

Enligt en uträkning som Sveriges Radios *Vetenskapsradion* låtit göra skulle avgiften behöva femfaldigas till runt 10 öre per kilowattimme för att täcka underskottet i Kärnavfallsfonden.

Miljöpartiet anser att avgiften för hanteringen av kärnkraftens restprodukter bör möta den nivå som den ansvariga myndigheten bedömer behövs för att täcka de egna kostnaderna.

Att kärnkraften inte betalar för hantering av sina egna restprodukter är ett tydligt fall av subvention. Kärnavfallsavgiften bör spegla den verkliga kostnaden för kärnkraftens restprodukter.

Därmed, herr talman, yrkar jag bifall till reservationerna 1, 3 och 4.

Anf. 4 MIKAEL JANSSON (SD):

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 5.

Problemen med fyrverkerier är väl kända. De kan vara allmänt störande och oskickligt hanterade. Djur skräms och lider av knallar och ljussken. Det finns också miljöproblem även om dessa har minskat allteftersom fyrverkerierna har miljöanpassats.

Samtidigt är fyrverkerier festliga och många tycker att de hör till. Enligt vår mening bör det finnas en balanspunkt. Genom att begränsa tidsfönstret för när fyrverkerier är tillåtna får vi en sådan balanspunkt. Om djur måste lugnas för att tåla fyrverkerierna blir det åtminstone vid färre tillfällen.

Vi föreslår därför att fyrverkerier endast ska vara tillåtna vid vissa svenska högtider såsom nyårsafton och valborgsmässoafton samt vid särskilda tillfällen som exempelvis invigningar av stora idrottsarrangemang eller officiella nationaldagsfiranden.

I dag finns det möjligheter för kommunerna att via ordningslagen begränsa nyttjandet av fyrverkerier, men som vi ser det är frågan av nationell karaktär. Lagstiftningen bör skapa lika villkor i hela landet i denna fråga, inte minst eftersom det har uppstått en ny företeelse med ungdomsgång som riktar fyrverkeripjäser mot andra människor. Färre dagar då fyrverkerier är tillåtna skulle hjälpa polisen att stävja detta otyg.

Anf. 5 TORBJÖRN BJÖRLUND (V):

Herr talman! Betänkandet är en mix av olika saker från allmänna motionstiden. Jag tänker ta upp några saker som kan vara svårhanterliga men också viktiga att beröra.

Det första är elektromagnetiska fält och elöverkänslighet. Jag skulle inte påstå att det är ett omstritt område, men det finns olika synpunkter på hur människor påverkas av elektromagnetiska fält. Det är något vi forskar och försöker få fram mer fakta om.

Än så länge finns inga bevis för att det finns något som heter elöverkänslighet. Jag vill dock påstå att man behöver ta hänsyn till det som utskottet konstaterar, nämligen att det finns människor som har besvär av elektromagnetiska fält. Det gör att vi kanske inte helt tvärsäkert ska säga att det i framtiden kommer att vara bevisat att det inte finns.

Jag tycker att utskottets ställningstagande är bra: Man ska ta hänsyn till dessa människor och hålla öppet för att det kan finnas framtida forskning som kommer fram till andra saker. Men i dag finns inga bevis för att det existerar på det sätt man vill påskina. Det tycker jag gör saken svår att hantera. Vänsterpartiet har skrivit ett särskilt yttrande om detta för att försöka problematisera bilden av hur det ser ut.

Nästa sak handlar om kärnkraften. Den är både omstridd och svårhanterlig både när det gäller säkerhetsfrågan och avfallshandlingen. Vi har i reservation 2, som jag yrkar bifall till, problematiserat detta tillsammans med Socialdemokraterna. Peter Jeppsson var inne på en del saker kring detta.

Jag tror att vi till att börja med behöver ta ett helhetsgrepp när det gäller säkerheten så att det inte händer olyckor. Vi har haft incidenter som har beskrivits, och vi har haft aktivister som har försökt ta över kärnkraftverk. Säkerheten behöver definitivt ses över mer och prioriteras.

Det handlar om att sätta press på dem som producerar kärnkraft att ta detta på allvar. Vi vet att det finns en intressemotstånd mellan att lägga pengar på säkerhet och att ta ut vinst. Samma sak gäller avfallet. Vi behöver se till att vi får en ordentlig buffert så att vi vet att pengarna finns när eller om det händer någonting.



Vi har sett förskräckliga exempel ute i världen – i Fukushima och på andra ställen – på vad som händer om vi drabbas av en kärnkraftsolycka och hur mycket pengar det kostar.

Det finns olika uppgifter om hur mycket pengar som finns att tillgå i olika fonder, och jag tycker att den frågan är svår att hantera. Säkerheten vid kärnkraftverken är dock enkel att hantera, för den kan verkligen kritiseras.

Elsäkerheten har Peter Jeppsson berört, herr talman, så jag går inte in på den. Jag yrkar dock bifall till reservation 4.

Det sista jag ska gå in på handlar om fyrverkerier. Fyrverkerier är ofta kopplat till fester och arrangemang, framför allt nyår, och är något vi kan glädjas åt. De är både vackra, trevliga och häftiga att titta och lyssna på. Men det finns en baksida. Vi vet att det finns lagar och regelverk i dag som ska se till att överträdelser inte begås när det gäller hur fyrverkerier och smällare hanteras. Men tyvärr – som vi nog alla själva kan konstatera, framför allt på nyårsafton – händer det saker, och man kan inte alltid kontrollera det som händer kring fyrverkerier.

Jag tror att vi behöver ha en översyn av lagen men framför allt se till att kommunernas ansvar för att kontrollera gås igenom och skärps. Vi behöver ha en översyn av den delen också.

Alla vi som har någon husdjursägare i vår bekantskapskrets eller själva har ett husdjur kan se problemen på den sidan och även i andra sammanhang när det gäller olyckor. Vi behöver få en skärpning och framför allt en bättre kontroll av just fyrverkerier för att vi ska kunna njuta av fyrverkerier på ett bra sätt utan att vara rädda för att baksidorna tar över. Det tycker jag är viktigt.

Därför vill jag yrka bifall till reservation 6, som handlar om fyrverkerier.

Anf. 6 ABDIRIZAK WABERI (M):

Herr talman! Dagens debatt handlar om försvarsutskottets betänkande 6. Det behandlar diverse motionsyrkanden från allmänna motionstiden såväl 2012 som 2013. Yrkandena rör disparata områden. Jag kommer att behandla dem i samma ordning som de återfinns i betänkandet.

Ett antal människor upplever att de störs av elström och magnetism. I det moderna samhälle vi lever i är tillgång på energi närmast en förutsättning för att livet ska fungera. Det är till och med svårt att tänka sig livet utan tillgång till el. Belysning, matlagning, förvaring, vattenförsörjning och i vissa fall värme är exempel på användningsområden där vi oreflekterat tar hjälp av el.

Stora ansträngningar har skett för att undersöka om elanvändningen har inverkan på vår organism och i så fall vilken inverkan den har. I två vetenskapliga rapporter från 2012 som utskottet tidigare uppmärksammat har det konstaterats att det inte finns några belägg för hälsorisker vid exponering för elektromagnetiska fält.

Under 2013 har Strålsäkerhetsmyndigheten och Socialstyrelsen publicerat nya forskningssammanställningar som bekräftar detta. Även annan forskning om elöverkänslighet tyder på att det inte går att hitta hälsoeffekter av exponering av elektromagnetiska fält. Det är tryggt att konstatera att referensvärdena för vad som tillåts är satta med stor säkerhetsmarginal.

Mätningar gjordes 2012 av magnetfält från olika elektriska källor. Glädjande nog är magnetfälten på ungefär samma nivå som för 18 år sedan, betryggande långt under den nivå där hälsorisker börjar skönjas.

Vad gäller motionerna om elektromagnetiska fält vill jag sammanfattningsvis säga att det i dag råder stor internationell samstämmighet om hur starka magnetfält som krävs för att ge upphov till direkta hälsoeffekter. Dessa värden ligger långt över de gränsvärden som har satts och långt över vad som faktiskt förekommer normalt. Några hälsorisker av radiovågor från mobiltelefoner och datornätverk har inte konstaterats, vare sig för vuxna eller för barn. Senare forskning tyder också på att riskerna är ännu lägre än vad som tidigare antagits.

Resultaten från samtliga undersökningar visar att det inte går att påvisa några hälsoeffekter av strålning som understiger de gränsvärden som Strålsäkerhetsmyndigheten har fastställt.

Herr talman! Det har även väckts en motion om radon i inomhusluften i bostäder. Sverige är ett av få länder som har problem med radon. Dels läcker gasen upp genom sprickor i berggrunden, dels finns den i visst byggnadsmaterial. Man bedömer att radon är medskyldigt till 500 lungcancerfall om året. Dock beror samtidigt 90 procent av dessa även på rökning.

Socialstyrelsen har satt som mål att gränsvärdet 200 becquerel per kubikmeter luft ska vara uppnått före 2020. WHO har rekommenderat ett gränsvärde på 100 becquerel per kubikmeter. Med anledning av detta tillsattes en arbetsgrupp under ledning av Boverket för att utreda konsekvenserna av att införa rekommendationerna i Sverige. Rapportens slutsats var att Sverige inte skulle sänka gränsvärdet ytterligare. Det bedömdes som orealistiskt att uppnå målet. Kostnaderna för att ytterligare sänka bostadsluften bedömdes som mycket höga.

Herr talman! Det har också inkommit en motion om förbud mot starka laserpekare. Ett sådant förbud är i kraft sedan den 1 januari i år. Jag förutsätter att motionären är tillfreds med detta.

Ett par motionärer önskar att det införs en åldersgräns på solarier så att omyndiga ska vara tvungna att ha målsmans tillstånd att använda sådana. Förslag om införande av åldersgräns på solarier bereds i Regeringskansliet. Ett eventuellt riksdagsbeslut bör anstå till dess att denna beredning är klar.

Kärnkraften är en viktig energikälla i Sverige. Cirka hälften av vår el produceras vid kärnkraftverken. Låt mig först konstatera att svenska kärnkraftverk har drivits under drygt 40 år utan vare sig incidenter eller tillbud som har hotat människors hälsa. Detta är utan tvivel ett gott betyg åt säkerheten vid och säkerhetsarbetet runt kärnkraftverken. Det hindrar dock inte att det vid kontroller och vid andra tillfällen har upptäckts brister som inte borde ha funnits.

Redan våren 2010 fick Strålsäkerhetsmyndigheten i uppdrag att analysera säkerheten vid de svenska kärnkraftverken, eftersom reaktorena började bli till åren. Naturkatastrofen som ödelade kärnkraftverken i Fukushima i Japan medförde att uppdraget utvidgades till att gälla också säkerhetsutvärderingar. Resultaten av dessa visade att den tekniska säkerheten är robust men att åtgärder behövde vidtas för att stärka säkerheten vid extrema naturfenomen samt även för att förbättra förmågan att klara elförsörjning vid elavbrott och öka förmågan till haverihantering.

Med anledning av resultaten har Strålsäkerhetsmyndigheten upprättat en nationell handlingsplan för hur de föreslagna förbättringarna ska genomföras 2013–2015. Tidsplanen baseras på åtgärdernas angelägenhetsgrad.

Sammantaget har regeringen vidtagit en hel del åtgärder för att stärka skyddet vid kärnkraftverken. En nationell handlingsplan har upprättats. Anslagen till Strålsäkerhetsmyndigheten har ökat. Tillsynen har ökat. En ny strålsäkerhetslagstiftning är under beredning. Det fysiska skyddet runt anläggningarna förstärks. Ytterligare utredningar arbetar vidare med de frågor som återstår att genomföra till följd av tidigare genomgång av säkerheten. Den redan goda säkerheten är således på väg att bli ännu bättre.

En motion handlar om att regeringen genom ett ägardirektiv till Vattenfall ska ställa krav på säkerhetsarbetet vid kärnkraftsanläggningarna. Då Strålsäkerhetsmyndigheten är en kontrollmyndighet med bland annat just detta uppdrag finns det inget behov av att ytterligare en instans ställer liknande krav. I sak är det oväsentligt om regeringen direkt via ägardirektiv eller indirekt via myndighetsinstruktion ställer kravet.

Herr talman! Producenterna av kärnkraftsel betalar en så kallad kärnavfallsavgift som är avsedd att täcka kostnaderna för hanteringen av det avfall som anläggningarna genererar. Dagens system innehåller vissa oklarheter och begränsningar av hur avgiftsmedel får placeras och vilket underlag för beräkning av de framtida kostnaderna som får användas. Därför gav regeringen redan 2011 Strålsäkerhetsmyndigheten i uppdrag att se över regelverket för kärnavfallsavgiften. Detta har resulterat i en rapport som överlämnades till regeringen i somras.

En av rapportens slutsatser är att nivån på dagens avgift är tillfyllest. Rapporten är ute på remiss, och remisstiden går ut den sista januari. Också den här frågan är således under beredning.

Herr talman! En motion behandlar regelverket vid installation av el. Ansvarig vid installation av el måste ha behörighet för detta. Denne kan dock lämna över själva arbetet till utbildade yrkesmän. Regeringen har tillsatt en utredning som ska förbättra dagens regelverk ur flera aspekter. Utredningsuppdraget ska vara klart senast den sista december i år. Därför är den förändring av regelverket som motionären hänvisar till att betrakta som temporär.

Herr talman! Även i år har motioner om restriktioner vid användandet av fyrverkerier väckts. Jag finner ingen anledning att ändra ståndpunkt sedan förra året. Jag har fortsatt förtroende för att villkoren när kommunerna ger tillstånd till fyrverkerier är sådana att olägenheter minimeras och att de utformas med tillbörlig hänsyn och omsorg. Det finns heller inget som tyder på motsatsen.

Som jag sade för ett år sedan är användningen av fyrverkerier koncentrerad till ett fåtal helger, som nyår och valborg. Generellt sett är olägenheterna med fyrverkerier vid annan tidpunkt därför små. Det förbud som vissa motionärer vill införa ska ställas mot den glädje och det nöje som fyrverkerier medför. Något generellt förbud, ens med vissa undantag, är jag inte beredd att medverka till.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till utskottets förslag och avslag på samtliga reservationer i betänkandet.

Anf. 7 PETER JEPPSSON (S) replik:

Herr talman! Jag väntade faktiskt in i det längsta med att begära replik med anledning av Abdirizak Waberis anförande. Jag ville först höra hur mycket han nämnde om just elsäkerheten. När det gäller den andra delen om tillbud har vi nog en något annan syn på vad som skulle kunna vara allvarligt eller inte i fråga om det som har hänt historiskt.

Jag vill ta upp elsäkerheten och fråga Abdirizak Waberi hur ni har resonerat i alliansgruppen eftersom du har varit sammanhållande i dessa frågor, om jag har förstått det rätt.

Det nya förslaget som Elsäkerhetsverket har drivit igenom kommer att urholka dagens regelverk, och detta område blir i princip helt avreglerat med allt vad det innebär. Därför är frågan varför man ändrar förordningen nu när det finns en pågående utredning som ska lämna sitt förslag den 31 december 2014, som Abdirizak Waberi nämnde i sitt inlägg.

Det nya förslaget, som man av någon anledning har forcerat fram, kommer att innebära att mer eller mindre seriösa och oseriösa aktörer kommer att kunna vara ansvariga för att installationer godkänns. Jag undrar hur ni har resonerat kring detta. Det finns en utredning. Varför accepterar man en ändring av regelverket och sedan säger att det ska vara ett tillfälligt regelverk? Jag får inte riktigt ihop detta. Därför skulle jag vara mycket tacksam om jag får en förklaring till det.

Anf. 8 ABDIRIZAK WABERI (M) replik:

Herr talman! Som du säger, Peter Jeppsson, är det riktigt att en utredning pågår och att vi ska invänta den.

Beträffande säkerheten kvarstår förhållandena när det gäller anställningar och så vidare i regelverket. Det som har hänt är att detta övergångsarbete har lett till en ändring i föreskrifterna för att de ska anpassas till nya arbetsformer på arbetsmarknaden. Ändringen i föreskrifterna anpassar installationsarbetet till dagens företagande och de regler som gäller för arbetsmarknaden utan att säkerheten åsidosätts. Det innebär att allt installationsarbete ska utföras av en installatör eller under dennes tillsyn.

Anf. 9 PETER JEPPSSON (S) replik:

Herr talman! Enligt uppgifter som jag har fått från säkra källor finns det i dag ett behov av 5 000–6 000 behöriga installatörer. Det finns i dag ca 40 000 behörigheter utfärdade, vilket kan ge ett stort antal personer som skaffar sig exempelvis F-skattsedel och sedan blir konsulter med uppdrag att godkänna installationer som i princip vem som helst kan genomföra i och med detta regelverk.

Jag tolkar tyvärr detta som att förslaget är ett sätt att pressa ned lönerna, och jag kan tänka mig att det blir resultatet om man nu släpper loss regelverket helt utan krav på behörighet. Det luktar lönedumpning, och jag är lite rädd för att det därför inte har mött något motstånd från den politiska majoriteten. Men rätta mig gärna om jag har fel. Jag är mycket tacksam om jag har fel, men det verkar tyvärr inte så. Det finns i dag alltså ett behov av 5 000–6 000 behöriga installatörer. Om det är någonting annat som ligger bakom detta får ni gärna meddela mig och alla åhörare det direkt. Jag får en stark känsla av att det ligger någonting annat bakom detta. Men jag är lyhörd och tacksam om jag får ett klarläggande.

Anf. 10 ABDIRIZAK WABERI (M) replik:

Herr talman! Marknaden ser olika ut under olika tider. Vi kommer alltid att behöva yrkesmän som kommer att utföra dessa installationer. Huvudprincipen är att det alltid ska finnas ett anställningsförhållande. Det är alltid en person som har kunskaper om detta som ska göra tillsynen så att det ska vara en större trygghet för konsumenterna. Det innebär att vi alltid står på konsumenternas sida samtidigt som vi måste se att arbetsmarknaden ser annorlunda ut i dag än den gjorde tidigare. Men jag inväntar den utredning som ska komma.

Anf. 11 ALLAN WIDMAN (FP):

Herr talman! Mitt anförande kommer att koncentreras på säkerheten vid de svenska kärnkraftverken. Kärnkraften är en klimatsmart och mycket kostnadseffektiv energikälla i vårt land och svarar för mellan 40 och 50 procent av den sammanlagda elproduktionen. Men det går inte att blunda för att kärnkraften också utgör en potentiell olycksrisk med svåra konsekvenser som följd. Den moderna historien visar ett antal exempel på detta. Samtidigt innebär den centraliserade energiproduktionen från kärnkraftverken naturligtvis också en sårbarhet sett utifrån det sammanlagda samhällets robusthet.

Den 9 oktober 2012 tog sig ett sjuttioal personer in på Ringhals och Forsmark. Detta var pinsamt för de myndigheter som upprätthåller säkerheten vid våra kärnkraftverk och ställer krav på dem som driver dessa verk. Men det var inte bara enkelheten i detta inträngande som slog oss som såg stegar resas mot stängsel och hur människor klättrade över mer eller mindre obehindrat. Vi slogs också av att det inte fanns någon förvarning om denna förestående attack från Greenpeace sida, trots att det var ett sjuttioal personer involverade som kom från flera olika länder i Europa. Rimligen borde denna manifestation, eller vad Greenpeace vill kalla den, ha föregåtts av mängder av samtal, kontakter, mejl och annat. Men likväl inträffade detta som en blixtnedfall från en klar himmel. Nu var det Greenpeace och inte någon terroristorganisation, och uppenbarligen var det inte heller fråga om att Greenpeace hade infiltrerats av mer illasinnade krafter. Men det kunde ha förhållit sig annorlunda.

Det som hände hösten 2012 blottade ett antal brister när det gäller svensk kärnkraftssäkerhet. Bland annat saknades flygförbuds zoner över de svenska kärnkraftverken. Detta valde Greenpeace att markera mot vid en ytterligare manifestation den 21 maj 2013 då man flög med en skärmflygare in över kärnkraftverket i Ringhals och släppte ballonger. Det saknas dessutom bindande nationella direktiv för hur våra polismyndigheter ute i landet ska svara för säkerheten vid kärnkraftverken. Det finns inte heller någon del i det svenska underrättelseväsendet som har uppgiften att särskilt ansvara för hot mot kärnkraftsanläggningar.

Som Abdirizak Waberi har påpekat pågår det nu arbete på många fronter, både inom regeringen och bland våra ansvariga myndigheter. Detta är bra. Inte minst detta år har en väsentlig nyhet tillkommit som har inneburit en bättre beredskap, nämligen att Försvarsmakten i framtiden ska kunna ställa medeltunga helikoptrar till förfogande för insatser av den nationella polisiära insatsstyrkan. Detta är ett stort framsteg.

Samtidigt kan vi konstatera att det nu med regelbundenhet genomförs övningar som handlar om att stärka vår beredskap just vid olyckor i sam-

band med kärnkraftverken. Detta är bra, men det krävs naturligtvis mycket mer.

Socialdemokraterna har en reservation, nr 2, som handlar om att man ska slå fast i ägardirektiv att säkerhetsarbete alltid ska gå före vinst. Jag uppfattar detta som ett feltänkande från Socialdemokraternas sida, herr talman. Näringsverksamhet kan naturligtvis aldrig bedrivas utan ett vinstintresse. Det är en paradox att tro att enskilda företag enbart skulle agera utifrån samhällsnytta och inte se till möjligheterna för avkastning på det egna kapitalet.

Dessutom är förslaget att uttrycka detta i ett ägardirektiv begränsande. Det kommer i så fall bara att träffa de kärnkraftverk där staten har möjlighet att formulera ägardirektiv, men inte industrin i övrigt. Det som är det allra värsta är att med en sådan här svepande formulering om att säkerheten alltid ska gå före vinst tillskapar vi en sorts omvänd bevisbörda. Det är inte längre svenska politiker som genom rättsregler eller svenska myndigheter som genom föreskrifter berättar för människor hur verksamheten ska bedrivas, utan i stället lägger vi bollen i knät på industrin och säger: Kom inte till oss och redovisa någon vinst om ni inte har gjort precis allting som krävs för säkerheten vid kärnkraftverken! Det kanske är politiskt klurigt att formulera sig på det sätt som man gör i reservationen, men det är inte ett exempel på den rättssäkerhet som brukar prägla kammarens arbete.

När det gäller elsäkerheten kan man konstatera att det nuvarande systemet uppenbarligen inte är tillfredsställande. En enda enskild elinstallatör kan i dag ha ansvaret för att övervaka hundratals personer spridda över hela landet som installerar el av olika slag. Det är bland annat mot bakgrund av detta som det nu sker en översyn av föreskrifterna. Som tidigare har sagts består kontrollen fortfarande. Det enda detta handlar om är att det finns en möjlighet att göra undantag när det gäller det tidigare kravet på att den som installerar och den övervakande elinstallatören är anställda i samma företag. Detta, herr talman, förklarar väl för oss alla att det här också handlar om en del fackliga intressen.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Anf. 12 PETER RÅDBERG (MP) replik:

Herr talman! Det är både befriande och otroligt beklagligt att höra Allan Widman säga att säkerheten inte ska gå först. Säkerheten måste gå först i alla lägen när det gäller kärnkraft. Vi kan bara föreställa oss den typ av olyckor som skulle kunna inträffa i Sverige eller i vår närhet om en kärnkraftsolycka skulle inträffa. Jag tog upp ett par exempel själv – Tjernobyl, Fukushima och så vidare.

Allan Widman talar om vinsten kopplad till säkerheten. I måndags stängdes Oskarshamns O1 på grund av en oljeläcka i en ventil. Återigen fick man stänga ett kärnkraftverk. Som vanligt säger ledningen: Det här är ingen fara. Det här löser vi! Men jag tror att vi har hört andra diskussioner just om O1:an i Oskarshamn.

Det intressanta är dels synen på säkerhet, dels att man på något sätt försöker mota de alternativa energikällor som finns. Det var en bra diskussion mellan Åsa Romson och Jan Björklund i *Agenda* i söndags. Jag tycker att det på ett bra sätt tydliggjorde hur man kör den enda vägens politik när det gäller energipolitiken; det är kärnkraft fullt ut. Man vägrar

totalt att släppa in något annat. Nu har regeringen gett möjlighet att öppna nya kärnkraftverk om så skulle vara fallet.

Jag skulle vilja att Allan Widman säger några fler ord om säkerhet kopplad till vinst. Hur kan du resonera som du gör?

Anf. 13 ALLAN WIDMAN (FP) replik:

Herr talman! Kärnkraftssäkerhet är en otroligt viktig fråga. Det var därför, herr talman, jag ägnade huvuddelen av mitt anförande just åt att diskutera denna problematik. Jag vidgår också att här finns brister. Tyvärr har de funnits under lång tid, så jag tror att det politiska ansvaret för detta möjligen är delat av oss alla i den här kammaren.

Det som Peter Rådberg och reservation 2 försöker göra är försåtligt. Det är nämligen att inte berätta för näringsidkarna eller dem som driver kärnkraftverken vilka konkreta krav som ska gälla för säkerheten. Så har vi ju alltid gjort tidigare. Det är Strålsäkerhetsmyndigheten som i detalj berättar hur verksamheten ska bedrivas och vilka sanktioner som ska sättas in om det sker misstag.

Denna formulering är gjord för att undgå ett politiskt ansvar. Man lägger bollen i knät på industrin och säger: Ni har att alltid bevisa att ni har prioriterat säkerheten före ekonomin. Det är, enligt min mening, att skapa en omvänd bevisbörda. Den enskilde ska inte längre bevisa att han eller hon har gjort och uppfyllt det som lagen föreskriver, utan den enskilde ska visa att han eller hon har gjort allting som över huvud taget någonsin går för att undvika olyckor, misstag eller annat.

Att ställa dessa krav på en verksamhet – oavsett om det handlar om kärnkraftsindustri, om dem som driver kollektivtrafik eller om vilket företag som helst – är inte i överensstämmelse med de rättstraditioner som Sverige har. Vi har expertmyndigheter. De vet i detalj vad som krävs för att verksamheterna ska bedrivas på ett säkert sätt. Se då till att de utfärdar de föreskrifter som behövs för att åstadkomma detta!

Anf. 14 PETER RÅDBERG (MP) replik:

Herr talman! Vi är nog rätt överens, Allan Widman, om att expertmyndigheterna ska vara dem som talar om det. Men du gör detta till en politisk fråga, och du gör det till en teknisk fråga. Socialdemokraterna får svara för sig eftersom du angrep dem. Men hela frågan blir teknisk när du på ett intellektuellt sätt försöker förklara att det inte är företagen utan någon annan som ska sköta säkerheten.

Man måste väl ändå skilja på kärnkraftverk och Ikea eller något annat företag, vilket som helst. Om en olycka inträffar på ett vanligt svenskt företag kan man hantera det på något sätt. Men det blir svårt att hantera en kärnkraftsolycka. Den kan man inte bara vifta bort. Därför blir säkerheten helt central när vi pratar kärnkraftverk.

Du ställer de här sakerna mot varandra. Hela ditt tal bygger på det, och då blir det en teknisk fråga. Det är det som jag tycker blir stötande, Allan Widman. Ni förordar som parti kärnkraften före allting annat, men det är i och för sig en helt annan diskussion.

Från Miljöpartiets sida vill vi kraftigt markera att säkerheten går först. Den går först, den går först och den går först. Du gör detta till en teknisk fråga och en politisk vinkel, vilket jag tycker är otroligt olyckligt.

Anf. 15 ALLAN WIDMAN (FP) replik:

Herr talman! Jag vet inte vem som är bäst på att göra de politiska vinklingarna just nu. Jag kanske inte känner mig som den mest utpekade just där.

Jag kan konstatera att den politiska oppositionen här försöker ställa ett abstrakt krav som inte är kopplat till några konkreta villkor för verksamheten utan som är svepande. Man säger: Oavsett vad kommer säkerheten före pengar. Jag tror att det i praktisk mening är så redan i dag. Och jag vill tro, herr talman, att det finns särskilt långtgående ansvar just när det gäller drift av kärnanläggningar. I juridiken talar man om strikt ansvar, och jag föreställer mig att det finns ett sådant just när det gäller kärnkraftverken.

Jag försöker fånga upp den djupare problematik som finns med att uttrycka sig på det sätt man gör när man säger att säkerheten alltid ska gå före vinst. Man gör det dessutom i ett ägardirektiv, vilket innebär att det bara drabbar vissa företag och inte andra med de påföljande konkurrenssnackdelar som det innebär.

Jag är inte säker på att Peter Rådberg är mottaglig för det här argumentet. Det är viktigt att samhället, riksdagen och myndigheterna ställer kraven och att enskilda vet vilka krav som gäller och kan leva upp till dem. Men att därifrån gå till att säga att säkerheten alltid ska komma före vinsten är inte ett sätt att höja säkerheten. Det, Peter Rådberg, är bara ett sätt att försöka undgå politiskt ansvar, ingenting annat.

Vad sedan beträffar energipolitiken i stort kan jag konstatera att den regering som nu sitter har skapat goda möjligheter för etablering av nya vindkraftverk. Likväl, at the end of the day, är det fortfarande så att vindkraften i Sverige jämfört med vattenkraften och kärnkraften står för en försvinnande liten andel av vår elproduktion. Vi behöver vara realistiska.

Anf. 16 PETER JEPPSSON (S) replik:

Herr talman! Helt plötsligt blev det energipolitisk debatt i replikskiftena. I det sammanhanget kan jag säga att det finns alternativ. Ett projekt i Blekinge ska motsvara Barsebäcks båda reaktorer vad gäller vindkraft. Då fick jag det sagt. Det finns möjligheter, Allan Widman.

Jag tycker att Allan Widman gjorde en oerhört bra och klok inledning av sitt anförande. Allan har många gånger visat prov på sin klokhet. Men sedan vet jag inte vad som hände. Någonstans på vägen försvann mycket av det kloka budskapet.

Herr talman! Liksom Peter Rådberg reagerade jag på det här med vinstdrivande företag. Det var också delvis därför jag tog replik. Det är väl klart att det här inte är vilken verksamhet som helst. En kärnteknisk anläggning kan man inte jämföra med bussbolag, taxibolag eller vad det nu var Allan Widman sade – jag får titta i protokollet sedan. Det är en väsentlig skillnad mellan produktion av kärnkraftsel och all annan verksamhet.

Ett ägardirektiv ger också en tydlig markering om en medvetenhet från statens sida gentemot Vattenfall. I motionen 2013/14:Fö221 står det att det är angeläget att regeringen genom ägardirektiv till Vattenfall slår fast att säkerhetsarbetet vid kärnkraftverken alltid måste gå före vinst. Jag förstår inte riktigt varför det skulle vara så konstigt med en sådan formulering. Det borde vara en självklarhet.



Vad gäller elsäkerheten tydliggjorde Allan Widman hur i varje fall han har resonerat när han sade att det handlar om fackliga intressen. Då förstår jag hur man har tolkat det här. Det är alltså fråga om en liberalisering av regelverket. Han hänvisar samtidigt till att det pågår en utredning. Varför då inte vänta på utredningen? Det är det vi har efterfrågat.

Anf. 17 ALLAN WIDMAN (FP) replik:

Herr talman! Jag är inte säker på att förändringarna när det gäller elsäkerheten bottnar i någon liberalisering. Jag tror att de bottnar i modernisering. Veldig många av dem som sysslar med den här typen av arbeten är egenföretagare eller jobbar i mycket små företag. Har man en regel att den som är elinstallatör och tillsynsansvarig måste vara anställd i samma företag som den som utför arbetet innebär detta naturligtvis viktiga begränsningar, inte minst för små och medelstora företag. Jag kan bara konstatera att de interimistiska ändringar som gjorts inte har förändrat förhållandet att det fortfarande ska finnas en person som utövar tillsyn. Dessutom ska denne numera dokumentera detta arbete på ett tydligt sätt, så att man om misstag begås kan se vem som har ansvaret. Det är en nyhet som jag tror gagnar elsäkerheten.

Låt mig gå över till den andra frågan. Jag medger att vissa verksamheter i vårt samhälle är förenade med sådana risker att det ska finnas mycket långtgående ansvarsförhållanden. Jag tror att sådana gäller för våra kärnkraftverk. Vi har diskuterat skadeståndsskydd i händelse av olyckor med mera. Det är förhållanden som inte gäller för annan företagssamhet.

Men jag tror likväl att det är ett misstag att sluta upp att från det allmännas sida ställa krav på säkerheten och i stället säga: Ni får tänka ut hur er verksamhet ska skötas så att det inte sker några som helst olyckor, och om det sker en olycka och vi ser att ni har tagit ut vinst blir ni automatiskt skyldiga.

Detta är att flytta över ansvaret på de enskilda företagen. Nu råkar Vattenfall vara statligt ägt, men det finns enskilda företag i den här branschen också. Jag tror inte att man vinner något i form av säkerhet på detta, herr talman. Jag tror att det bara handlar om att undgå politiskt ansvar.

Anf. 18 PETER JEPPSSON (S) replik:

Herr talman! Det går en tydlig skiljelinje mellan våra respektive tolkningar av det här. Vad vi säger är: Säkerhetsarbetet och säkerheten måste gå först – punkt! Vattenfall är statligt ägt, och vi har möjlighet att påverka där – punkt!

Jag vill ändå gå tillbaka till elsäkerheten. Vi gör olika tolkningar även där. Med de nya reglerna kan ett storbolag – vi behöver inte namnge det; det finns ett antal storbolag – ha en enda behörig person som kan godkänna icke behörigas installationer. Det låter som att det kan bli vilda västern av detta.

Allan Widman talade om fackliga intressen i ett replikskifte. Jag blir oroad om det är det som driver att man inte kan stoppa processen. Det handlar om säkerhet, om människors säkerhet. Det handlar om att inte ha ett system som innebär att vem som helst ska kunna göra saker och sedan

ha någon där uppe i ett bolag eller vad det kan vara som godkänner det hela.

I dag har man ett bra system. Hos oss har vi till exempel själva dragit rör i väggarna. Sedan har jag anlitat en elfirma som kommit dit, dragit ledningarna och kopplat in det hela. Det finns möjligheter i dag. Det är absolut inga problem.

Det bekymrar mig, herr talman, när Allan Widman säger att det skulle vara fråga om vissa specifika intressen. Må så vara hänt om det är det, för jag vet att de fackliga organisationerna ser till medlemmarnas och allas bästa vad gäller elsäkerhet. Det tycker jag hedrar dem. Där ser jag inget motsatsförhållande. Men jag är som sagt rädd att det finns en tanke bakom det här: att släppa det fritt, låta det som är reglerat i dag eller har varit det vara avreglerat och låta marknaden lösa resten. Marknaden klarar inte det. Det tror inte jag. Sedan är frågan hur många andra som kommer att stryka med för att man gör en sådan här chansning inom elsäkerheten.

Jag tycker att det är fel, herr talman, och vi står fast vid vår reservation.

Anf. 19 ALLAN WIDMAN (FP) replik:

Herr talman! Jag tror att det var Karl Marx som sade att intresset aldrig ljuger. Det är bra att Peter Jeppsson erkänner att det naturligtvis också finns fackliga synpunkter i grunden.

Sedan beklagar jag att Peter Jeppsson uppenbarligen inte har läst underlaget från den ansvariga myndigheten, som säger att en elinstallatör med dagens regelsystem kan ha tillsyn över hundratals människor ute i landet som kan befinna sig 100 mil från den plats där elinstallatören själv arbetar. Är det ett tillfredsställande system? Nej, herr talman, jag tror inte att någon håller med om detta.

Vad sedan gäller frågan om ägardirektiven, som uppenbarligen är besvärlig, blir Peter Jeppsson efter dagens votering svaret skyldig: Hur ska vi bete oss med annan verksamhet som bedrivs i vårt samhälle och som också är potentiellt mycket riskfylld? Jag tänker till exempel på den verksamhet som SJ bedriver. Det är ett statligt företag. Vi har haft en lång diskussion här under vintern om säkerheten vid våra järnvägar. Ska vi göra likadant där? Är det Socialdemokraternas ståndpunkt att vi ska skriva in i ägardirektiven för SJ att säkerheten alltid ska gå först? Då etablerar vi ett helt nytt system. Vi skickar över bollen till de enskilda företagen, som sedan får fundera på huruvida de kan eller inte kan ta ut vinst. De har inte längre möjlighet att luta sig mot ett tydligt och klart regelverk från det allmännas sida som berättar hur verksamheten ska bedrivas.

Vad ska gälla för vattenkraftverk? Vi kan läsa Mikael Niemis bok *Fallvatten*, som handlar om en gigantisk dammolycka i Norrland. Det är väl lika bra att ställa precis samma krav på dem, utan att ge någon beskrivning: Ingen vinst, hör ni ni, om ni inte har garanterat att säkerheten är hundra procentig! Det är dessutom, herr talman, något som ingen någonsin kan göra.

Anf. 20 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag noterar att det ställdes ett antal frågor i slutrepliken. Peter Jeppsson har inte möjlighet att besvara dessa.

Herr talman! Också jag tänker diskutera säkerheten i kärnkraftverk, som är den viktigaste punkten vi diskuterar i dag. Det har varit intressanta meningsutbyten här. Säkerheten och arbetet med säkerhetsfrågor måste alltid ha högsta prioritet när man driver ett kärnkraftverk. Det tror jag att vi är helt överens om. Hur det ska utformas och hur vi ska tillse det är det vi diskuterar.

Vänsterpartiet och Socialdemokraterna är lite missnöjda med hur säkerhetsarbetet kontrolleras och sker i dag och har skrivit en reservation. Jag uppmärksammade, liksom Allan Widman, att man tar upp marknadsökonomi i det hela. Man skriver att i industrin handlar det om att minimera kostnaderna, i detta fall för säkerheten, för att åstadkomma så stor vinst som möjligt.

Så kan man beskriva marknadsekonomin. Det är ett sätt att ha ingången inom de samhällsliga ramar som vi har i dag. Det ligger egentligen i meningens formulering, som jag antar att Vänsterpartiet kanske är mer nöjd med än Socialdemokraterna. Det är att indirekt drömma om planhushållning och statliga monopol som bättre. I den synen skiljer vi oss åt.

Man kommer fram till några förslag. Det är ägardirektiv till Vattenfall om bättre säkerhet, tillräckliga medel till polisen, att regeringen ska komma med en årlig samlad rapport till riksdagen om kärnkraftssäkerheten och att det ska vara mer övningar.

Det tycker också jag låter bra. S- och V-förslagen handlar dock mycket om att slå in öppna dörrar. Jag tänker därför kort redovisa varför riksdagens övriga partier står bakom utskottets bedömning att det motionärerna vill, bättre säkerhet vid kärnkraftverken, redan är tillgodosett.

Strålsäkerhetsmyndigheten är redan ålagd av regeringen att kontinuerligt rapportera, följa upp och utvärdera incidenter både i Sverige och utomlands. Strålsäkerhetsmyndigheten ska regelbundet sammanställa rapporter enligt kärnsäkerhetskonventionen. Strålsäkerhetsmyndigheten beskriver i sina årsredovisningar utförligt det förbättringsarbete som genomförs vid anläggningarna. Att lägga till ytterligare rapporter är lite kaka på kaka.

Våren 2010 gav regeringen Strålsäkerhetsmyndigheten i uppdrag att analysera den långsiktiga säkerhetsutvecklingen inom den svenska kärnkraften, bland annat kopplat till åldrande reaktorer och långa drifttider. Efter olyckan i kärnkraftverket i Fukushima utvidgades uppdraget till att omfatta genomförande av säkerhetsutvärderingar, så kallade stresstester, vid de svenska anläggningarna samt en redovisning av åtgärder vid anläggningarna med anledning av olyckan.

Resultaten från stresstesterna, som genomfördes under hösten 2011 och som under 2012 genomgick en oberoende internationell granskning, visade att den tekniska säkerheten vid de svenska anläggningarna är robust men att vissa åtgärder behöver vidtas, bland annat för att stärka anläggningarnas haveriberedskap och förmåga till haverihantering. Strålsäkerhetsmyndigheten har upprättat en nationell handlingsplan för hur dessa säkerhetsförbättringar successivt ska genomföras under perioden 2013–2015.

I februari 2012 genomfördes vidare, på begäran av regeringen, en granskning av internationella strålsäkerhetsexperter som syftade till att se

hur det svenska systemet för strålsäkerhetsfrågor lever upp till IAEA:s internationella standarder. Granskningsgruppen lämnade en rad rekommendationer och förslag som regeringen och Strålsäkerhetsmyndigheten för närvarande följer upp.

I budgetpropositionen för 2014 anges att regeringen har för avsikt att under första halvan av 2015 bjuda in IAEA, det internationella säkerhetskontrollorganet, till en uppföljande granskning där arbetet med att följa upp rekommendationerna och förslagen redovisas.

I oktober 2012 slutredovisade Strålsäkerhetsmyndigheten regeringsuppdraget om kärnkraftverkens långsiktiga säkerhet. Strålsäkerhetsmyndigheten bedömde utifrån de olika underlagen att säkerheten vid de svenska kärnkraftverken kan upprätthållas även långsiktigt förutsatt att vissa ytterligare säkerhetsförbättringar görs och att tillståndshavarna förstärker sina åtgärder för kontroll och underhåll av reaktorerna. I budgetpropositionen har också anslagen till Strålsäkerhetsmyndigheten ökat på olika sätt med 20–30 miljoner kronor för det arbetet.

Strålsäkerhetsmyndigheten fick i juli 2010 också i uppdrag av regeringen att göra en översyn av tillståndshavarnas och samhällets förmåga att skydda kärntekniska anläggningar och transporter av kärnämnen mot antagonistiska hot, till exempel Greenpeace i det här fallet, men det finns värre. Inom ramen för denna översyn genomförde IAEA, på uppdrag av regeringen, en internationell expertgranskning av det svenska systemet för fysiskt skydd.

I Strålsäkerhetsmyndighetens rapport från januari 2012 konstaterades bland annat att förmågan att ingripa mot sådana aktioner behöver förbättras och att även myndighetssamverkan behöver förbättras. Nu har en åtgärdsplan tagits fram för de åtgärder som preciserats av Strålsäkerhetsmyndigheten och IAEA. Berörda myndigheter har stärkt sina samverkansformer, arbetet med att revidera Strålsäkerhetsmyndighetens föreskrifter om fysiskt skydd av kärntekniska anläggningar pågår, och Sverige har tillträtt en konvention om fysiskt skydd av kärnämne.

Regeringen tillsatte slutligen också i juni 2013 två interna utredare för att arbeta vidare med vissa frågor i rapporten: dels frågor som rör förmågan att på plats möta de antagonistiska hoten, dels frågor om straffbestämmelser för intrång vid skyddsobjekt.

Regeringen och Strålsäkerhetsmyndigheten arbetar alltså mycket aktivt för att förstärka säkerheten vid kärnkraftverken. Det vill jag visa på. Med detta yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

I detta anförande instämde Allan Widman (FP).

Anf. 22 TORBJÖRN BJÖRLUND (V) replik:

Herr talman! Det är alltid lika underhållande att lyssna till Staffan Danielsson. Han missar aldrig en chans att slänga en känga på Vänsterpartiet. Det är trevligt att vi får en chans att debattera de här frågorna.

Centerpartiet är känt för att för länge, länge sedan i urminnes tider ha varit ett starkt kärnkraftsmotståndarparti. Det är det inte i dag. Ni har ändrat synpunkt och åsikt i det fallet. Frågan är varför. Förändringen är inte grundad på fakta när det gäller kärnkraftens farlighet och sådana

saker eller risker. Det är lite anmärkningsvärt att se gamla kärnkraftsmotståndare byta sida på det sättet när ingenting egentligen har förändrats.

Vi var i det förra replikskiftet med Allan Widman inne på industrins ansvar, men även Staffan var inne på det. Jag frågar mig vad det är för fel på att lägga ett ansvar för säkerhet på ett företag som man misstänker sätter vinsten före säkerheten. Ska inte industrin och alla företag ta ett ansvar för sin egen säkerhet oavsett vilken bransch det är? Tar den marknadsekonomiska kapitalismen undan de sakerna?

Staffan Danielsson var inne på planhushållning, vilket är en överkurs på många sätt. Är det så att man ska förstatliga kärnkraftsindustrin för att få säkerheten att gå först? Kan man ha ansvar för ett kärnkraftsföretag samtidigt som man har en omfattande kontroll från myndigheter och staten? Finns det egentligen några motsättningar i det?

Vi skriver i motionen att det inte finns det. Man kan mycket väl först och främst lägga ett ansvar för säkerheten på företagen själva. De incidenter som Staffans Danielsson själv lyfte upp med Greenpeace visar att det finns brister. Då måste företagen själva se till att de rättar till det. Sedan ska vi kontrollera att det fungerar.

Det går aldrig att undandra sig ansvar för sin egen produktion oavsett vilken bransch det är. Kärnkraftsbranschen är oerhört känslig och mycket mer viktig för samhället. Alltså måste vi ha större kontroll och större krav på de företag som verkar i den branschen.

Anf. 23 STAFFAN DANIELSSON (C) replik:

Herr talman! Företagen i marknadsekonomins länder har ett ansvar för att driva verksamheten inom de regelverk som samhället har ställt upp om miljö och andra saker, så är det. Företag och andra som driver verksamhet ska göra det på ett bra sätt. De måste givetvis också göra det med svarta siffror. Driver de den med röda siffror, med förlust, går inte verksamheten att driva vidare.

Marknadsekonomi handlar om både och. Det gäller att driva en verksamhet så att intäkter och kostnader balanserar varandra och helst ger ett mindre överskott och att man gör det på ett bra sätt. Varje företag har naturligtvis ett grundläggande ansvar för att sköta sin verksamhet och göra det bra.

Att säkerheten i kärnkraftverksverksamhet är oerhört viktig är vi helt överens om. Företagen tar sitt grundläggande ansvar inom givna ramar, och staten sätter fast ramarna och har ett kontrollansvar – vi fördelar rollerna. Slutsatsen att vinst är fult, att det är tveksamt med marknadsekonomi och att det är bättre att staten driver kärnkraftverk, liksom planhushållningstermer och offentliga monopol, lutar Vänstern lite åt. Sossarna vacklar, och vi i Alliansen är övertygade om att det som leder till välfärd och utveckling i världen – demokrati och frihet – är marknadsekonomins välståndsskapande mekanismer.

Centerpartiet har alltid varit negativt till kärnkraften. Det är vi fortfarande. Den bör avvecklas. Vi jobbar inte längre med årtalsexercis, utan nu får kärnkraften användas längre. Vi har i energiuppbyggnaden fått fram mycket tuffa villkor när det gäller om några reaktorer ska kunna ersättas. Vi tror inte att man kommer att få ihop det ekonomiskt så att det blir av. Vi har fått en kraftfull satsning på förnybara bränslen som vi är väldigt glada för.

Anf. 24 TORBJÖRN BJÖRLUND (V) replik:

Herr talman! Det är lite frustrerande ibland att höra på Staffan Danielsson när han redovisar sin syn på de här sakerna. Frågan är: Kan Staffan Danielsson erkänna att det finns branscher i samhället i dag som inte passar att drivas efter rent marknadsekonomiska principer? Det är det som det handlar om egentligen. Vilket går först – samhällsintresset eller det privata företagets vinst? Och i vilka branscher funkar det här? Det funkar när det gäller leksaksförsäljning och sådant där man har en öppen marknad där konsumenten kan välja, men det kan vi ju inte här. Kärnkraftsbranschen är reglerad därför att den är ett samhällsintresse. Det finns andra samhällsintressen som vi också kan lyfta som faktiskt inte passar att drivas med rent vinstintresse, och det är där vi måste bromsa.

Ett företag som går jämnt ut eller har en liten vinst klarar sig också rätt bra. Att maximera vinsten som man skulle kunna göra i vissa sammanhang är inte bra, speciellt om det drabbar samhället och våra medborgare.

Skillnaden när det gäller Vattenfall och de andra kärnkraftverken är att vi faktiskt kan styra Vattenfall. Vi kan se till att vi får en bättre säkerhet på överskottets bekostnad. Det går att göra det, och vi kan ställa de kraven, därför att det ur samhällssynvinkel är mycket viktigare än att ta in ett antal miljoner i vinst. Så är det. Det funkar bra i det sammanhanget också, oavsett vilka marknadsekonomiska principer man har.

Dessutom, mot bakgrund av det som har hänt i världen, inte minst i Japan, och vilka risker det finns med kärnkraften och hur det drabbar civilsamhället, är det oerhört viktigt att vi verkligen sätter ned foten. Det menar jag är att ta ett politiskt ansvar för att de företag som verkar i den här branschen som är samhällspåverkande verkligen tar sitt ansvar och inte tubbar på säkerheten för att få en vinstmaximering.

Dessutom har Centerpartiet i det här sammanhanget också drivit på att vi ska kunna öppna för ny kärnkraft. Ni pratar om förnybara energikällor, men ni har själva varit med och tagit beslut om att vi ska kunna starta nya kärnkraftverk. Det tycker jag är på gränsen till hyckleri.

Anf. 25 STAFFAN DANIELSSON (C) replik:

Herr talman! Det är intressant att lyssna till Torbjörn Björlund när han utvecklar Vänsterpartiets och sin grundsyn här – det finns många branscher där marknadsekonomi inte fungerar och det bör vara ett statligt ägande. Vi vet från den offentliga debatten att det handlar om dagis, äldreomsorg, sjukvård, skolor och allt inom den offentliga sektorn. Förmodligen handlar det också om järnvägar och annan verksamhet.

Nu verkar Torbjörn Björlund utsträcka det här till att även omfatta kärnkraften, som bör vara statligt ägd. Så är det inte i dag, utan det finns en frihet för företag att driva kärnkraftverk inom de ramar som finns. I Ryssland och Sovjetunionen drev man kärnkraftverk. De var statligt drivna. Ett av kärnkraftverken hette Tjernobyli. Inte en privat krona var inblandad i den verksamheten. Den fungerade inte bra, trots att staten både bedrev verksamheten och hade egen tillsyn av den. Det är inte heller ett drömläge.

Jag tror att det är en väldigt bra kombination att företag under ansvar driver verksamheten så bra som möjligt och att staten kontrollerar det

hela. I Sverige har staten ett ägande också, och naturligtvis ska de statliga bolagen drivas med oerhörd tyngd på att säkerheten ska vara tryggad.

Prot. 2013/14:62  
29 januari

Anf. 26 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Herr talman! Det betänkande som vi i dag diskuterar, försvarsutskottets betänkande nr 6, handlar om strålskydd, kärnteknisk säkerhet och explosivämnen. Jag tänkte säga några ord om frågan om de personer som upplever svåra besvär och lider av närheten till elektrisk utrustning. De har en besvärlig situation, men det är viktigt att poängtera det som utskottet säger om att forskningen visar att det inte finns något samband som är klarlagt men att det är viktigt att följa frågan vidare.

Frågan om säkerheten vid våra kärnkraftverk är central. Som förut har sagts här i talarstolen, och som vi alla vet, är kärnkraften helt central för Sverige, för vår industri, för våra medborgare och för hushållen. Nästan varannan gång som vi trycker på lysknappen har vi våra kärnkraftverk att tacka för att lampan lyser.

Själv representerar jag Uppsala län, där vi har Forsmark. Jag har gjort åtskilliga besök där och inspekterat säkerheten. Som vi konstaterar i betänkandet gjordes det en stor övning så sent som för en månad sedan med länsstyrelsen. Man övade på alla upptänkliga saker som kan hända, och det är viktigt att det görs. Jag hade tänkt räkna upp allt som pågår, men det gjorde Staffan Danielsson på ett föredömligt sätt, så jag ska bespara er det. Men jag konstaterar att det sker ett omfattande arbete men att vi inte kan slå oss till ro.

Som också har nämnts här hade vi en incident den 9 oktober 2012 som visade en svaghet som finns. I det här fallet var det ingen terroristgrupp som var i antågande, utan det var Greenpeace som ville visa på bristerna, och det gjorde de också. Det här har de ansvariga myndigheterna tagit till sig. Ett arbete pågår, och det är jätteviktigt att vi kan se till att skyddet när det gäller hotet från antagonister stärks. Det är alltså ett arbete som pågår.

Med dessa ord vill jag yrka bifall till förslaget i betänkandet i dess helhet och avslag på samtliga reservationer.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut fattades under 16 §.)

## 8 § Försvarspolitiska frågor

*Försvarspolitiska  
frågor*

Försvarsutskottets betänkande 2013/14:FöU7  
Försvarspolitiska frågor  
föredrogs.

Anf. 27 PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till de socialdemokratiska reservationerna i sammanhanget.

Försvaret av Sverige börjar i Sverige. Det är en åsikt som allt fler har anslutit sig till och tycker är viktigt att i den offentliga debatten upprepa och tydliggöra. Jag tycker att det är en bra utveckling, och vi kan se en

positionsförflyttning från den tid då man pratade om att försvaret av Sverige började i Afghanistan.

Det kan inte vara så att försvaret av Sverige någonsin har börjat någon annanstans än i Sverige, och jag är glad över att den nationella dimensionen nu lyfts upp. Jag är också glad för att det nordiska perspektivet har blivit allt starkare i debatten. Vi har i Försvarsberedningen en bred uppställning och enighet kring att det nordiska samarbetet ska utvecklas. Jag har stora förhoppningar att så kommer att bli fallet i framtiden.

Även om vi stärker den nationella dimensionen framöver utesluter det inte att vi medverkar i olika FN-mandaterade, internationella operationer. Vad jag har förstått finns det också i nuläget propåer om att vi ska gå in i ytterligare engagemang.

När vi tittar på vår omvärld kan vi se att den militära förmågan i Ryssland höjs successivt på ett målmedvetet, långsiktigt sätt. Stora pengar investeras i detta, övningsverksamheten ökar och underrättelseverksamheten ökar både i vårt närområde och i Sverige.

I den finska säkerhetspolitiska rapport som presenterades 2012 konstaterar man att Rysslands utrikespolitiska linje, samhällsutvecklingen i landet och moderniseringen av de ryska väpnade styrkorna påverkar Finlands närmiljö. Det är ett viktigt och intressant konstaterande som även har bäring på den svenska debatten om hur vi ska utveckla vår position och ståndpunkt i framtiden.

Försvarsberedningen skriver i sin säkerhetsanalys från maj 2013: ”Ryssland markerar sin stormaktsposition med alla tillgängliga medel inklusive militära. Den ryska ledningen ser kärnvapen som en garant för denna stormaktsposition. Ett land med fortsatta stormaktsambitioner i Sveriges närområde är ett faktum som vi har att i än högre grad förhålla oss till. Detta påverkar vår säkerhetsmiljö.”

Det är bra att Finland och Sverige har valt ett ordval som är i stort sett identiskt i sina säkerhetspolitiska rapporter. Försvarsberedningen konstaterar också att sedan 2007 har den militära övnings- och underrättelseverksamheten i Östersjöområdet ökat.

Samarbete i Norden, Nordefco med 130 samarbetsprojekt och cross-border training på Nordkalottområdet och i förhållande till Danmark är projekt som visar på hur man tillsammans kan öka militär förmåga men också hur man på det här sättet kan träna tillsammans och utnyttja varandras styrkor.

Beslutet om att engagera sig i Island där de nordiska länderna ska ta ett gemensamt ansvar för luftrumsovervakning – för svensk och finsk del handlar det om övningsverksamhet – är en viktig markering i en tid när även det militära intresset i Arktisområdet ökar. Det är samtidigt en markering om att vi vill utveckla det nordiska samarbetet även i praktiken.

I Försvarsberedningen säger vi att vi är beredda att titta på gemensam incidentberedskap och även gå in i det svåra, men viktiga, området gällande utbyte av försvarsplaneringar.

Det nordiska samarbetet lider just nu av ett bakslag. Vi skulle utveckla artillerisystemet Archer tillsammans med Norge som nu vill avsluta den delen. Men det finns regelverk, juridik och annat som måste redas ut i anslutning till detta. Det är helt klart ett bakslag, som kanske har sin grund i att Norge bytte både regering och ÖB vid samma tillfälle



vilket sedan ledde till att en hel del olyckliga saker sammanföll. Detta måste redas ut ordentligt mellan Norge och Sverige och mellan regeringarna. Vår regering har ett ansvar för att ta tag i de frågorna.

Samverkan med Finland är viktigt. Det sker genom amfibieövningar och genom att bägge länderna är beredda att öva inom ramen för Nato Response Force och nu utvecklar marint samarbete. Det finns stor potential för att fortsätta.

Sverige saknar en egen cyberstrategi. Våra grannländer har upprättat en sådan, och vi måste koppla en svensk cyberstrategi till en nordisk cyberstrategi. Försvarsberedningen bör ta tag i detta, men riksdagen bör också uttala att vi ska ha det. Det är egentligen obegripligt att Sverige inte har utvecklat en sammanhållen nationell cyberstrategi. Det är viktigt att markera det.

När vi går in i det nordiska samarbetet och ser att vi måste engagera oss i detta med ökad kraft är det också viktigt att göra vår egen hemläxa. Riksrevisionens rapport om försvarets förmåga till uthålliga insatser innehåller en hel del beskheter som vi måste ta till oss. Man konstaterar att Försvarsmakten varken i dag eller de närmaste åren kommer att leva upp till de krav på insatsverksamheten som regeringen och riksdagen beslutat om. Det finns inte tillräckligt med materiel eller personal för att leva upp till detta. Antalet gruppbefäl, soldater och sjömän räcker inte för att fullgöra nationella uppgifter och genomföra insatser utomlands. Vidare saknas en rad nyckelkompetenser i insatsorganisationen. Försvarsmaktens materiel räcker heller inte för att genomföra nationella och internationella uppgifter i den omfattning regering och riksdag beslutat.

Det är oerhört stark kritik som vi måste förhålla oss till med ödmjukhet under den kommande tiden då vi ska jobba med hur vi ska utveckla det svenska försvaret. Det finns stora brister, men det finns naturligtvis också mycket engagerad personal och oerhört fina insatser som görs i vardagen, även i olika operativa sammanhang. Men för den skull får vi inte blunda för de stora problem som bland andra Riksrevisionen pekar på. Vi får inte heller blunda för de besök vi gör hos olika förband och de diskussioner som förs där. Det är vi politiker som i förlängningen har ansvar för att åtgärda de saker som förs fram där.

Det är viktigt med samarbete kring Östersjön. Vi vill att det ska vara ett fredens hav, och vi ska arbeta med ett brett säkerhetsbegrepp som innehåller både den mjuka och den hårda delen. Vi måste skapa samarbete mellan länderna, till exempel med sjölägesinformation, miljöskydd och katastrofberedskap. Rysslands medverkan i det samarbetet saknas till vissa delar, och vi bör vara aktiva för att få dem att delta. Det handlar också om att med hjälp av handel, turism och olika sådana saker binda samman länderna på ett positivt sätt.

Utöver det har vi ett ökat antal transporter på Östersjön. Vid varje uppmätt tidpunkt handlar det om 2 000 fartygsrörelser. Det som transporteras är olja, gas och energi, och det kräver också miljö- och säkerhetspolitiskt samarbete.

Den ökade ryska militära övnings- och underrättelseverksamheten i Östersjön bör noteras, vilket vi har gjort i flera rapporter. Tillsammans med energiflödena får det effekter för bland annat Gotlands strategiska position. Det borde därför få effekt även i försvarsplaneringen. Vi bör planera för ökad militär närvaro på Gotland. Luftvärn är en mycket viktig

del i det. Kopplingarna till markförband och kopplingen till flyg och marin verksamhet är också viktiga.

Det är inte detsamma som att vi ser en hotbild riktad mot Sverige, men ökad militär kapacitet i vårt närområde påverkar den svenska säkerhetsmiljön. Som jag har sagt tidigare har vi gjort samma konstaterande som Finland gjort i sin egen vitbok.

I ett kritiskt läge blir Gotland militärstrategiskt intressant. Därför måste en högre nivå av svensk militär närvaro på Gotland tillhöra normalbilden. Att i ett kritiskt läge göra alla omdisponeringar till Gotland kan ha effekter som vi inte har räknat med. Det kan ge intryck av eskalering, och vi vet inte heller vilka förutsättningarna är för att de åtgärder vi vidtar i ett sådant läge ska lyckas. En klok och långsiktig planering innebär alltså att man förändrar normalbilden och har ökad svensk militär närvaro på Gotland. Det är väldigt viktigt, och vi kommer att driva det i Försvarsberedningen och i olika andra sammanhang. Riksdagen ska nu ta ställning till ett sådant konkret förslag, och jag beklagar att utskottsmajoriteten har valt att föreslå avslag på detsamma.

Gotland är naturligtvis en del av en helhet, men Gotland är också en särskild del av landet som ligger på en sådan plats att det i ett givet läge blir intressant både för den ryska sidan och för Natosidan. Vi får aldrig agera på ett sådant sätt att det finns ett säkerhetspolitiskt vakuum kring Gotland. Jag upprepar att luftvärnsdelen alltså är väldigt viktig i det här sammanhanget.

Det är även så att en rysk gasledning i dag går genom svensk ekonomisk zon vilket godkändes med ett majoritetsbeslut i Sveriges riksdag.

Vi har alltså stora utmaningar framför oss, och vi måste inse att världen har förändrats. Det är ett annat scenario i dag än för exempelvis tio år sedan. Även om det inte finns konkreta hotbilder måste man förhålla sig till ökningen av den militära förmågan. Man måste jobba med både det hårda och det mjuka när det gäller att skapa bred säkerhet. Framför allt måste man klara av den nordiska gemensamma utmaningen som är mycket viktig. Att vidta åtgärder på Gotland är något som vi anser har positiv bäring också på de baltiska länderna samt i förhållande till Finland.

Låt mig kort nämna att vi föreslår att den förmågeutveckling som är huvudstrategin från svensk sida och nära kopplad till svensk försvarsindustri även bör kopplas till beslut om nationella säkerhetsintressen. Det gäller både stridsflyget och undervattenssystemet.

Med det, herr talman, yrkar jag bifall till de socialdemokratiska reservationerna.

I detta anförande instämde Peter Jeppsson (S).

Anf. 28 PETER RÅDBERG (MP):

Herr talman! Kampen för en hållbar utveckling, både miljömässigt och socialt, är i förlängningen en kamp för fred. Vi kan minska risken för konflikter genom riktade åtgärder mot krisernas grundorsaker inom ramen för arbetet för en rättvis och hållbar utveckling.

FN:s säkerhetsråd har slagit fast behovet av att förebygga väpnade konflikter genom att angripa deras grundorsaker som fattigdom, brist på demokrati och mänskliga rättigheter samt utnyttjandet av naturresurser.

Det innebär att vår nationella säkerhet måste breddas för att kunna möta alla de risker och hot som kan drabba vårt land och vår befolkning både direkt och indirekt. Det svenska deltagandet i FN-ledda fredsfrämjande insatser är en del i detta och måste öka från en i dag historiskt låg nivå.

Svensk och europeisk säkerhetspolitik har förändrats under den senaste tiden. I dag talar alla partier, mer eller mindre, om den breddade hotbilden. Försvarsberedningen 2007 och Försvarsberedningens rapport den 31 maj förra året, *Vägval i en globaliserad värld*, lägger mycket stor vikt vid andra hot mot vårt samhälle än de rent militära hoten. Jag tycker att det är en positiv utveckling som har kommit till stånd i den svenska debatten men också i den europeiska det senaste decenniet.

Det breda perspektivet på säkerhet inbegriper snart sagt alla samhällssektorer. Säkerhet är ett vidare begrepp än endast skydd av det egna fysiska territoriet. Den svenska säkerhetspolitiken är en del av samhällets samlade resurser för att möta hot och utmaningar mot vår säkerhet. Säkerhetspolitiken inbegriper en stor del av det breda perspektivet på säkerhet, dock inte allt. Den mer oförutsägbara och komplexa utvecklingen i världen förstärker behovet av en väl fungerande och allsidig analys- och underrättelseförmåga.

Sveriges säkerhetspolitik syftar ytterst till att garantera landets politiska oberoende och självständighet. Hävdandet av vårt lands suveränitet är en förutsättning för att Sverige ska kunna uppnå målen för vår säkerhet. Den svenska säkerhetspolitiken ska, inom ramen för målen för vår säkerhet, förebygga krig och framväxten av hot mot svensk, nordisk och europeisk säkerhet. Säkerhetspolitiken ska genom vårt stöd till FN bidra till global fred, säkerhet och utveckling, och Sverige tar genom medlemskapet i EU ett solidariskt ansvar för Europas säkerhet.

Sedan kalla krigets slut har den svenska säkerhetspolitiken ändrats i grunden. Medlemskapet i EU ändrade förutsättningarna för den svenska utrikes- och säkerhetspolitiken. Hot mot freden och vår säkerhet avvärjs bäst i gemenskap och samverkan med andra länder. Det går i dag inte att se militära konflikter i vårt närområde som skulle påverka endast ett land.

Sverige kommer inte att förhålla sig passivt om en katastrof eller ett angrepp skulle drabba ett annat medlemsland eller ett nordiskt land, och vi förväntar oss att dessa länder agerar på samma sätt om Sverige skulle drabbas. Sverige bör därför kunna ge och ta emot såväl civilt som militärt stöd.

I december 2009 trädde EU:s Lissabonfördrag i kraft. Inom Europa finns ett ömsesidigt beroende som stärker solidariteten mellan länderna. Den solidariska säkerhetspolitiken ska vara grunden för den svenska försvars- och säkerhetspolitiken. Det nordiska samarbetet är ett komplement till de existerande samarbetena inom EU och Nato. Men samarbetet mellan de nordiska länderna bör öka, och då kanske i första hand med Finland.

Som ett led i att klargöra vilka prioriteringar Sverige bör göra gällande det nordiska samarbetet är det viktigt att utvärdera hur Sveriges försvarspolitiska samarbete i Norden, inom EU, med Nato och andra berörda forum kan utvecklas. Hur dessa samarbeten ska kunna förbättras ytterligare bör analyseras och utvecklas i särskild ordning.

Det nordiska försvarssamarbetet ska fördjupas genom bland annat fortsatt koordinering av utbildnings- och övningsverksamheten samt det befintliga nordiska flygövningsarbetet utvecklas, vilket även kan omfatta gemensam incidentberedskap.

Herr talman! Sverige måste skapa sig en ny säkerhetsstrategi som vilar på en bredare grund än den vi har i dag. En säkerhetsstrategi är inte längre något exklusivt för det militära försvaret, utan har sin giltighet över hela samhället. Globalisering innebär att det inte går någon skarp gräns mellan extern och intern säkerhet, mellan civila och militära åtgärder. En modern nationell säkerhetsstrategi måste omfatta alla dessa aspekter.

Det är inte bara staten Sverige som efterfrågar säkerhet, utan också dess invånare. Sverige behöver därför en ny nationell säkerhetsstrategi. En sådan innebär inte att gränsen mellan civilt och militärt bör suddas ut. Däremot är själva idén att skapa synergier och koordinering mellan statens olika resurser.

Sverige är ett litet land, och vår strategiska handlingsfrihet är därmed begränsad. Det innebär att vi inte ensamma kan möta många av dessa hot och risker. Vi kan exempelvis inte själva skydda den internationella sjöfarten, som vårt välstånd är beroende av. Vi klarar inte ens av att skydda svenska fartyg – annat än i vårt närområde – trots att fartygen och deras besättningar täcks av de säkerhetspolitiska målen. Vi måste i ett skarpt läge lita till att vi får hjälp från det internationella samfundet.

Den nationella säkerhetsstrategin ska klara ut de övergripande principerna för hur samhällets olika delar ska samverka för att uppfylla målen för vår säkerhet gentemot prioriterade hot och risker. Strategin måste naturligtvis ha medborgarnas stöd. Den måste också ge en inriktning om var och i vilka sammanhang akuta insatser i första hand är aktuella eftersom en sådan inriktning styr vilka resurser som behövs – utbildning, övning, doktrin och utrustning.

Därmed, herr talman, yrkar jag bifall till reservationerna 1, 6 och 12.

Anf. 29 MIKAEL JANSSON (SD):

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 3, 4, 8 och 11.

Sverige var under kalla kriget en väl rustad försvarsmakt. Vi bidrog till världsfreden genom att Sverige var mycket svärgenomträngligt för Sovjet i händelse av anfall från deras sida. När Sovjet efter kapprustningen med USA kollapsade tog kalla kriget slut 1990–1991. Det följdes i Sverige av en tid med många förbandsnedläggelser, vilket resulterade i att vår militära förmåga i stort sett blev obefintlig eller lika med noll. Fenomenet fick benämningen den strategiska pausen.

Den obefintliga militära förmågan har dock inte oroat den nuvarande regeringen särskilt mycket. Jag förmodar att regeringen antar att andra länder ska betala för vår säkerhet. Emellertid har pendeln nått sitt yttersta och börjar pendla tillbaka. Nu heter det åter att svenska försvarets viktigaste uppgift är försvaret av vårt territorium och våra direkta omedelbara intressen. Sveriges försvar börjar i Sverige. Sverige ska åter ha en försvarsplanering. Tyvärr får vi konstatera att det hade varit bättre om vi inte hade skurit ned försvaret så totalt och vårdslöst. Det har varit dyrt att skrota system. Nu blir det dyrt att återskapa dem.

Hotet mot Sverige och våra grannländer är svåra att förutsäga. De kan uppstå plötsligt, och beredskapen måste därför vara god. Det aktuella hotet mot Sverige är under överskådlig tid litet. Inget land skulle tjäna på att angripa Sverige. Men det potentiella hotet finns inför framtiden. Om det uppstår starkt beväpnade och övade krigsmakter med en stor volym i en framtid måste vi förhålla oss till dem. Ett återtagande av vår försvarsförmåga tar tid. Vi måste alltså i dag lägga oss på en rimlig nivå.

IO14, regeringens insatsförsvar, som ska vara klart 2023, är för litet för att skapa tillräckliga och avskräckande trösklar mot framtida angrepp. IO14 är också underfinansierat med 30–50 miljarder kronor. Att Försvarsmaktens främsta uppgift är att hävda och värna Sveriges suveränitet samt våra rättigheter och nationella intressen måste därför tydliggöras.

Vi har nya miljöer som vi måste räkna in i försvarsuppgiften. En sådan är Arktisområdet. Naturtillgångar som olja, gas, mineraler och fiske håller på att förvandla området geopolitiskt på ett dramatiskt sätt. Samarbetet mellan flygbaserna i Rovaniemi, Luleå och Bodö bör utvecklas. Det svenska försvaret måste vidare bibehålla och utveckla ubåtsjaktförmågan.

Sverigedemokraterna betraktar Sverige som, i fallande ordning, en del av en nordisk, europeisk, västerländsk och global gemenskap. I linje med detta vill jag särskilt arbeta för att stärka den nordiska identiteten. Att delta i försvarsoperationer kräver ett stort mod och engagemang som går längre än till sig själv. Under andra världskriget såg vi många svenskar som gjorde Finlands sak till sin egen. Det nordiska samarbetet har redan innan vi diskuterar det praktiska rent psykologiska fördelar. Nordbor är lika och har lätt att känna solidaritet.

Jag kan förvisso konstatera att Försvarsberedningen som ett första steg har framhållit vikten av att bredda och fördjupa det nordiska samarbetet. Jag vill driva det nordiska försvarssamarbetet så långt som möjligt, och jag anser att Sverige bör undersöka möjligheten att fördjupa det nordiska militära samarbetet i linje med Stoltenbergrapportens förslag. Jag menar därför att Sverige bör verka för en delvis gemensam försvarsplanering för de nordiska länderna.

Om vi är beredda att betala vår egen säkerhet är det mer än troligt att amerikanerna låter oss följa ett nordiskt spår i det kommande säkerhetsbygget. Ytterst ser jag det som nödvändigt att inom ramen för det nordiska samarbetet verka för en konkretisering av den nordiska solidaritetsförklaringen i hela skalan från krishantering till fullskaligt krig i Norden. Därutöver menar jag att Sverige bör verka för ökade insatser för att uppnå en samordnad nordisk havsövervakning och ett samordnat nordiskt satellitsystem.

Sverige bör avsäga sig deltagande i ytterligare beredskapsperioder för EU:s stridsgrupper och därmed även lämna alla eventuellt pågående förberedelser för att delta i dessa eftersom stridsgrupperna är ett förstadium till uppbyggnad av en egen krigsmakt för EU. Jag menar att EU fortfarande inte har format någon överstatlighet på försvarsområdet, men att en sådan utveckling har påbörjats. EU:s stridsgrupper kan ses som ett led i detta, och därför bör inte Sverige delta. Lika lite som EU bör bli en nation med egen lagstiftning och skatterätt bör EU förses med en egen krigsmakt.

Den svenska försvarsindustrin har en mycket hög kompetens och har en strategisk betydelse för Sverige. Det är därför angeläget att en försvarsindustristrategi upprättas och att Sverige tydligt definierar säkerhetspolitiska intressen som är kopplade till särskilda kompetenser i fråga om tillverkning av eller handel med försvarsmateriel. Jag menar att detta är avgörande för att en svensk myndighet som upphandlar försvarsmateriel sedan kan använda undantagsregeln i artikel 346 i EUF-fördraget på liknande sätt som andra medlemsländer som har en viktig försvarsindustri.

De produkter som den svenska försvarsindustrin ska konkurrera mot på världsmarknaden är ofta initierade med statliga forsknings- och utvecklingsanslag. Motsvarande satsningar för att utveckla och bygga upp förmåga i Sverige är därför viktiga även för den försvarsindustri som verkar här i landet. Att produkter som har tagits fram i nära samarbete med den svenska staten för mycket stora belopp inte anskaffas av det svenska försvaret ser jag som mycket allvarligt.

Anf. 30 TORBJÖRN BJÖRLUND (V):

Herr talman! Jag börjar med att yrka bifall till reservationerna 9 och 12, som Vänsterpartiet står bakom.

I det här betänkandet finns ett antal olika saker som är värda att ta upp, diskutera och argumentera om när det gäller svenska försvaret, vår förmåga, vilket säkerhetshot vi står inför och hur hotbilden ser ut. Men det finns också i dag ett pågående arbete i Försvarsberedningen, som ska lämna ett yttrande den 31 mars, vilket innebär att det är för tidigt att göra starka ställningstaganden i vissa frågor.

När det gäller säkerhetsstrategin och hotbilden har Försvarsberedningen lämnat en rapport där man är relativt enig, men Vänsterpartiet har anmält en avvikande mening där vi framför en annan åsikt. Det handlar framför allt om hur Sverige ska agera som alliansfritt land utifrån en hotbild och där Sverige måste hitta ett sätt att klara sig självt. Vi menar att Sverige inte, som i dag, ska knyta upp sig alltmer till Nato och USA. Jag återkommer till frågan lite senare.

Sveriges förmåga måste bygga på att vi har en grundläggande kunskap att själva försvara vårt land och att hitta strategiska samarbeten som gör att Sverige klarar sig bättre.

Då kommer vi in på det som jag tycker är det viktigaste och det mest problematiska, nämligen det nordiska samarbetet. I betänkandet finns beskrivet olika saker. De frågorna kommer att komma tillbaka även i Försvarsberedningen. Det handlar verkligen om *varför* Sverige ska vara alliansfritt och *varför* Sverige inte ska knytas närmare Nato. Nato är i dag en organisation som bygger på helt andra premisser än vad man egentligen vill påskina. Framför allt är dominansen från den enda supermakten påfallande. Det påverkar naturligtvis samarbetet.

Vänsterpartiet är positivt till ett nordiskt samarbete. Vi tror att det är en bra grund att stå på, det vill säga att utveckla ett nordiskt samarbete civilförsvarsmässigt, till exempel för krishantering, i Försvarsmakten och i vårt försvar. Men det måste ske på ett sådant sätt att vi utgår från ett bilateralt samarbete där varje land i Norden tillsammans med Sverige utvecklar ett försvar där det passar att samarbeta. Det går att göra, tror vi

i Vänsterpartiet, utifrån en öppen attityd till att samarbeta på vissa sätt men inte inom ramen för en försvarsallians.

Vi har sett exempel på hur ett sådant samarbete kan fungera, till exempel flygövningar, där vi har hittat en väg in. Vi ska utveckla det för att få ett utökat nordiskt samarbete men på de premisser som Sverige bestämmer, som ett alliansfritt land med utgångspunkt i vad som behövs för försvaret av vårt eget land. Frågan kommer att utvecklas i Försvarsberedningen, men vi kan diskutera den här också.

Problemet är att Sverige i dag har en nära koppling till något som kan vara kontroversiellt, nämligen samarbetet inom EU och utvecklingen av EU:s stridsgrupper. Vänsterpartiet är kritiskt och tror inte att detta är en framkomlig väg. I grunden handlar det om att Vänsterpartiet inte vill se ett EU som blir Europas förenta stater, där Sverige kommer att tvingas att delta i saker som inte passar landet, som Sverige inte ska ta ställning för. Även där finns saker som vi är kritiska till. Vi vill inte att Sverige ska delta i NBG 2015, Nordic Battlegroup 2015, eftersom det är ett steg in i att göra Sverige beroende. Dessutom ser vi inte någon anledning att över huvud taget samarbeta med Natos stridsgrupper. Det leder oss in på helt andra saker än vad vi i Vänsterpartiet vill ha.

Man bör se till att ha ett bilateralt samarbete med de nordiska länderna, men som vi ser det är utgångsläget för det nordiska samarbetet att man inte ska ha något Natosamarbete. Det har vi också utvecklat i ett särskilt yttrande vid punkt 3.

Något som i dag också är aktuellt är de svenska insatserna utomlands. Vi har en positiv syn på internationella insatser under FN-flagg. Sverige har en historia som ett land som på olika sätt kan visa på internationell solidaritet. Tyvärr finns det exempel på att det här kan slå fel. Vi gör inte på det sätt som ska göras när det gäller fredsbevarande verksamhet, fredsfrämjande verksamhet eller fredsframkallande verksamhet.

Det senaste exemplet, som man kan läsa om i Dagens Nyheter i dag, handlar om våra trupper i Afghanistan och i specialstyrkorna. Är det så att vi ingår i något annat slags verksamhet än det som var tänkt från början och i stället ingår i en operationsverksamhet där vi styrs av framför allt USA och USA:s sätt att föra krig? USA är i dag ifrågasatt på många olika sätt, men det är märkligt tyst om USA från vår regering. Jag hoppas verkligen att vi kan lyfta fram dessa aspekter på ett helt annat sätt. Det behövs en debatt om vad USA står för och gör.

Jag tror att detta är kontroversiellt för vår regering. Man är väldigt insyltad i samarbetet med framför allt USA. När det gäller samarbetet i Afghanistan finns det ju beskrivet hur pass nära vi samarbetar med USA. Detta bör tas upp på ett helt annat sätt, tycker vi. Det samarbetet bör avvecklas, eftersom det leder oss in på fel väg när det gäller att försvara Sverige och se till att vi gör bra saker i de internationella insatserna. Detta bör lyftas fram på ett helt annat sätt, och jag tror att det kommer att göras i Försvarsberedningens arbete. Dessa frågor är kontroversiella, framför allt för oss i Vänsterpartiet, men vi kommer i alla fall att driva frågan.

Till sist vill jag ta upp detta med Försvarsexportmyndigheten. Vi i Vänsterpartiet är ju kritiskt till all försvarsexport. Vi vet att det behövs export i dagens läge, men den ökar hela tiden. Exporten är kontroversiell utifrån att vi exporterar till länder vi inte ska exportera till. Vi vet att det

är så. Saudiarabienaffären är ett bara ett exempel, med det fortsätter ju. Försvarsexporten gynnas av en myndighet som underlättar denna. Försvarsexporten är inte en bransch bland andra. Det är en väldigt kontroversiell bransch.

Vi måste se till att exportera vapen enligt de regelverk som finns. Jag menar att det gör vi faktiskt inte i Sverige i dag. Vi ska inte exportera till diktaturer och inte till krigförande länder, men det gör vi. Ett steg är att se till att statliga myndigheter inte gynnar exporten av försvarsmateriel. Man kan exportera till länder som är godtagbara, men på sikt får vi en bättre och fredligare värld om vi tar bort all försvarsexport och demilitariserar hela världen. Den är naturligtvis en vision på lång sikt, men vi måste ha den visionen för att utvecklingen ska gå åt rätt håll. Ett steg att börja med är att se till att vi inte exporterar till fel länder. Då kan vi också lägga ned Försvarsexportmyndigheten. Det anser vi att man ska göra.

Anf. 31 HANS WALLMARK (M):

Herr talman! Låt mig komma med en bekännelse. Ibland talar vi alldeles för länge här i kammaren. Jag har varit med om då både 150 och 200 procent av den begärda talartiden förbrukats. Och då har ändå högt värderade kolleger slagit till med att önska både 10 och 15 minuter långa inlägg.

Herr talman! Jag kan själv också ha tummat på nåden, så det här är lika mycket en självkritisk reflexion. Jag tror att det handlar om att ibland skapa konflikter och motsättningar som inte finns, och ibland om att försöka dölja verkliga samband och intressanta mönster bakom en väv av ord. För dagens anförande har jag begärt åtta minuter. Jag hoppas kunna eftersänka något av denna tid. Förhoppningsvis är det till kammarens glädje.

Inför dagens debatt, som bygger på att vi ska behandla ett motionsbetänkande från försvarsutskottet, har jag haft ett utkast till ett anförande på runt sex tätskrivna sidor. Det i sin tur bygger på ett pm som duktiga medarbetare tagit fram på bortåt 60 sidor som handlar om allt från personalförsörjning och materiel till Nato och Gotland.

I grunden är det dock tre aspekter på detta motionsbetänkande jag vill lyfta fram, och låt mig sig visa på dem utan att använda alltför många ord.

För det första: De motioner som behandlas är i många fall återkommande. En hel del av tankarna kan på olika sätt återfinnas i den försvarspolitiska debatten. Från utskottets sida är vi tämligen överens om att flera av dessa nu behandlas i den av regeringen tillsatta Försvarsberedningen. Det finns helt enkelt ingen anledning att föregå den.

I maj 1999 beslutade den dåvarande S-regeringen att Försvarsberedningen fortsatt skulle svara för samråd mellan regeringen och riksdagen om den långsiktiga inriktningen för försvars- och säkerhetspolitiken. Tanken är att Försvarsberedningen ska vara à jour med omvärlden inom sina områden och inkomma med förslag kring dessa. I juli 2012 kom instruktioner som inbegrep analys av den internationella utvecklingen såväl regionalt som globalt. Nästan alla av denna riksdagsdebatts deltagare är också ledamöter av den försvarsberedning som nu är i full gång med sitt arbete.



Till Försvarsberedningens fortsatta arbete kom anvisningar i juli 2013 som innebar att man ska inkomma med förslag för perioden efter 2015. Senast den 31 mars 2014 är det tänkt att Försvarsberedningen ska inkomma med sin rapport till regeringen. Därmed läggs en viktig grund för ett nytt riksdagsbeslut om försvarets inriktning och kraven på operativ förmåga.

Mot denna bakgrund har utskottet haft att behandla ett antal motioner inom sju områden:

- säkerhetsstrategi och anpassad hotbild
- det svenska försvarets förmåga
- nordiskt samarbete
- Östersjösamarbetet
- svenska insatser
- väsentliga säkerhetsintressen och försvarsindustristrategi
- Försvarsexportmyndigheten.

Av den anledningen har det varit naturligt att besvara många av motionerna med hänvisning till Försvarsberedningens pågående arbete. Det finns ingen anledning för mig att söka konflikt inom dessa områden förän Försvarsberedningen har getts möjlighet att presentera sin nästa rapport.

För det andra: Låt mig ändå fästa uppmärksamheten på ett brett motionsområde, Norden och Östersjön. Som vicepresident i Nordiska rådet under 2014 känns det helt naturligt för mig att kasta ljus över en del av frågeställningarna.

Det finns exempelvis motioner som berör Arktis och vår förmåga i norr. Ett svar på dessa och ett gott exempel att framhäva är ökad samverkan mellan flygbaserna i Rovaniemi, Luleå och Bodø. Det handlar om att bevara och utveckla den kompetens som Sverige har av verksamhet i subarktisk miljö.

Precis som Försvarsberedningen noterade i sin säkerhetspolitiska rapport som presenterades i maj 2013 handlar det om förebyggande samverkan. Det är fråga om organiserat samarbete till förenade operationer i kris- och krigstid.

Just dimensionen försvars- och säkerhetspolitik är något som uppmärksammas mer i nordiska sammanhang. I Norden kan erfarenheter dras och ge positiva effekter inom underrättelse, försvarsplanering och operativ samverkan, som exempelvis luftträningen nu över Island.

Utskottet noterar att flera av yrkandena redan har genomförts eller hanteras vidare inom ramen för befintliga strukturer. Försvarsberedningen föreslår att det nordiska försvarssamarbetet fördjupas, bland annat genom fortsatt koordinering av utbildnings- och övningsverksamheten, men även incidentberedskap och informationsutbyte kan komma att omfattas. Viss lagstiftning kan också komma att behöva uppdateras för att kunna motsvara de legala krav som omvärldsförändringarna innebär.

Samtidigt konstaterar utskottet att över 130 nordiska samarbetsaktiviteter, inom ramen för Nordefco, pågår inom en rad olika områden, vilket

visar på omfattningen av det befintliga nordiska samarbetet. De fem nordiska försvarsministrarna har också nyligen undertecknat ett avtal om ökat samarbete kring transportflyg. I Nordiska rådets regi genomfördes förra året ett första rundabordssamtal med företrädare för de nordiska parlamentens försvarsutskott och ett antal försvarsministrar. Det skedde i Finland, som då var ordförandeland i Nordefco. I det svenska ordförandeskapet i Nordiska rådet för 2014 finns ambitionen att genomföra något liknande lyckat arrangemang.

Avslutningsvis, för det tredje: Vi skriver nu slutet av januari månad. Det är vad som kallas supervalåret 2014. Då börjar det bli alltmer intressant att jämföra de olika regeringsalternativen. Av medierna att döma finns det ambitioner hos de rödgröna partierna att ersätta Alliansen.

En hel del av det som man önskar, som nu har framförts, kostar pengar. Då är det intressant att veta: Hur ser rödgrön försvarspolitik ut?

I samband med budgetdebatten som vi höll i december 2013 framstod skillnaderna på ett närmast övertydligt sätt. Vänsterpartiet ansåg att tiden var inne att redan för 2014 dra ned 1 miljard inom försvarsområdet. Miljöpartiet ville inte vara sämre utan önskade minus 1,6 miljarder. Långsiktigt talar Vänsterpartiet om att minska med 3,4 miljarder de kommande tre åren, och Miljöpartiet vill minska med 7,2 miljarder de kommande fyra åren. Från socialdemokratiskt håll föreslogs i vart fall inga besparingar för i år, 2014.

Dock har en del halvkvädda visor hörts om ett möjligt besparingstryck på landets större myndigheter på kanske bortåt 10 miljarder. Det skulle väl för en av de största myndigheterna, Försvarsmakten, ifall det verkställdes innebära någon miljard eller så i ospecificerad neddragning.

Till det kommer då detta motionsbetänkande som vi behandlar, där det spretar i olika riktningar. Vänsterpartiet vill att Sverige lämnar samtliga åtaganden i den nordiska stridsgruppen 2015 – något jag svårligen ser som socialdemokratisk politik. Och i fråga om Försvarsexportmyndigheten, FXM, anser både Miljöpartiet och Vänsterpartiet att den bör läggas ned – något jag svårligen ser som socialdemokratisk politik.

Så frågan kvarstår sannerligen: Hur ser en samlad rödgrön försvarspolitik ut ifall det skulle bli ett regeringsskifte? Det är en varudeklaration medborgarna rimligen borde kunna ställa krav på inför september 2014.

Herr talman! Med dessa ord vill jag yrka avslag på motionerna och bifall till förslaget i betänkandet i dess helhet.

Anf. 32 PETER HULTQVIST (S) replik:

Herr talman! Hur ser borgerlig försvarspolitik ut efter höstens val? Är statsministern överens med vice statsministern? Det verkade inte så i Sälen. Och var befinner sig Göran Hägglund i sammanhanget? Han verkar inte vara överens med statsministern. Här finns uppenbarligen en spännvidd.

Vi som har deltagit i Försvarsberedningen kan ju konstatera att det så kallade borgerliga blocket inte alltid håller ihop i alla debatter. Så frågan är: Hur ska ni ha det efter valet?

Och hur värderar ni Försvarsberedningens arbete? För oss är det så att kan vi åstadkomma en blocköverskridande lösning förutsätter vi att den gäller. Det är väl lika med Vapenexportutredningen, där Wallmark själv

deltar. Har Wallmark någon annan ambition än att en blocköverskridande lösning i den utredningen ska gälla?

Om vi tar frågan om Gotland, exempelvis: Är ni överens inom det borgerliga blocket om hur ni ska se på Gotland? Vi förordar från vår sida att man ska göra förstärkningar på Gotland, bland annat med luftvärnskapacitet. Jag vet att Folkpartiet i olika sammanhang har framfört att man bör göra förstärkningar på Gotland. Hur ser Wallmark på det här? Hur ser Moderaterna på det här?

Det är faktiskt tillåtet, Wallmark, att ha en uppfattning även om man är medlem i Försvarsberedningen. Även om man deltar i det arbetet är det inte så att man har yttrandeförbud eller att locket behöver vara på. Jag vill bara påminna om att det i direktiven till utredningen står att offentlig debatt ska stimuleras. Det är en av Försvarsberedningens uppgifter. Jag vet inte om Wallmark har glömt bort detta.

Hur ska ni ha det med Gotland? Ge ett besked här om var Moderaterna står! Det är rätt så klart var vi står. Det är rätt så klart var Folkpartiet står. Hur har du det med enigheten? Det vore bra om du redde ut det.

Anf. 33 HANS WALLMARK (M) replik:

Herr talman! Jo tack, jag har det rätt bra med enigheten. Jag tycker att det är viktigt, precis som Peter Hultqvist säger, att vi inte ska lägga locket på i försvarsdebatten. Jag har deltagit i ett antal försvarsdebatter arrangerade av olika organisationer, bland annat med folkpartisten Allan Widman, och det är inte alltid så att vi tycker helt klockrent lika. Däremot representerar vi båda allianspartier som de senaste åtta åren har levererat åtta helt eniga alliansbudgetar.

Jag är helt övertygad om att vi inför valet 2014, precis som vi gjorde i valet 2006 och valet 2010, kommer att begära ett mandat för en gemensam allianspolitik. Det innebär inte att det inte kommer att finnas åsiktskillnader och nyanser inom detta område, i likhet med alla andra politiska områden. Men det vi kan se tillbaka på är att vi har levererat och har levererat i enighet.

Dock måste jag säga, herr talman, att när man ser spännvidden bland de rödgröna förslagen, där vi pratar om mångmiljardförslag på neddragningar de kommande åren, blir det intressant att fråga: Vilket är då det rödgröna alternativet inför september 2014?

Jag håller med – vi har ett antal utredningar och beredningar som pågår nu. Min ambition är att försöka nå bred enighet i dem. Därför tror jag också att det är viktigt att inte positionera sig eller låsa sig i onödan för att söka den typen av konflikter, för det underlättar inte möjligheten att nå en bredare enighet – precis som jag har uppfattat att Peter Hultqvist också efterlyser.

I det läget är det med Gotland som med allting annat. Men om man föreslår saker och ting, om man önskar, brukar det medfölja en prislapp. Då är det viktigt att det finns ett samband, en korrelation, mellan vad man vill ha och vad man är beredd att betala. Då noterar vi, herr talman, vissa differenser, olikheter, på den rödgröna sidan.

Anf. 34 PETER HULTQVIST (S) replik:

Herr talman! Jag tror att Wallmark har läst direktiven till Försvarsberedningen. Där står det att man bör ta konsekvenserna av de förslag som

läggs från beredningen också på den ekonomiska sidan. Är det så att vi kommer överens om någonting när det gäller exempelvis Gotland, att vi kommer överens om någonting när det gäller luftvärnskapaciteten, har också ni om ni är med i överenskommelsen att ta de ekonomiska konsekvenserna av detta.

Jag vet inte hur Wallmark värderar en blocköverskridande lösning. För oss är det så att gör vi en blocköverskridande överenskommelse nu ska den gälla oavsett vilken regering som kommer till makten. Då är det det som är politiken. Annars begriper inte jag vad vi ska ha en försvarsberedning till.

Därför blir den här exercisen med vem som tycker vad i den offentliga debatten just nu i praktiken rätt så ointressant. Det intressanta är papperet den 31 mars, och då förutsätter jag att vi har nått denna överenskommelse. Det är vår allvarliga strävan.

Jag noterar de spänningar som finns på den borgerliga sidan, så ska man föra debatten på Wallmarks nivå bör han nog redovisa mer i detalj vad borgerlig försvarspolitik innebär efter valet. Men jag förutsätter att det är det som står på papperet den 31 mars som gäller.

När det sedan gäller Gotland skulle det väl egentligen inte vara så svårt, Wallmark, att göra ett försök att ge något besked om Moderaterna har någon uppfattning över huvud taget. Det finns flera partier här som har uppfattningen att vi bör göra något åt Gotland. Vi får inte agera så att det finns ett säkerhetspolitiskt vakuum här långsiktigt. Vi vill etablera normalbilden av att vi har en högre närvaro militärt. Det kan organiseras på många olika sätt. Det kan också organiseras kostnadseffektivt.

Kan du ge ett svar, Hans Wallmark: Vad tycker du om Gotland? Har ni någon ambition eller inte?

Anf. 35 HANS WALLMARK (M) replik:

Herr talman! Får jag bara påminna både kammaren och Peter Hultqvist om att Alliansen har styrt sedan 2006 och har lagt åtta gemensamma alliansbudgetar.

Då är det intressant att höra Peter Hultqvist, herr talman, som säger att om man blir överens och lägger ett förslag som dessutom kan ha en kostnadssida utgår han ifrån att detta blir rödgrön regeringspolitik ifall det blir ett regeringsskifte.

Jag tycker att den uppgiften är intressant, och jag hoppas att den kan bekräftas av Vänsterpartiet och Miljöpartiet, för det är då ett klart besked om vad som är rödgrön regeringspolitik på försvarsområdet.

Därmed blir den försvarsbudgetdebatt vi hade i december lite onödig i någon mening, för de rätt kraftiga besparingsförslag som lades från Vänsterpartiet och Miljöpartiet är därmed obsoleta. Det är ett bra besked på det sättet.

När det gäller Gotland visar Peter Hultqvist i sin replik att det finns olika förslag och att man kan kostnadsberäkna dem på olika sätt. Men låt oss då titta på det, och låt oss diskutera det.

Jag tycker däremot att den bild som försvarsutskottets ordförande målar upp av att det skulle vara ett tomrum på Gotland och i Östersjön i grunden är helt felaktig. Jag tycker inte att den är tilltalande för de hemvärnspersoner vi har på Gotland. Den är inte till förmån för Lv 6, som i

Anf. 36 PETER RÅDBERG (MP) replik:

Herr talman! Hans Wallmark är mästare på att tala om andra partiers politik och inte så mycket om sin egen. Det är nog inte första gången som Wallmark står för den konsten, så att säga.

Jag tycker ändå att Moderaterna och Miljöpartiet har en ganska likartad syn, i alla fall på hotbilden, och det gläder mig.

Jag har en konkret fråga. Jag lyfte upp den nya nationella säkerhetsstrategin eftersom hoten mot vårt samhälle i dag är ganska omfattande. Det är ju inte direkt ett militärt hot som står för dörren, utan det finns en hel del andra hot. Jag nämnde att det inte går någon skarp gräns mellan extern och intern säkerhet eller mellan civila och militära åtgärder. Det krävs därför att man skapar synergi och koordinering mellan statens olika resurser för att stå emot ett eventuellt hot.

Min fråga till Hans Wallmark är: Hur ser du på att vi får en ny nationell säkerhetsstrategi? Det har inte funnits en sedan andra världskriget, tror jag, eller kanske till och med långt innan dess. Hur ser Hans Wallmark på detta?

Anf. 37 HANS WALLMARK (M) replik:

Herr talman! Låt mig först krångla mig ur Miljöpartiets ”kram” att vi i allt väsentligt skulle ha precis samma syn på hotbilden. Dock vill jag ge er rätt i att vi är många partier som har en rätt likartad syn.

Det kommer till uttryck i *Vägval i en globaliserad värld*, som är Försvarsberedningens första rapport och som ger den säkerhetspolitiska analysen. Där tycker jag att det är en styrka att vi är många partier som kan skriva oss samman om hur vi ser på omvärlden i alla dess dimensioner. För det och den björnkram som Peter Rådberg och Miljöpartiet ger mig använder vi ungefär 200 sidor, varav drygt 20 handlar om just Ryssland.

Jag tycker att det är värdefullt med den säkerhetspolitiska analysen, för ibland blir den säkerhetspolitiska debatten alltför allmän. Det blir one-liners, slagord och förenklingar. Jag tror att just säkerhetspolitisk analys kräver fördjupningar, och jag tycker att Försvarsberedningens säkerhetspolitiska analys har bidragit till den delen i debatten.

Jag tycker också att det Peter Rådberg pekar på, att det finns olika dimensioner, i allt väsentligt är riktigt. Försvarsberedningen hade för några dagar sedan en offentlig hearing som handlade om civil beredskap och hade över 100 besökare – jag tror att det var 120 eller 140. Det visar det intresse som finns att se olika dimensioner av försvars- och säkerhetsfrågor.

Civil beredskap och den typen av frågeställningar tror jag är väsentliga. Det är också någonting som lyfts fram i debatten och från Försvarsberedningens sida, att det handlar om it och cyber, energisäkerhet, informationsflöden och den typen av aspekter.

Huruvida jag vill låsa mig vid Miljöpartiets förslag eller inte, det vill jag inte svara på här och nu i kammaren, herr talman.

Anf. 38 PETER RÅDBERG (MP) replik:

Herr talman! Det är rätt som Hans Wallmark säger: När man tar olika hotbilder, cyber och så vidare, del för del är i stort sett alla partier rätt överens. Problemet är att det inte finns någon sammanhållen politik eller säkerhetsstrategi.

Jag tycker att det är en brist för Sverige att man inte har just en säkerhetsstrategi utifrån dagens hotbild. Därmed inte sagt att vi ska förminska försvarets makt på något sätt utan kanske tvärtom. Vi ska lyfta upp det, och då kan vi också synliggöra det på ett helt annat sätt. Det är bristen, att det inte finns någonting, som jag tycker är det allvarliga.

Vi kan se på händelsen i Norge. Den norska staten stod ganska handfallen inför det terrordåd som inträffade. Skulle man utnyttja helikoptrar eller polisen och civila? Vad skulle man göra? Vi vet ju resultatet.

Vi såg vid tsunamikatastrofen att Sverige också blev lite handfallet – hur gör vi nu?

Jag förminskar alltså inte försvaret; jag vill bara ha en strategi. Hur ska staten göra ifall det värsta inträffar? Problemet är då, Hans Wallmark, att vi inte har något svar på den frågan. Skulle Breivik slå till i Sverige i morgon står vi antagligen lika handfallna som Norge gjorde för ett par år sedan. Därför krävs det, tycker jag och precis som du själv säger, en analys av detta. Det är det vi i Miljöpartiet har eftersträvat i flera års tid.

Anf. 39 HANS WALLMARK (M) replik:

Herr talman! Först måste jag tacka Peter Rådberg för att han nu har breddat sitt kramande till att gälla fler partier. Det kändes lite ensamt att vara ensam moderat mot Miljöpartiet.

Dock delar jag i allt väsentligt det Peter Rådberg tar upp. Jag tycker att Miljöpartiet och Peter Rådberg har gjort en viktig insats genom att införa den här typen av aspekter i den säkerhetspolitiska diskussionen.

När jag reser omkring i omvärlden framhävs terrorism som ett av de stora hoten. Det har vi ju sett, inte bara i form av vad som hände i Oslo. Det har handlat om ett attentat riktat mot en enskild soldat i London, där man använde nätets snabbhet för att sprida skräck och förstämning. Det har handlat om Bostonbombarna. Det finns hela den här typen av skala, så det finns absolut många aspekter.

Jag vill ändå återkomma till att jag tycker att Försvarsberedningen i sin kommande rapport verkligen ska bearbeta och reflektera över de här frågorna, inte minst med utgångspunkt från den mycket välbesökta hearing som vi hade om civil beredskap.

Det finns alltså all anledning att använda klaviaturens alla tangenter. Det är det som är faran om man för en endimensionell debatt: Den kan i sig vara intressant, men man glömmer alla de andra aspekterna. Därför tycker jag att vår uppgift som försvars- och säkerhetspolitiker och än mer som ledamöter i Försvarsberedningen är att ha förmågan att lyfta fram alla de här aspekterna och sedan göra en sammanvägd bedömning.

Herr talman! Jag vet att Rådberg inte har några fler möjligheter till replik. Därför hoppas jag att vi i den framtida debatten kan föra ett resonemang om vad man vill göra och vad det kostar. Det tror jag nämligen är intressant inför valet 2014 att medborgarna faktiskt får reda på: Vad är

Anf. 40 ALLAN WIDMAN (FP):

Herr talman! Jag tror att Sverige har en nationell säkerhetsstrategi. Den har nu börjat få rätt många år på nacken. Den handlar om i vilken ordning vi prioriterar vår säkerhet. Den börjar med att vi i första hand värnar människors liv och hälsa, i andra hand våra värderingar, vårt demokratiska system och respekten för medborgerliga fri- och rättigheter och i tredje hand samhällets funktionalitet. Jag är i likhet med Hans Wallmark öppen för justeringar härvidlag, men jag tycker att det vore bra om Peter Rådberg i så fall blev något mer konkret i fråga om vad han efterlyser.

Herr talman! Den här debatten sker i ljuset eller möjligen i skuggan av att Försvarsberedningen inom loppet av två månader kommer att avge sitt slutbetänkande och underlaget för nästa års försvarsbeslut. Därför är det väl så, som Hans Wallmark också sade, att alla talare i dag inte har utnyttjat sin talartid till fullo. Det är mycket interna diskussioner som också väntar.

Nordiskt samarbete är det många partier som uppehåller sig vid. Nästan alla har nämnt det här i dag – även Sverigedemokraterna, som nu, vilket är lite nytt, tycker att det nordiska samarbetet ska breddas och fördjupas. Mikael Jansson uttalade att nordbor är lika och att det därför finns förutsättningar för solidaritet. Jag begriper inte fullt ut grunden för den förutsättningen, men likväl är det vad Sverigedemokraterna uttalar.

När det gäller nordiskt samarbete tror jag att det är viktigt att skilja mellan å ena sidan vad som är förmågeproduktion och å andra sidan vad som är förmågenyttjande eller förmågedelande.

Jag inbillar mig, herr talman, att våra nordiska grannar – Finland, Norge och Danmark – i lite varierande utsträckning är beredda att medverka i att producera förmågor, oavsett om det handlar om att utbilda officerare, att ha gemensamma underhållsverkstäder för arméfordon eller vad det nu kan vara.

Men som de säkerhetspolitiska förhållandena i Norden är organiserade tror jag att utrymmet för att dela förmågor är mycket begränsat. När det kommer till förmågedelning har ju både Norge och Danmark andra lojaliteter att tänka på i första hand.

Peter Hultqvist citerade en del bra saker ur den finska vitboken som kom förra sommaren. Samtidigt står det i vitboken att Finland utgår från att det bara är Finland som kommer att försvara Finland. Det är en tydlig signal om att de stryker under sin militära alliansfrihet. Även de tror jag alltså har viktiga begränsningar när det gäller just förmågedelning.

Därför ska vi inte förvånas när *Dagens eko* skriftligt begär besked från Norge om de är beredda att delta i en gemensam incidentberedskap som Försvarsberedningen har föreslagit och Norge skriftligt svarar nej på den frågan.

Det är ett besked som vi har att förhålla oss till, eller, som försvarsministern uttryckte saken i tv för någon vecka sedan: Man kan aldrig tvinga andra till samarbete.

Norge har med sin nya regering också skickat en rad andra signaler som måste tolkas som ett minskat intresse av det som kallas för nordiskt

*Försvarspolitiska  
frågor*

samarbete eller Nordefco. Man kallar hem sina sambandsofficerare från både Helsingfors och Stockholm med början nu i sommar, och man avbeställer svenska artilleripjäser som faktiskt redan var beställda.

Herr talman! Jag tror att det är viktigt att slå fast att nordiskt samarbete, oavsett hur väl det utvecklas och lyckas, aldrig kommer att bli någon ersättning för ett starkt svenskt militärt försvar. Det kommer heller inte säkerhetspolitiskt att vara en ersättning för ett medlemskap i Nato.

Svensk försvarsdebatt har de senaste åren på nytt handlat om vad som är huvuduppgiften – är den nationell eller internationell? Jag har märkt en ganska tydlig vindkantring under de senaste ett och ett halvt till två åren. Det är många som nu utbrister att försvaret av Sverige börjar i Sverige. Det är en självklarhet och något som jag fullt ut håller med om. Så har det naturligtvis alltid varit. Huvuddelen av våra resurser har gått in i en nationell förmåga även då internationella insatser var långt mer omfattande för svensk del än de är i dag. Det har handlat om att 10 procent av budgeten har gått till internationella operationer medan 90 procent har gått till det som man ändå får kalla en i grunden nationell försvarsstruktur.

Jag vill varna för att vi nu alltför hårt trycker på nationell dimension och nationella uppgifter. Sverige behöver vara ute internationellt. Jag delar helt Peter Rådbergs uppfattning att säkerhet definieras i en global dimension. Om vi kan bidra till utveckling – till minskad svält, fattigdom och sjukdom i världen – kommer det indirekt också att gynna svensk säkerhet. Samtidigt har Sveriges deltagande i internationella operationer på Balkan och i Afghanistan de senaste 15 åren gjort att vi har kunnat vidmakthålla viktiga kompetenser i det militära försvaret. Utan internationella insatser hade också det nationella försvaret varit i väsentligt sämre skick än det i dag är i.

Jag vill också påminna om att i alla de undersökningar som Försvarsmakten gör när det gäller av vilka skäl som ungdomar söker sig till myndigheten och utbildar sig militärt framhålls just de internationella uppgifterna som något som lockar och drar. Utan internationella operationer kommer inget svenskt nationellt försvar att kunna bemannas.

Många har talat om Gotland. Hans Wallmark nämnde att förutom hemvärnet finns det beredduppgifter för olika fastlandsförband på ön. Man bör i sammanhanget också nämna att i och med försvarsbeslutet 2009 blev också tung försvarsmateriel förhandsgrupperad på denna strategiskt viktiga ö. Det är bara ett par månader sedan tolv stridsvagnar rullade in på Hamnplan i Visby. De finns nu på Gotland. Många kan raljera över detta faktum och fråga vad som är poängen med att ha stridsvagnar stående i ett garage på Gotland. Poängen är att all tung utrustning som man tror kan komma till användning på en specifik plats med fördel bör placeras på just den platsen. Det handlar inte bara om försvarsplanering utan även om försvarsförberedelse.

Gotland behöver ytterligare militär förmåga. Hur denna ska vara utformad och vilken omfattning den ska ha förutsätter jag att Försvarsberedningen återkommer till.

Traditionellt har vi kallat Gotland för ett hangarfartyg, men för att antyda hur åtminstone Folkpartiet ser på den här ön vill vi hellre beteckna den som en robotkryssare.



Jag gläds åt det faktum att Miljöpartiet nu föreslår det man kallar för en tilläggszon runt den svenska territorialgränsen. Jag antar att med detta avses angränsande zon enligt havsrättskonventionen, som skulle ge oss en möjlighet att fördubbla det område inom vilket Sverige kan upprätthålla en viss överhöghet och kontroll när det gäller miljöfarliga verksamheter, terrorister, trafficking med mera. Det vore ett välkommet säkerhetstillskott för svenskt vidkommande, och jag kan glädja Peter Rådberg med att det sedan ett antal år finns en utredning som ser över inrättandet av en angränsande zon. Man har till och med skaffat sig de geodetiska förutsättningarna genom att mäta upp den nuvarande territorialgränsen.

Herr talman! Med detta, och med tanke på att min talartid håller på att rinna ut, vill jag yrka bifall till utskottets förslag och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 41 PETER HULTQVIST (S) replik:

Herr talman! Jag noterar att vi är överens om att något måste göras åt Gotland. Det är för att vi i ett givet läge inte skulle hamna i en situation där det uppfattas vara ett säkerhetspolitiskt vakuum. Jag ser det som positivt att vi nu diskuterar detta.

Jag vill särskilt framhålla vikten av luftvärn i sammanhanget. Hur det sedan ska utformas får vi återkomma till i Försvarsberedningen.

Det jag begärde ordet för är den nedtoning som jag uppfattar hos Allan Widman när det gäller samarbetet med bland annat Finland. I den finska vitboken noterar man vikten av det nordiska samarbetet och potentialen i det nordiska samarbetet. Det skriver man mycket omfattande om.

Sedan gör väl också djup finsk erfarenhet att man vill markera att försvaret ytterst vilar på landet självt. Så är det, och det är väl bara att konstatera. Men det ena utesluter ju inte det andra.

Jag vet att det svenska beskedet om att Sverige är berett att öva i NRF mottogs väldigt positivt i Finland. Vi har också ett gammalt samarbete med Nylands brigad som har utvecklats, och vi har nu börjat utveckla ett marint samarbete i djupare mening. På de signaler jag får och de kontakter jag har uppfattar jag att det i Finland finns ett intresse av att utveckla ordentliga relationer och samarbeten med Sverige. Därför ser jag det inte som relevant att i nutid tona ned den delen.

Sedan beklagar jag utvecklingen i Norge. Ny regering i kombination med ny ÖB har där kanske lett till saker som varit lite förhastade. Men vi bör ju ha ambitionen att även försöka få med Norge i de här sammanhangen. Jag noterar de 130 projekt som vi har inom ramen för Nordefco.

Varför tonar du ned detta med Finland, Allan Widman?

Anf. 42 ALLAN WIDMAN (FP) replik:

Herr talman! Om det var intrycket av mitt anförande har jag nog blivit delvis misstolkad. Jag sade att det finns goda möjligheter till samverkan och samarbete, och jag gör samma bedömning som Peter Hultqvist, att de just nu kanske i första hand gäller visavi Finland. Men samtidigt måste vi förstå att vår grundläggande säkerhetspolitiska ordning i respektive land gör det svårt att komma längre och komma över till en del där vi ska dela skarpa förmågor.

Jag vet inte om Finland offentligt har givit uttryck för någon reaktion på Försvarsberedningens förslag om gemensam incidentberedskap. Om

man inte har gjort det ska det naturligtvis bli intressant att se vilken slutsats man kommer till där.

Herr talman! Samarbete är jättebra, men jag tror att det är viktigt att man också går in med realistiska förhoppningar på de samarbetena. Där tycker jag inte alltid att vi i Sverige har lyckats.

Herr talman! Sverige är en ö i strategisk mening. Det innebär att varje potentiell fiende måste ta sig över havet för att komma till oss. När han befinner sig där, på ytan eller ovanför ytan, befinner han sig också i ett mycket utsatt läge. Detta gör att Gotland får en särskild betydelse. Och det gör naturligtvis att luftförsvarskomponenter i någon mening finner en naturlig plats på just denna ö. Jag hoppas att jag därmed har svarat Peter Hultqvist, åtminstone såvitt avser hur vi betraktar en återmilitarisering av Gotland.

Anf. 43 PETER HULTQVIST (S) replik:

Herr talman! När man funderar på nordiskt samarbete kan man naturligtvis ställa sig frågan: Vad är realism? Vi har tre länder som är med i Nato. Sedan har vi Sverige och Finland som har samma grund i en militär alliansfrihet. Förutsättningarna är lite olika. Jag tror att den här plattformen med militär alliansfrihet och att vi är beredda att öva inom NRF, bägge två, på samma nivå, är en rätt bra grund att utgå från i fortsatta diskussioner.

Sedan måste sådant här växa fram. Det måste ske informellt. Jag har större tro på det informella och det som växer fram i praktiska och pragmatiska övningar och beslut än jag har på offentliga deklARATIONER i olika sammanhang. De offentliga deklARATIONERNA kanske ska ske först när man har kommit någon vart och när man har någonting att lägga på bordet.

Det är en styrka för oss alla att kunna konstatera att cross-border training på Nordkalotten fungerar bra i realiteten. Men då kanske vi också ska titta på: Vilka lärdomar drar vi av detta när det gäller regelverken i fråga om att kunna använda varandras flygplatser? Vårt förslag, som behandlas här i dag, är exempelvis att vi bör titta på avbyråkratisering och regelförenklingar som underlättar nordiskt samarbete. Det avslås nu av majoriteten, men det är någonting som jag tror är högst relevant för att vi ska kunna förenkla och förbättra förutsättningarna för nordiskt samarbete, bland annat mellan Sverige och Finland.

Att vi i den här miljön, med olika länders grundläggande säkerhetspolitiska positionering, ändå har kunnat åstadkomma 130 projekt tillsammans är någonting som vi bör värdera i positiv mening. Sedan har vi vissa bakslag när det gäller Norge att hantera. Det får man väl hoppas att vi klarar av. Men jag tycker att vi ska försöka ha en positiv ingång i boten när det gäller nordiskt samarbete. Det är inte detsamma som en naiv ingång. Det är oerhört viktigt med en realistisk bild när vi ska ta oss fram här. Sedan noterar jag det som Allan Widman sade om Gotland.

Anf. 44 ALLAN WIDMAN (FP) replik:

Herr talman! Jag kan gärna upprepa att jag tycker att vi ska vara väldigt positiva till nordiskt samarbete. Men som Peter Hultqvist själv säger på slutet: Den här entusiasmen, viljan till samarbete, måste också präglas av realism. Annars uppfattas vi kanske inte som helt seriösa.

Sedan är det en annan sak. Även om man i Finland skulle vara öppen för att verkligen fördjupa ett försvars- och säkerhetspolitiskt samarbete intill gränsen för ömsesidiga försvarsförpliktelser, eller i dess närhet, är den sammanlagda volymen av Finland och Sverige ändå inte tillräcklig för att möta några allvarliga utmaningar i fråga om vår säkerhet. Det är alltså, herr talman, ingen ersättning för vare sig ett starkt svenskt försvar eller – det kan jag som liberal och folkpartist konstatera – delaktighet i det Atlantsamarbete som finns på det militära området.

Ja, jag tycker att det är viktigt att Finland öppet och tydligt slår fast att militär alliansfrihet innebär att man själv har det primära ansvaret för att sköta sin säkerhet. Så gjorde inte Sverige förr i tiden. Jag minns fortfarande, herr talman, försvarsbeslutet 2004. Redan i det första kapitlet skrevs det att Sverige varken ger eller tar några försvarsförpliktelser. Men om någonting otäckt händer oss utgår vi från att vi kommer att få hjälp.

Jag föredrar den finländska varianten framför dåtidens svenska.

Anf. 45 STAFFAN DANIELSSON (C):

Herr talman! I dag diskuterar vi försvarsutskottets betänkande nr 7, som behandlar olika riksdagsmotioner om försvaret från 2011 och framåt.

Utskottets bärande tema i sina svar, vilket Hans Wallmark påpekade, är att man avstyrker motionerna med hänvisning till att Försvarsberedningen just nu arbetar med frågorna och att riksdagen inte vill föregripa det arbetet. Det finns givetvis en stark logik i hur utskottet resonerar.

Jag tänker i all korthet ge mina och Centerpartiets ingångar i några av de frågor som finns i betänkandet. Jag vill redan nu förutskicka att jag yrkar bifall till förslaget i utskottets betänkande och avslag på alla reservationer.

Socialdemokraterna och Sverigedemokraterna lyfter som vanligt fram sin uppfattning om behovet av att en försvarsindustristrategi tas fram och att Sverige bör klassa allt fler materielinköp som nationella säkerhetsintressen enligt EU:s undantagsparagraf vid en sådan upphandling.

Huvuddelen av försvarsmateriel från den försvarsindustri som finns i Sverige, ägd av svenska och utländska intressen, säljs på export, vilket visar på vikten av en utveckling inom EU och andra marknader när det gäller att kunna konkurrera på området med lika förutsättningar. Sveriges och EU:s strävan i den riktningen tycker jag är riktig – det handlar om mer transparens och öppenhet och om konkurrens på lika villkor. Det är lite synd att Socialdemokraterna numera nästan aldrig lyfter fram detta.

Samtidigt ska självfallet svensk försvarsindustri vara med och konkurrera om det svenska försvarets upphandlingar, och man har självfallet fördelar av bra produkter och närhet i fråga om tillverkning och service. Däremot minskar andelen försvarsmateriel till det svenska försvaret som utvecklas i samarbete mellan industrin och staten, till förmån för upphandling av befintlig och beprövad materiel. Det är en utveckling som är ofrånkomlig, skulle jag vilja säga.

Regering och riksdag har klassat stridsflygsförmågan som ett nationellt säkerhetsintresse, vilket är naturligt och bra som verkligheten är på detta område. Här råder det alltså en bred enighet. Delar av oppositionen

vill lägga till undervattenssystemen. Socialdemokraterna nämner därtill ytterligare en rad mindre områden.

Vad gäller ubåtar sker i praktiken en upphandling av några nya sådana i dialog med ett utlandsägt företag med tillverkning i Karlskrona, vilket visar att upphandlingen fungerar på ett bra sätt, även om inte något formellt utpekande enligt EU:s undantagsparagraf har skett.

Det nordiska samarbetet och Östersjösamarbetet lyfts också fram i flera motioner, framför allt av Socialdemokraterna och Sverigedemokraterna, med tonvikt på ett mer nationellt inriktat svenskt försvar och ett kraftigt ökat samarbete med övriga nordiska länder, oavsett om de är med i Nato eller ej.

Sverigedemokraterna går mycket långt i sin vilja till mycket nära samarbete med de nordiska Natoländerna. Man vill förstärka den nordiska identiteten – vad man nu menar med det. Och man går så långt att man vill att Sverige ska verka för en gemensam försvarsplanering för de nordiska länderna som kan godkännas av Nato. Den luftövervakning av isländskt luftrum som Sverige ska medverka i vill man utsträcka till luftpatrullering med skarpa vapen och stridsmöjligheter, trots att detta enligt Nato endast är aktuellt för Natomedlemmar.

Jag kan konstatera att Tomas Bertelman, som fått regeringens uppdrag att analysera Sveriges militära samarbeten med bland annat övriga nordiska länder och i ett EU- och Natoperspektiv, uppenbarligen noga behöver granska och förhålla sig även till de långtgående Natoinriktade förslag som Sverigedemokraterna för fram.

Vad gäller Östersjöområdet är Socialdemokraterna mycket precisa i sin reservation om hur framför allt försvaret av Gotland bör byggas ut. De anser att regeringen bör ”planera för en stridsgrupp på Gotland med t.ex. luftvärn, mekaniserade förband, förstärkt Hemvärn med kopplingen till marin- och flygverksamhet”.

Det är ett mycket tydligt inspel till Försvarsberedningen. Vi får där, som Hans Wallmark sade, fundera över vad detta kommer att kosta och varifrån på fastlandet som resurser ska omfördelas.

Försvarsutskottet markerar också i betänkandet att ”i uppgiften att försvara svenskt territorium bedömer inte utskottet att det finns utrymme för att göra någon åtskillnad mellan olika delar av Sverige”.

Jag vill slutligen också kommentera de reservationer som finns rörande Sveriges fortsatta deltagande i internationella fredsfrämjande insatser, och jag talar med samma inriktning som Allan Widman gjorde i sitt anförande, ett bra anförande.

Både Vänsterpartiet och Sverigedemokraterna vill att Sverige omedelbart ska upphöra med att delta i EU:s stridsgrupper, som ju står i beredskap för att snabbt kunna ingripa i uppblussande konflikter – vi minns Srebrenica och annat. De två partierna, Vänsterpartiet och Sverigedemokraterna, är också ense om att betona det svenska försvarets nationella inriktning med ett kraftigt minskat deltagande i internationella fredsinsatser. Sverigedemokraterna vill till och med helt upphöra med svenska internationella fredsinsatser i tio år. Jag vill starkt beklaga Vänsterpartiets och Sverigedemokraternas uppfattning i dessa internationella solidaritetsfrågor.

Naturligtvis har det svenska försvaret sin bas i Sverige. Samtidigt stärks vår säkerhet när Sverige tar sitt ansvar för fred och säkerhet i värl-

den genom att delta i internationella fredsinsatser. Det har påståtts att efterfrågan på fredsinsatser minskar kraftigt i framtiden, trots alla blodiga konflikter som i detta nu pågår på olika håll i världen och inte så långt bort ifrån oss. Jag vill framhålla vikten och värdet av just fortsatta fredsinsatser när behoven är så stora. Min och Centerpartiets uppfattning är att Sverige ska fortsätta att ta ett betydande ansvar för fred och säkerhet tillsammans med andra när världssamfundet griper in.

Att Sverigedemokraterna inte vill detta utan har ett ensidigt nationellt inriktat tänkande är trist men inte överraskande, vilket däremot Vänsterpartiets agerande är eftersom man gärna annars talar mycket om internationell solidaritet.

Miljöpartiet, som vill minska resurserna för det svenska militära försvaret, slår i en motion ett slag för att 2 000 svenska soldater ständigt bör vara ute i internationella fredsinsatser. Jag delar alltså uppfattningen att Sverige ska fortsätta att ta ett betydande ansvar genom fredsinsatser för lidande människors säkerhet i länder med inbördeskrig och instabilitet. Det är dock uppenbart, som jag ser det, att den tidigare ambitionen om 2 000 soldater var alltför ambitiös. Sverige har under lång tid haft 700–800 soldater i internationella fredsinsatser. Antalet kommer nu att sjunka till hälften och kanske mer i en nära framtid. Behoven är väldigt stora i Afrika och Mellanöstern, så jag är övertygad om att våra insatser kommer att behövas och att behoven kommer att växa.

Det kan också diskuteras med vilket eller vilka mått som vårt deltagande i dessa fredsinsatser ska mätas. Det viktiga är vilken förmåga vi bidrar med och vad vår satsning kostar. Det är dock viktigt att Sverige har och fortsätter att ha ett uttalat mål för att aktivt och i betydande grad delta i internationella fredsinsatser. Centerpartiet kommer att driva på för detta och för att målet ska vara ambitiöst. Vi är kritiska mot partier som vill att Sverige helt eller delvis ska upphöra med vår hedrande historiska tradition att vara med och gripa in tillsammans med andra när världssamfundet och FN kallar.

Anf. 46 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Herr talman! Vi har att diskutera betänkande FöU7 *Försvarspolitiska frågor*. Det är några aspekter som tas upp i betänkandet som gäller Östersjöområdet, Försvarsmaktens förmåga och nordiskt samarbete.

Först vill jag säga att det är glädjande att försvarsfrågorna kommit mer i blickpunkten. Det är viktigt att vi har en öppen diskussion om Försvarsmakten, om det som fungerar bra, om det som behöver förbättras, om det som är utmaningar och om Försvarsmaktens förmåga att skapa trygghet mot yttre hot.

Östersjöområdet, där vi befinner oss, är ett område där Ryssland har en ambitiös plan att de till 2020 ska byta ut, förnya och omsätta 75 procent av sin materiel, och vi kan konstatera att de följer planen och kanske till och med lite mer. Det är därför vi har sett det senaste året hur det har skapat förmåga. Vi minns alla vad som hände i påskas med påskövningen och även vad som hände den 28 oktober. Detta är naturligtvis särskilt påtagligt för de baltiska länderna, som har i närminne hur Ryssland har agerat.

Som påpekats tidigare ligger Gotland där det ligger. Det är en gammal sanning att den som har kontrollen över Gotland har kontrollen över

Östersjön. Jag tror att det är sant än i dag. Det är därför alldeles utmärkt att vi nu får några stridsvagnar på plats, men det behöver också ske en utveckling så att vi får en militär bemanning. Det tror jag är nödvändigt, inte minst med tanke på den solidaritetsförklaring som vi har antagit, att vi ska kunna ta emot hjälp och ge hjälp. Om vi tittar på kartan – det är viktigt med geografin – ser vi att Gotland är av stor strategisk betydelse. De Iskanderrobotar som Ryssland har placerat ut har stor räckvidd. Det skulle kunna bli en kapplöpning om svenskt territorium från rysk sida och från Natos sida.

Vi ser inga hot mot Sverige, vare sig i dag eller för överskådlig framtid, men det är viktigt att se på utvecklingen med öppna ögon. I Ryssland finns det ingenting att glädjas åt när det gäller den demokratiska utvecklingen. Därför är det viktigt att ha transparens och öppenhet och att vi diskuterar vår egen förmåga.

Vi har fattat ett beslut om insatsorganisation 2014. Den är inte färdig utan är kraftigt försenad. Det gäller särskilt frågan om personaluppfyllandet, där vi har stora utmaningar. Särskilt gäller det de deltidsanställda. Vi har nyligen talat här i kammaren om att Försvarsmakten måste ta ett nytag, inte minst vad gäller att se till att personalen stannar. Alla andra länder som har anställda soldater har infört premier. Det tror vi är viktigt.

När det gäller förmågan är det viktigt att kunna stärka övningsverksamheten. Man måste ha uppfyllda förband för att kunna öva. Utan övning blir det ingen effekt, så det hänger ihop. Det är viktigt att se detta samband.

Det finns en hel del utmaningar med materiel och, som tidigare har nämnts i diskussionen, med luftvärn, som är väldigt betydelsefullt. Vi har några områden i Sverige som är speciellt utsatta i en konfliktsituation. Inte minst gäller det Gotland, som det är viktigt att vi får en lösning för i det fortsatta arbetet i Försvarsberedningen. Vi måste få ett fungerande luftvärn som kan skydda både befolkningstäta centrum och vårt flygvapen.

Det nordiska samarbetet fungerar och är positivt. Samtidigt är det viktigt att se att det finns begränsningar. Norge och Danmark är medlemmar i Nato. Det är även Estland, Lettland och Litauen. En enmansutredare tittar på det, men Kristdemokraterna skulle gärna se att vi går vidare med en rejäl förutsättningslös utredning på samma sätt som vi gjorde när frågan var om Sverige skulle gå med i EU eller inte, alltså involvera svenska folket och lyfta på alla stenar.

Vi kan inte längre ducka för denna fråga eftersom den har så pass stor betydelse för de vägval som vi behöver göra framöver. Vi kan därför inte skjuta denna fråga på framtiden utan behöver ta itu med den så fort som möjligt.

Torbjörn Björlund hade synpunkter på vårt samarbete med USA i Afghanistan. Det stämmer att vi har ett samarbete där, och det kan man säkerligen granska.

Låt mig dock göra en liten utvikning. Det är i år 70 år sedan USA skeppade över soldater till det stora slaget i Normandie den 6 juni 1944. Låt oss för en liten stund fundera över var Europa och Sverige hade varit utan de tusentals soldater från Minnesota, Minneapolis, Kansas och övriga USA som gav sitt liv för demokrati och frihet.

Vi hoppas och tror att vi aldrig ska behöva beskåda något liknande, men det är viktigt att ha historien med sig. Samarbete är viktigt, och vi har samarbetet med USA att tacka för mycket.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 47 ANNA-LENA SÖRENSON (S):

Herr talman! Jag börjar med att yrka bifall till reservationerna 2, 5 och 10. Mitt anförande kommer att handla om punkt 6, Väsentliga säkerhetsintressen och försvarsindustristrategi.

Herr talman! Vi socialdemokrater kräver i vår kommittémotion att regeringen måste definiera väsentliga nationella säkerhetsintressen och arbeta in dessa i gedigna och dokumenterade strategier som kan refereras till för att kunna göra undantag från EU:s upphandlingsdirektiv gällande försvarsmateriel.

Socialdemokraterna anser, i likhet med vad ett enigt försvarsutskott uttalat i samband med behandlingen av regeringens skrivelse angående Riksrevisionens granskning av försvarets internationella materielsamarbeten, att regeringen har ett ansvar för att definiera de nationella säkerhetsintressen som kan motivera avsteg från konkurrensupphandling.

Det långsiktiga utvecklingsarbete som utskottet förutsatte skulle inledas har vi inte sett någon redovisning eller uppföljning av, förutom den FMV-rapport som beskrivs i betänkandet. Det är samma rapport som också kom fram till att det är för tidigt att redovisa hur upphandlingsförfarandet kommer att utformas i olika länder.

I betänkandet hänvisas också till att regeringen i budgetpropositionen för 2014 deklarerat att stridsflygförmågan är av avgörande betydelse för svensk säkerhet. Det är naturligtvis välkommet, men en enda mening i statsbudgeten imponerar knappast på Europadomstolen.

Att begrava frågan i Försvarsberedningen utan att ha kommit överens om det anser vi socialdemokrater inte heller vara tillräckligt för att värna våra nationella säkerhetsintressen när det gäller tillgång till försvarsmateriel. Dessutom är det högst oklart om Försvarsberedningen ska bereda denna fråga eller inte.

Herr talman! Att kunna göra undantag från upphandlingsdirektivet och gå till direktupphandlingar eller för den delen att kunna samverka kring utveckling av försvarsmaterielsystem är av största vikt för att garantera säkra leveranser till Försvarsmakten på kort och lång sikt och därmed säkra Försvarsmaktens operativa förmåga.

Att inte kunna direktupphandla i vissa lägen kan innebära att leveranssäkerheten riskeras på grund av långdragna upphandlingsprocesser. Det kan också resultera i byte av leverantör som kan leda till omfattande systempåverkande konsekvenser, vilket i sin tur kan leda till avsevärt högre kostnader för materielen.

Långsiktigt kan regeringens naiva inställning i upphandlingsfrågorna leda till att svenskbaserad försvarsindustri inte klarar konkurrensen eftersom det är svårt, för att inte säga omöjligt, att sälja nyutvecklade system som inte har en referenskund, vilket i de flesta fall är den egna försvarsmakten.

På sikt skulle då kompetensen kring teknikutveckling av försvarsmateriel försvinna från Sverige, vilket skulle kunna få förödande conse-

kvenser för behovet av kunskap och kompetens vid inköp av nytt materiel och därmed äventyra materielförsörjningen. Det blir då svårt att tillgodose försvarets operativa behov. Utan en högteknologisk försvarsindustri skulle Sverige förmodligen också bli en mindre attraktiv samarbetspartner och deltagare i internationella överläggningar.

Flertalet av de vapenproducerande länderna i Europa har strategier för att undanta vissa områden och återöppna väsentliga nationella intressen för materielanskaffning. Frankrike har till exempel i sin vitbok angett sin försvarsindustri som en väsentlig del av sin försvarsstrategi och framhåller vikten av att ha en försvarsindustri av första klass för att ha tillgång till teknologi och självständighet.

Enligt denna vitbok, och i en översättning från franskan, ska staten tillse att det finns en signifikant budget för forskning och utveckling och tillhandahålla stöd till försvarsindustrin på den internationella marknaden för att därmed uppnå tillräckliga volymer.

Den svenska regeringens politik har hittills varit att på EU-nivå driva frågan om att skapa en öppen marknad för försvarsmateriel inom EU, ett så kallat level playing field.

Socialdemokraterna skulle gärna se en öppen marknad i Europa för export av försvarsmateriel. Vi har stort förtroende för svensk försvarsindustri, som vi vet håller en hög internationell klass. Vi är också medvetna om att när det gäller vissa system och inte minst att integrera system i system ligger svenskbaserad försvarsindustri i framkant. Vi tror alltså att svenskbaserad vapenindustri skulle stå sig väl om bara marknaden var öppen och om sjysta konkurrensvillkor gällde.

Till skillnad från regeringen är vi dock realistiska och inser att försvarsindustrierna i Europa inte verkar under samma villkor som övrig industri. Banden till den egna staten och försvarsmakten är ofta starka och har långa traditioner. De slits inte så lätt, av skäl som är både historiska och politiska men även praktiska.

Försvarsmaterielsystemen har ofta utvecklats i samarbete mellan industri och försvarsmakt. Systemen har långa livslängder, och industrin har den kompetens som behövs för att underhålla, vidmakthålla och uppgradera dem.

Teknik och kunskap kring vapensystemen är inte sällan av känslig art och lämpar sig ofta ganska illa för att kravsificeras i öppna upphandlingar. Den kompetens som finns i industrin är också ofta nödvändig för att kunna utveckla och kravställa i nya beställningar. Att då kategoriskt hävda att all materielupphandling kan och ska ske i öppen konkurrens överensstämmer inte med den verklighet som råder.

Vi tror inte som Alliansens företrädare att bara för att Sverige går före med gott exempel och är bäst i klassen kommer de övriga försvarsmaterielproducerande länderna att ändra i sina strategier och rätta in sig i ledet.

En studie som gjorts vid Handelshögskolan i Göteborg av Mats Jade-skär och Michel West visar att vid en jämförelse mellan Sverige, Norge, Finland, Storbritannien, Frankrike och Tyskland är Sverige det enda land som inte ställer upp politiska handelshinder för försvarsmateriel. Som politiska handelshinder definieras administrativ rådgivning, subventioner och statshandel.



Det kan i och för sig anses ädelt och rätt, men få tror väl att de andra länderna utan vidare och av ren godhet följer Sveriges exempel.

Herr talman! Den fråga som måste ställas till Alliansens företrädare är om de på allvar tror att det inom en rimlig framtid kommer att skapas en öppen marknad i Europa där konkurrens på lika villkor inom försvarsindustrin kan ske.

Nästa fråga är om Alliansens företrädare på allvar tror att svensk försvarsindustri har en möjlighet att exportera vapensystem som inte har en referenskund i form av den egna försvarsmakten.

Den sista frågan är: Är utskottets borgerliga ledamöter nöjda med att regeringen inte följt utskottets uppmaningar till regeringen om att definiera nationella säkerhetsintressen och ta ansvar för att ett utvecklingsarbete kring detta sker?

I detta anförande instämde Clas-Göran Carlsson, Peter Hultqvist och Peter Jeppsson (alla S).

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut fattades under 16 §.)

### **9 § Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till direktiv om skydd för företagshemligheter**

*Subsidiaritetsprövning  
av EU-förslag*

Näringsutskottets utlåtande 2013/14:NU28

Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till direktiv om skydd för företagshemligheter (KOM(2013) 813) föredrogs.

Anf. 48 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S):

Herr talman! Här i kammaren ska vi i dag behandla kommissionens förslag till direktiv om skydd för företagshemligheter.

Syftet är att harmonisera medlemsstaternas lagstiftning. Vi ser fördelar med harmoniseringen, främst för att den skulle gynna företag som jobbar över nationsgränserna inom EU.

Vi har ingenting emot denna lagstiftning på sikt. Samtidigt delar vi remissinstansernas farhågor, som framgår i förslaget. Bland annat fackförbunden, det vill säga Saco, TCO och LO, påpekar att det finns risk för inskränkningar i de grundläggande rättigheterna när det gäller tryck- och yttrandefriheten. Det är en allvarlig konsekvens, och detta behöver analyseras utifrån vad de långtgående konsekvenserna kan bli.

Det finns oklarheter kring de grundläggande fri- och rörligheterna på arbetsmarknaden. Här anser fackförbunden att kommissionens skrivningar inte är tillräckligt tydliga för att man ska kunna vara säker på konsekvenserna i ett långsiktigt perspektiv. Denna fråga behandlas snabbt. Det har inte funnits så mycket utrymme för oss i Sverige och för den svenska regeringen att göra en konsekvensanalys. Detta tål att fundera på när det gäller en så pass viktig fråga.

Herr talman! Beslutet ska fattas på EU-nivå efter förhandlingar med EU-parlamentet och rådet. När rådet så småningom ska fatta beslut blir det med kvalificerad majoritet. Det betyder att Sverige, om vi skulle se

några problem under resans gång, inte har möjlighet att stoppa förslaget. Det går inte att lägga in något veto.

Sammanvägt gör detta att vi i oppositionen i nuläget är tveksamma till att överlämna detta beslut till EU. EU-lagstiftningen blir trots allt överordnad medlemsstaternas lagstiftning och grundlagar.

En annan sak som inte har analyserats är vår svenska arbetsmarknad i förhållande till övriga Europa. Där används begreppet minimilagstiftning mellan arbetsmarknadens parter, medan vi har en avtalsreglerad arbetsmarknad. Det råder osäkerhet kring vad som kommer att gälla om EU och kommissionen får denna möjlighet och vi får en gemensam EU-lagstiftning.

Den kanske allvarligaste frågan utöver detta och vår farhåga i Socialdemokraterna gäller företagshemligheter. Vad är en företagshemlighet? Vad är det vi i grund och botten ska lagstifta om på EU-nivå? För varje riksdagsledamot här i kammaren som ska åka hem till sitt län och diskutera frågan om företagshemligheter med småföretagen kan det vara oerhört viktigt att veta vad en företagshemlighet är.

Utifrån de frågor vi ställde när näringsutskottet fick information från ansvarigt departement och ansvarig statssekreterare om vad en företagshemlighet är råder det oklarhet i dagsläget. Vi fick tydliga besked om att man ska analysera detta och ta reda på mer. Man kan inte låta bli att känna i ryggmärgen att det är för tidigt att lämna över denna fråga till EU och kommissionen. Vi måste från Sveriges riksdag lämna kritiska synpunkter. Det måste vi våga när det finns sådana oklarheter kring vad en företagshemlighet är.

Innan man går så långt som till lagstiftning, som kan få som konsekvens att en arbetare får betala vite för en handling, måste man veta exakt vad en företagshemlighet är.

Jag kan utifrån min anställning på en fönsterfabrik ta ett enkelt exempel på vad som eventuellt är en företagshemlighet. Om jag skulle fotografera en av ritningarna på de fönster som produceras och sedan ta med mig ritningen när jag byter arbetsgivare är det nog ett solklart röjande av en affärshemlighet. Men om jag i stället överför samma kunskap muntligen utifrån erfarenheten från min arbetsplats, röjer jag då en affärshemlighet?

I det kommissionsförslag vi tar ställning till i dag kan detta inte utläsas tydligt. Det känns oerhört allvarligt. Det jag gav exempel på här handlade om produktion. Om vi översätter det till tjänster blir det än svårare att peka på exakt vad som är en affärshemlighet i dag.

Mot bakgrund av detta och den osäkerhet som råder utifrån vad som kommer att gälla säger vi i vår reservation sammanfattningsvis att kommissionens förslag i nuvarande lydelse är ett alltför långtgående ingrepp i den svenska lagstiftningen. Därmed bör beslutet inte tas på EU-nivå.

Jag yrkar bifall till vår reservation 1.

Anf. 49 HANS ROTHENBERG (M):

Herr talman! Företagshemligheter är nästan något klassiskt. Det har funnits i alla tider. Det har funnits i många olika skepnader.

Den lag som reglerar vad som är företagshemlighet och vad som är brott mot företagshemlighet har varierat genom åren, och den måste variera, för det är en extremt föränderlig värld. Det som var en uppenbar

företagshemlighet och ett plagiat, ett intrång där man stjälar en idé eller en tanke för 30 år sedan är i dag något helt annat. Det kommer också att se helt annorlunda ut om 30 år.

Det finns en nästan lite romantisk air kring detta med industrispionage på film och i deckare. Men i verkligheten är det riktigt bistert, framför allt för de företag som drabbas av att få sina materiella rättigheter, idéer och uppfinningar kränkta.

Det är det stora problemet, och det är något som accelererar, ju mer teknikutvecklingen går framåt och ju lättare det är att få tag på hemligheter, såväl på statlig nivå mellan nationer som inom näringslivet. Desto viktigare är det att vi är uppmärksamma på att stoppa detta så tidigt som möjligt.

Näringslivet har också på 30–40 år blivit långt mer internationellt. Det vi i dag kallar export är till stor del också import. Om en produkt är sammansatt i Sverige och exporteras från Sverige som en svensk produkt vet vi att kanske mer än hälften av komponenterna i produkten kommer utifrån. Det är i sin tur import som blir export. Samma sak är det med produkter som konstrueras i andra länder. Där finns svenska komponenter och svenskt kunnande med i bilden.

I och med att det är så pass internationellt måste också jakten på företagshemligheter tas med internationella grepp. Motarbete och beivra intrång i immaterialrätt och intrång i kunskap kring företagshemligheter måste man göra med förenade krafter över gränserna. Här är EU-samarbetet en möjlighet långt mycket mer än det är ett hot.

Kommissionen konstaterar att det saknas regler på EU-nivå för skydd av företagshemligheter och att de nationella reglerna varierar kraftigt, det vill säga att det inte finns ett likvärdigt skydd. Det gäller inte bara det ungerska företag som verkar i Ungern eller det portugisiska företag som verkar i Portugal, utan det gäller även det svenska företag som verkar i Sverige. Förmodligen finns det kunnande, kunskap och komponenter, delar av produkterna, som kommer från Portugal, Ungern respektive Sverige som har sina rötter i de tre länderna och många fler länder.

Det är också viktigt att kunna definiera vad som är en företagshemlighet. I det här ärendet om företagshemligheter, herr talman, har kommissionen gjort definitionen att en företagshemlighet är information som inte är allmänt känd eller lätt tillgänglig, som har kommersiellt värde genom att den är hemlig och som innehavaren av företagshemligheten vidtar rimliga åtgärder för att hålla hemlig.

Det är inte lätt att ha koll på exakt vad som är en företagshemlighet och vad som inte är det. Än mindre lätt är att skydda en företagshemlighet. Med internet, alla intranät och framför allt kommande möjligheter att nå information och nå hemligheter blir jakten ganska obalanserad och svår att hantera.

Det är olagligt att anskaffa företagshemligheter utan samtycke genom stöld, muta eller brott mot god affärssed, om det finns uppsåt.

Det förslag som nu är framlagt överensstämmer väl med Världshandelsorganisationens avtal om handelsrelaterade aspekter på immateriella rättigheter, det som regleras genom det så kallade TRIPS-avtalet. EU:s största handelspartner har liknande lagstiftning på området: USA, Sydkorea och alla de många andra länderna.

Med andra ord är detta ett bra initiativ och ett bra direktiv för framför allt mindre och medelstora företag i alla länder men också för de stora företagen. Kom ihåg att den gamla tidens industrispion – som smög omkring i korridorerna och försökte komma ned på fabriksgolven och kanske fotografera eller sno med sig en produkt – inte finns i dag utan ser ut på helt annat sätt och kanske till och med verkar utanför företagets fysiska miljö.

Detta är bra för EU som helhet. Vad är förslaget inte bra för? Ja, det är inte bra för oseriösa aktörer som bryter in och olovligen försöker tillskansa sig hemligheter som andra har skapat.

Detta gagnar i förlängningen också innovationskraften och den utveckling som är så välbehövlig inom EU men också utanför EU. Ju mer harmoniserad syn man har på företagshemligheter och hur man ska värja sig mot hot mot dem, desto bättre värld får man. Detta gagnar den internationella konkurrensen på ett bra sätt.

Men i slutändan handlar det om att det ska gagna medborgare och konsumenterna. Det är ju därför vi är här, för att i slutändan ta vara på den enskilda människans rättigheter, vad som är bäst.

Herr talman! Jag ber att få yrka att riksdagen lägger utlåtandet till handlingarna.

(Applåder)

Anf. 50 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S) replik:

Herr talman! Jag vill börja med att påpeka att vi i Sverige i dag har en bra lagstiftning på området. Vi har en lagstiftning som är starkare och bättre än den lagstiftning som EU och kommissionen nu föreslår. Det kan vara viktigt att komma ihåg det.

Hans Rothenberg säger i sitt anförande att det inte är lätt att veta vad som är en företagshemlighet. Nej, det är precis det som är ett av de stora orosmomenten. Vad är en företagshemlighet? Det blir min fråga till Hans Rothenberg. Redogör för kammaren för vad en företagshemlighet är, så att det blir tydliggjort och vi vet och inte behöver känna osäkerhet om vad det handlar om!

Anf. 51 HANS ROTHENBERG (M) replik:

Herr talman! Tack för frågan, Carina Adolfsson Elgestam! Den ger mig anledning att upprepa vad jag sade i mitt anförande. Jag hänvisade till den definition som EU-kommissionen har gjort. Enligt kommissionen är en företagshemlighet information som inte är allmänt känd eller lätt tillgänglig, som har kommersiellt värde genom att den är hemlig och som innehavaren av företagshemligheten vidtar rimliga åtgärder för att hålla hemlig.

Det är kanske inte lätt att definiera och exakt exemplifiera vad detta kan vara. Men vi vet att det dagligen förekommer olovliga intrång när det gäller företagshemligheter. De blir mycket svårare att hantera i och med att tillgängligheten till hemlig information är så mycket större i dag. Det är en komplexitet, och den varierar över tid.

Man kan måla spöken på väggen, eller vad det heter, men det viktiga är väl ändå att vi någonstans försöker hinna i kapp och motverka de intrång som görs när det gäller företagshemligheter? Lagen ligger nästan alltid efter gärningsmännen. Så har det varit. Men låt oss nu inte se till att

det bästa blir det godas fiende här och att vi avstår från att ta detta internationella samlade grepp, som faktiskt är det viktiga.

Jag förklarade här tidigare hur gränserna dagligen överskrids i princip i varenda handling när man gör affärer. Detta är självklarheter och ingenting som jag kommer med upplysningar om. Men det är detta perspektiv som vi måste ha. Därför är det viktigt med ett större grepp, ett grepp som vi kan ta inom ramen för Europeiska unionen.

Anf. 52 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S) replik:

Herr talman! Jag kommer tillbaka till att vi i Sverige i dag har en bra lagstiftning i fråga om vad som är en företagshemlighet och hur intrång ska åtgärdas. Med det förslag som kommissionen nu lyfter fram blir det inte lika tydligt, vilket regeringen har uttryckt och känner en viss oro för. Det är därför lite märkligt att Hans Rothenberg och hans kolleger här i riksdagen inte alls vill kännas vid det.

Det är lite intressant att Hans Rothenberg talar om att vi ska försöka hinna i kapp. Det är precis det som detta handlar om. Varför ska man ha så bråttom att man inte tar sig tid att göra en ordentlig konsekvensanalys utifrån vad detta i grund och botten handlar om och vad en företagshemlighet är?

Det som kommissionen har lagt fram om vad en företagshemlighet är måste man sätta kött och blod på för att man ska förstå konsekvenserna när man ska leva upp till den lagstiftning som kommer att vara på EU-nivå. Det kommer att betyda att EU-lagstiftningen kommer att stå över den svenska lagstiftningen, och vi har i dag en starkare lagstiftning.

Man kan tycka att det borde föranleda en viss oro hos Alliansen, precis som när fackförbunden framför kritik om att det finns osäkerhet om vad som kommer att gälla angående grundläggande rättigheter när det gäller tryck- och yttrandefriheten. Detta är så grundläggande i vår lagstiftning att det finns all anledning att i dagsläget inte fatta beslut om det på EU-nivå.

Anf. 53 HANS ROTHENBERG (M) replik:

Herr talman! Vid tidigare tillfällen har Socialdemokraterna sagt att det går för fort fram, att man ska vänta, utreda och se konsekvenserna. Vi kan gå ett och ett halvt år tillbaka i tiden när det var fråga om att slå samman Invest Sweden med Exportrådet till Business Sweden. I detta fall visade det sig att det nog var bra att inte vänta, inte minst med tanke på Riksrevisionens synpunkter därefter. Det finns goda exempel på när det var bra att inte vänta för länge.

När det gäller att beivra intrång i fråga om företagshemligheter arbetar tiden faktiskt emot oss.

De invändningar som har kommit från några remissinstanser är högst relevanta. Det ska jag inte säga någonting annat om. De är så relevanta att detta är någonting som det är viktigt att den svenska regeringen beaktar i arbetet med att upprätta detta direktiv och se till att intrång när det gäller företagshemligheter beivras. Om Sverige inte skulle vara med på detta kommer den rösten att vara ganska tyst.

Regleringen måste utformas så att den inte begränsar tryck- och yttrandefriheten. Detta är ett svenskt signum och någonting som Sverige kan ta med sig i förhandlingarna i Europa. Men om vi ska ställa oss utan-

för där kommer denna röst inte att finnas med, och då kommer förmodligen inte beivrandet av intrång när det gäller företagshemligheter i det slutgiltiga förslaget att bli lika bra som om Sverige är med på banan. Det ska inte heller hindra anställda att avslöja brott och missförhållanden. Direktivet ska formuleras så att det är förenligt med grundlagsskyddade rättigheter i Sverige.

Detta är någonting som utskottet ser som oerhört viktigt. Det är någonting som regeringen redan har signalerat, och det är viktigt att man tar med sig det och tar ett samlat grepp inom EU i denna mycket angelägna fråga. Det här kommer att bli bra för stora företag och för små företag, det kommer att bli bra för svenska konsumenter, och det kommer att bli bra för världshandeln och för innovationskraften i dess helhet.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut fattades under 16 §.)

## **10 § Studiestöd**

Utbildningsutskottets betänkande 2013/14:UbU16  
Studiestöd  
föredrogs.

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut fattades under 16 §.)

## **11 § Associationsrätt m.m.**

Civilutskottets betänkande 2013/14:CU8  
Associationsrätt m.m.  
föredrogs.

Anf. 54 HILLEVI LARSSON (S):

Herr talman! Jag börjar med att yrka bifall till reservationerna 1 och 2. Den första fråga som jag vill ta upp här gäller könsfördelningen i bolagsstyrelser. Det finns forskning som visar att kompetens i dag inte är det enda urvalskriteriet för att hamna i en bolagsstyrelse. De som sitter i valberedningen utgår mycket från vilka de känner och, kanske omedvetet, från likhet, det vill säga att män utser andra män. Därför är problemet inte bara att det är för få kvinnor i bolagsstyrelserna utan också att det är för få kvinnor i valberedningarna.

Vi kan se att kvinnor inte har sämre kompetens än män, inte har lägre utbildning och inte har mindre arbetslivserfarenhet. Argumentet att kvinnor skulle sakna kompetens i detta sammanhang håller alltså inte. Vi kan se en mycket långsam förbättring. Denna förbättring kan dessutom kopplas till att det har varit en debatt i samhället om dessa frågor och även hot om lagstiftning – att ha kvotering i bolagsstyrelser.

I Norge införde man kvotering i bolagsstyrelser för sex år sedan. Man sade att det skulle finnas minst 40 procent av vardera könet i de stora

bolagens styrelser. Det fanns först ett motstånd mot detta. Men nu kan man se att det finns positiva erfarenheter av det. Man kan se att i och med att det har kommit in fler kvinnor i bolagsstyrelserna har utbildningsnivån generellt höjts. Man kan även se en föryngring. Det är alltså många unga kvinnor och många välutbildade kvinnor som har kommit in.

På EU-nivå jobbar man också med denna fråga. EU-kommissionen har satt upp ett mål om att det ska vara minst 40 procent av vardera könet i bolagsstyrelserna senast 2020. Detta är regeringen tyvärr emot. Europaparlamentet har tidigare röstat ja till det, och det finns ett stöd för det inom EU. Men regeringen här hemma är emot detta med hänvisning till att denna fråga inte är lämplig att besluta om på EU-nivå. Jag tror att det är ett svepskäl. Regeringen är nämligen emot detta arbete även på hemmaplan. Jag tror att det är den främsta invändningen. Annars säger man att frågor om jämställdhet, mänskliga rättigheter och demokrati ska beslutas på EU-nivå där länderna har krav på att leva upp till detta.

Det som vi nu vill är att få en lagstiftning i Sverige som innebär att både bolagsstyrelser och valberedningar ska ha minst 40 procent av vardera könet. Förutom att detta skulle lösa problemet är vi övertygade om att det skulle snabba på den frivilliga processen i väntan på att lagstiftningen träder i kraft.

Det som hittills har gjorts när det gäller kommunala bolag tycker vi är positivt. Även där finns det ett problem med att det inte är en jämn representation, och det är kvinnor som är underrepresenterade. En utredning har föreslagit att man ska bredda utnämningarna, vilket vi tycker är bra. Vi hoppas framför allt att utredningen kan titta på frågan om en jämn könsrepresentation.

Den andra fråga som jag tänkte ta upp här i dag gäller jämställdhetsredovisning. Det finns utredningar, bland annat från Tillväxtverket, som visar att om man ökar jämställdheten i företagandet ökar man också produktiviteten. Det går alltså bättre ekonomiskt för de företag som har mer jämställdhet och mångfald.

De företag som omfattas av årsredovisningslagen har i dag inte skyldighet att göra någon omfattande jämställdhetsredovisning. Om de hade varit skyldiga att göra det skulle det synliggöra problemen offentligt, men framför allt i företagen själva. Kanske är man inte medveten om hur illa det ser ut, och när man synliggör problemen kan man vidta åtgärder för att lösa dem.

Därför vill vi att de företag som omfattas av årsredovisningslagen också ska omfattas av krav på att göra ordentliga jämställdhetsredovisningar. Bland annat handlar det om könsuppdelad lönestatistik. Lönediskrimineringen är ett av de allra största jämställdhetsproblemen. Kvinnor som utför samma arbete som män diskrimineras konsekvent med sämre lön.

Även uppgifter om sjukfrånvaro är intressanta när det gäller redovisningen. Där kan man se att kvinnor ofta är sjukskrivna mer än män. Det är viktigt, inte minst för företagets egen lönsamhet, att man förebygger problemet. Det gäller till exempel arbetsmiljöfrågor.

Föräldraledighet är en annan viktig sak som bör ingå i jämställdhetsredovisningen. Där kan man se att det för det mesta är ett ojämnt uttag. Männerna tar bara en femtedel av föräldraledigheten. Detta missgynnar kvinnorna på längre sikt när det gäller karriär och löneutveckling. Man

kan se att för varje extra månad föräldraledighet som män tar ut ökar kvinnans lön med 8 procent. Det handlar alltså om en man och en kvinna i ett förhållande; när mannen tar mer föräldraledighet och kvinnan därmed mindre ökar hennes lön. Detta är en intressant siffra för att öka jämställdheten och dessutom se till att både män och kvinnor är föräldralediga.

En annan fråga som jag tänkte ta upp gäller ekonomiska föreningar. Kooperationen är viktig för Sverige, och det är en bra form för dem som jobbar där. Inte minst är kooperativt boende, där man kan få ned köpesumman för dem som vill komma in och bo där, en bra form. Tyvärr drivs de flesta kooperativa företag som ekonomiska föreningar. Det finns problem med denna företagsform. Man kan till och med se att den missgynnas jämfört med andra företagsformer. Därför hoppas vi att regeringen kommer tillbaka i frågan och ser till att den ekonomiska föreningen fungerar lika bra som andra företagsformer.

Min partikollega Börje Vestlund kommer att tala mer om franchising. Jag kan säga att vi helt och fullt står bakom det han kommer att säga. Franchisetagare är missgynnade. De är den svagare parten i förhållande till franchisegivaren. Det handlar om att vi behöver få förhandlingsrätt för franchisetagare, möjligheter till uppsägningsavtal, ekonomisk kompensation i samband med uppsägningar, förbud mot oskäligen avtalsvillkor och så vidare. Börje Vestlund kommer alltså att utveckla detta.

Anf. 55 JAN LINDHOLM (MP):

Herr talman! I civilutskottets betänkande 8 om associationsrätt behandlar utskottet ett tjugotal motionsyrkanden från allmänna motionstiden. Många av förslagen har behandlats av riksdagen tidigare. Det bör, inte minst av regeringen, uppfattas som att frågorna är mycket angelägna. Några nya initiativ kan man emellertid hitta bland motionerna.

Herr talman! Var femte medborgare i vårt land är född utomlands alternativt har föräldrar födda utomlands. Det var länge sedan kvinnorna till antalet passerade oss män på de högre utbildningarna. Trots dessa båda fakta ser de flesta en vit man framför sig när de tänker på en ledande person i samhället, oavsett om det handlar om näringslivet, politiken eller statsapparaten. Det finns mycket att göra i vårt samhälle när det gäller fördelning av makt och inflytande.

I betänkandet behandlas motionsförslag om åtgärder för en jämnare könsfördelning i bolagsstyrelser. Miljöpartiet har länge drivit kravet på en lagstiftning om att det underrepresenterade könet ska ha rätt till minst 40 procent av antalet platser i en bolagsstyrelse. I nästan alla bolagsstyrelser handlar det om att öka kvinnors inflytande.

Frågan utreddes under de år som Miljöpartiet hade inflytande över den socialdemokratiska regeringen, men förslaget hann aldrig bli lagstiftat före alliansregeringens tillträde. Den kvinnofientliga alliansregeringen valde då att snabbt avskriva alla tankar på att öka kvinnors inflytande. Bara som ett tips till den journalist som vill beskriva skiljelinjer mellan regeringen och en stor del av oppositionen: Skriv om en regering som anstränger sig för att hålla tillbaka kvinnorna och en opposition som kämpar för att lyfta fram dem!

Varför är då detta en så viktig fråga att vi årligen återkommer till den? Förutom det uppenbara om dolda manliga maktstrukturer och orätt-



visor handlar det faktiskt om rent praktiska fördelar. Vi i Sverige har mer än någonsin behov av ett framgångsrikt näringsliv, och det är bevisat, många gånger om, att företag med stort kvinnligt inslag i ledande ställning gör ett bättre jobb än de där enbart män styr.

Precis som Hillevi Larsson konstaterar jag att kvinnor helt enkelt är bättre företagsledare än män. Vi män borde därför av ren självbevarelsedrift anstränga oss för att lyfta fram fler kvinnor i ledande befattningar. Det argumentet kanske jag inte borde ha använt här, för det är väl inte politiskt korrekt att säga så. Det är ju för att öka jämställdheten i samhället som vi driver frågan och inte för att männen ska få fler fördelar. Jag tror ändå att det behöver sägas att även vi män vinner på att fler kvinnor får ledande positioner i näringslivet.

Norge har, precis som Hillevi Larsson påpekade, med stor framgång infört kvotering i bolagsstyrelser – precis så som vi miljöpartister har föreslagit – trots att vi gröna när det skedde inte hade någon representation i det norska Stortinget. Det gör att det känns lite misslyckat att stå här. Det är märkligt att en enig riksdag i Sverige, som så ofta framställs som ett föregångsland när det gäller jämställdhetsfrågor, inte kan säga ja till den modell för könskvotering i bolagsstyrelser som vi i Miljöpartiet har föreslagit och som man har infört i Norge utan ett miljöparti i Stortinget.

Herr talman! Betänkandet innehåller även en del andra intressanta förslag. Eftersom jag själv har ägnat en stor del av mitt vuxna liv till att initiera, bygga och förvalta olika former av ekonomisk verksamhet med utgångspunkt från lagen om ekonomiska föreningar är jag särskilt glad för förslaget i motion N210. Det råkar också vara så att en av mina gamla skolkamrater var huvudsekreterare i en utredning som 1980 – tror jag att det var – lade fram ett förslag om revidering av lagen om ekonomiska föreningar.

Inom ramen för denna lag huserar såväl några stora företag med miljardomsättning som ett mycket stort antal små, praktiska kooperativa verksamheter – och allting däremellan. Det som förenar verksamheterna är en medlemsnytta som man sätter i fokus. Vi anser att det finns samma behov här som i aktiebolagslagen av att skilja på vinstdrivande och icke vinstdrivande verksamheter. Regler för kapitalbildning och beskattning skulle exempelvis kunna utformas på ett sätt som är bättre för alla om man genomför en sådan uppdelning. Exempelvis kreditgivningsfrågor är mycket speciella för ekonomiska föreningar – det har jag många gånger erfarit.

En utredning för att se över villkoren för alla de verksamheter som i dag bedrivs inom ramen för lagen om ekonomiska föreningar borde emellertid inte vara så låst i sitt uppdrag att den inte skulle kunna komma fram till en än mer genomgripande uppdelning av alla dessa verksamheter med alla de olika karaktärer de har. Man skulle helt enkelt kunna få flera olika lagrum för olika typer av verksamheter.

Herr talman! En näraliggande fråga är det som brukar benämnas socialt företagande. Det innebär att personer med nedsatt funktionsförmåga bedriver yrkesverksamhet i företagsform. Det kan självklart ske i form av enskilda firmor, handelsbolag eller aktiebolag eller i kooperativa former, till exempel inom ramen för lagen om ekonomiska föreningar.

I dag växer det fram en hel del nya företag av den här typen. Totalt finns det i dag över 380 sociala företag i landet. Enbart i Dalarnas 16 sociala företag sysselsätts i dag totalt 104 personer.

Jag besökte nyligen ett socialt företag som arbetar med enbart döva, Dalahänder. Deras främsta krav på oss politiker var en höjning av grundnivån för lönebidraget. Hörde ni det på allianssidan? Som ett litet kuriosum kan jag berätta att jag redan 2004 skrev en motion om just den frågan. Jag fick då inte stöd från Socialdemokraterna för att genomföra det. Men de motionsyrkanden på det här området som nu behandlas i betänkandet handlar om att vi i Sverige borde göra som i flera andra länder, nämligen skapa en lagstiftning som underlättar för socialt företagande.

Det normala är att personer med nedsatt funktionsförmåga vill försörja sig genom eget arbete, precis som alla andra i samhället. Att underlätta det tycker man borde vara en självklarhet. I takt med att ny teknik hjälper till, så att allt fler med olika former av funktionsnedsättning kan vara så aktiva att ett arbete känns som en naturlig del av livet, blir detta ändå mer angeläget.

Jag utesluter inte, herr talman, att en översyn av lagen om ekonomiska föreningar, om den får ett brett uppdrag, skulle kunna behandla de frågor som särskilt skulle underlätta för så kallade sociala företag. Samhället förändras snabbt, inte minst genom medicinska och tekniska framsteg. En genomtänkt arbetslinje borde även innehålla utveckling och översyn av regler som skulle underlätta för fler att bli en del av vår gemensamma försörjning.

Herr talman! Jag står självklart bakom samtliga Miljöpartiets reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall enbart till reservation 1.

Anf. 56 MARGARETA CEDERFELT (M):

Herr talman! Ärendet vi debatterar nu är som tidigare sagts ett motionsbetänkande om associationsrätt. Ordet associationsrätt kan låta torrt, men det är det inte, för det handlar om grundstenarna för näringslivet. Näringslivsfrågor är oerhört intressanta och viktiga. Vi behöver näringslivet för vår välfärd och sunda statsfinanser, men också för att människor ska ha möjlighet att förverkliga sina livsdrömmar, driva företag, utvecklas och bidra till samhället. Det går inte att ta miste på intresset för näringslivsfrågor. Vi debatterar dem nu, men det har också funnits ärenden tidigare i dag som berört näringslivsfrågor.

I mitt anförande kommer jag att beröra i huvudsak tre områden. Jag börjar med könsfördelningen i bolagsstyrelser. Det är ingalunda någon ny fråga. Vi har debatterat frågan om könsfördelning i bolagsstyrelser under flera års tid. Jag skulle vilja lyfta fram att det naturligtvis är en oerhört angelägen fråga att kvinnor kan driva företag och att kvinnor kan finnas med i bolagsstyrelser. Det handlar om något så självklart som möjligheten att göra karriär och utvecklas, men också om ett samhällsekonomiskt perspektiv och ett företagarperspektiv.

Men det finns också andra kriterier som är viktiga, och det är något som vi inom Alliansen har lyft fram. Det handlar om grundförutsättningarna för ett fungerande näringsliv och om ägaransvaret. Att vi via lagstiftning skulle besluta hur en styrelse ska vara konstruerad skulle vara ett stort intrång i äganderätten. Det skulle också vara ett sätt att via lag-

stiftning ta över hur en valberedning ska arbeta. Det skulle vara att ta över aktieägarnas ansvar. Detta är något som vi inte vill i Alliansen.

Vad kan vi då göra för att andelen kvinnor ska öka i bolagsstyrelser? Vi har vidtagit flera åtgärder. Först och främst vill jag säga att det finns en stor mängd kvinnor i statliga bolag. I statligt ägda företag är 45 procent av styrelseledamöterna kvinnor. I helägda statliga bolag är det 49 procent. Detta visar att det är möjligt att öka andelen kvinnor i styrelser utan lagstiftning.

Vad har vi då gjort inom Alliansen? Jo, vi har startat mentorprogram för att välkvalificerade kvinnor ska kunna utveckla sin kompetens och bygga nätverk. Almi har också fått i uppdrag att stödja kvinnors företagande, så att kvinnor ska starta företag, driva företag och expandera. Man ska se till att det växer.

Det finns en annan fråga som jag vill lyfta fram. Många kvinnor arbetar inom vård och omsorg. Många kvinnor inom vård och omsorg har också en vision om att kunna utveckla företag. Jag tycker att det är oerhört angeläget att säga detta, eftersom det finns en pågående debatt som lyfts fram från framför allt vänstersidan om att begränsa företagande inom vård och omsorg. Självklart måste det också finnas med i perspektivet att kvinnor är yrkesverksamma inom vissa områden. Då tycker jag att det skulle vara fel att säga att den delen inte skulle kunna vara föremål för företagande.

Jag vill gå vidare och säga några ord om lagen om ekonomiska föreningar och socialt företagande. Precis som det har sagts här tidigare, men inte riktigt lika tydligt, pågår det inom Regeringskansliet en utredning, Föreningslagsutredningen. Den handlar bland annat om hur fler föreningar ska kunna utvecklas och bedriva företagande. Det skulle vara väldigt fel att föregripa en utredning här i riksdagen. Vi har normalt inte gjort det i andra sammanhang, och därför bör vi inte göra det nu heller.

Slutligen vill jag ta upp frågan om franchising. Jag vet att oppositionen inte har nämnt franchising ännu men att det kommer senare. Därför vill jag också säga några ord om denna fråga.

I Sverige finns det ca 500 franchisekedjor och ca 2 400 franchisetagare. Det visar att det här är en intressant och spännande företagsform. Men för den som ingår ett franchiseavtal är det som alltid viktigt att ta reda på vad som står i avtalet, att förhandla, att ta hjälp av andra som har kunskap och att undersöka hurdant franchiseföretagets rykte är. Det underlättar och minskar risken för att hamna i ett felaktigt avtal. Franchisetagaren är oftast en småföretagare. Många ingår ett franchiseavtal som sitt första steg som företagare, just därför att man upplever att det är positivt med franchise. Det känns tryggt, och det finns ett stöd.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga motioner.  
(Applåder)

Anf. 57 HILLEVI LARSSON (S) replik:

Herr talman! Man skulle naturligtvis önska att jämställdheten blir bättre i bolagsstyrelser på frivillig väg. Problemet är att som utvecklings- takten är nu kommer det att ta 70 år innan vi når upp till 40 procent av vardera könet, alltså inte ens 50 procent, som skulle vara total jämställdhet.

Min fråga är: Är det inte dags att göra någonting mer radikalt för att öka jämställdheten? Man kan dessutom se att hot om lagstiftning är det som till stor del har påskyndat takten, även om det går väldigt långsamt. Är det inte dags att vi gör någonting mer?

Erfarenheten från Norge visar att den lag som de har om minst 40 procent av vardera könet i bolagsstyrelser inte har slagit sönder det norska näringslivet. Man kan tvärtom se att kompetensen har ökat i bolagsstyrelserna genom att det kommer in fler med hög utbildning, och det sker också en förnygring.

Det är till stor del de unga välutbildade kvinnorna som står för det. När det finns forskning som visar att jämställdhet och mångfald ökar lönsamheten i företagen borde det heller inte vara ett hot för företagen själva.

Vi har dessutom problemen med valberedningarna. Där skulle också krävas ett arbete för att få in fler kvinnor och på det sättet öka jämställdheten även i bolagsstyrelserna.

Jag skulle också vilja fråga om jämställdhetsredovisning och varför ni inte kan tänka er att ställa lite högre krav på företagen. Det handlar om de företag som omfattas av årsredovisningslagen. Det är inte en totalt ny redovisning men ändå lite mer omfattande så att företagen själva ser de eventuella könsskillnader som finns.

Anf. 58 MARGARETA CEDERFELT (M) replik:

Herr talman! Visst är det så, som Hillevi Larsson har lyft upp, att företag som har tagit in kvinnor i ledande positioner både på operativ nivå i företagen och i styrelsen är mer lönsamma generellt sett än enkönade företag. Men det finns så många fler kriterier att ta hänsyn till här.

Det finns en hel del organisationer och stiftelser. Precis som det står i betänkandet finns det en stiftelse som heter Allbright som har lyft fram flera andra kriterier som är viktiga. Det är till exempel att det finns en stor konformitet i styrelsen, att många i styrelsen har en bakgrund inom ekonomi eller som ingenjörer, att det är enkönade styrelser, att ledamöterna är svenskfödda och även att det är ett snävt åldersspann. Är det något som vi ska lagstifta om? Tycker Hillevi Larsson det?

Nej, vad frågan handlar om är att det är ett ägaransvar att utse styrelse. Jag är helt övertygad om att det inte bara handlar om en hotbild för att företag ändrar sig. Det handlar om det arbete som till exempel Allbright, Styrelseakademien med flera men också Svenskt Näringsliv bedriver. Det handlar om att arbeta aktivt för ökad lönsamhet och ta vara på de resurser som finns. Jag stannar med detta.

Anf. 59 HILLEVI LARSSON (S) replik:

Herr talman! Det som är lite speciellt när det gäller jämställdhet är att kvinnorna är halva befolkningen. Det är inte någon minoritet, utan det handlar om hälften. Det får enorma konsekvenser om man diskriminerar. Om man jobbar för jämställdhet får det konsekvenser åt andra hållet, det vill säga positiva konsekvenser.

Det är självklart önskvärt att man får en större mångfald generellt med både yngre och äldre och människor med utländsk bakgrund, med olika yrkesbakgrund och med olika kompetensområden. Låt inte det

bästa bli det godas fiende. Låt oss inte hindra jämställdhetsarbetet för att vi även vill ha in de andra aspekterna.

Det som är intressant med frågan om kvotering är att det har prövats i vårt grannland Norge, som är ett ganska likt land. Man kan ta till sig erfarenheterna som de har där och applicera dem på svenska förhållanden. När det nu har haft så positiva effekter där kan jag inte se något hinder för att gå vidare här i Sverige.

Det finns ett annat problem, och det är att det finns extremt få kvinnor som är vd:ar eller ordförande i styrelser. Kan man få in fler kvinnor kan vi också lösa det problemet. Det blir en bättre rekryteringsgrund för de högsta posterna, vilket också är väsentligt i sammanhanget.

Mentorsprogram är såklart positivt. Jag tror att det kommer att accelerera med fler mentorsprogram, inte minst för kvinnor, om man går ut med att vi ska ha minst 40 procent av vardera könet i bolagsstyrelser.

Det är tråkigt att vi som har gjort oss kända som ett av de länder i världen som har kämpat hårdast för jämställdhet går emot det arbete som EU bedriver. Där skulle vi kunna vara en viktig förebild och dessutom hjälpa till att driva på det arbetet så att vi får jämställdhet i hela Europa.

Anf. 60 MARGARETA CEDERFELT (M) replik:

Herr talman! Jag vill lyfta in frågan som jag också hade i mitt huvudanförande men som jag inte har hört Hillevi Larsson nämna ett enda ord om. Det handlar om att många kvinnor är yrkesverksamma inom vård och omsorg. Många kvinnor vill driva företag inom denna verksamhet. Många kvinnor är också intresserade av och har kunskaper inom området för att kunna sitta i styrelser.

Varför vill ni så aktivt motarbeta ett företagande inom de sektorer där det finns en stor andel kvinnor som är yrkesverksamma? Jag får inte ihop den ekvationen.

Vad vi behöver för ett fungerande näringsliv är ett starkt ägaransvar. Det är ägarna som styr företaget och tillsätter styrelsen. Det är också ägarna som på det sättet påverkar hur en vd ska utses, det vill säga den operativa ledningen.

Detta är vi inte beredda att på något sätt förändra. Däremot arbetar vi aktivt för att det ska finnas kvinnor i styrelser för de statliga bolagen. Jag har nämnt att vi där har lyckats riktigt bra, faktiskt bättre än de 40 procent som Hillevi Larsson talar om.

Anf. 61 LARS TYSKLIND (FP):

Herr talman! Jag börjar med att yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga reservationer. I betänkandet finns en rad motionsyrkanden om lite olika frågeställningar. Jag tänker ta mig friheten att fokusera bara på punkt 1, Könsfördelningen i bolagsstyrelser m.m.

Min och Folkpartiets utgångspunkt är tveklöst att den könsfördelning som finns i dag i börsbolagsstyrelser är oacceptabelt ojämn. Det är en stor majoritet män och väldigt få kvinnor i dessa styrelser. Det är också en väldigt viktig jämställdhetsfråga att könsfördelningen blir jämnare i det ekonomiska beslutsfattandet. Det kan vi nog vara helt överens om.

Frågeställningen i debatten är helt klar. Är det genom lagstiftning om kvoteringar som vi ska lösa frågan, eller ska en förändring uppnås på

något annat sätt? Där är vi från Folkpartiet tydliga med att det ska ske på ett annat sätt.

Vi är väldigt eniga om att jämställdhet egentligen gynnar alla. Det gynnar individen, och här talar jag om både kvinnor och män, och samhället i stort, och jag inkluderar då näringslivet i detta. Jag tillåter mig ändå att göra en liten reflexion om det.

Jag förstår egentligen inte att företag och ägare till företag med berått mot avstår från kvinnlig kompetens i sina styrelser. Precis som det sägs här finns det en lönsamhets- och produktivitetfaktor i detta. Det borde i sig vara en så stor drivkraft att det vore en icke-fråga.

Slutsatsen är att ägarna måste ta sitt fulla ansvar och se till att både kvinnors och mäns kompetens tas till vara och att man skapar en jämnare könsfördelning i bolagsstyrelserna. Men det betyder inte, som sagt, att det är lagstiftningsvägen vi ska gå för att lösa detta.

När det gäller jämn könsfördelning i bolagsstyrelser är det populärt att prata om börsbolagsstyrelser, för där är det så tydligt. Men det finns även kommunala styrelser som vi säkert kan titta på, liksom de statliga styrelserna, även om man ändå har lyckats ganska bra där.

Det finns något som heter Svensk kod för bolagsstyrning, som vissa börsbolag har anslutit sig till. Man är tydlig där med att en jämn könsfördelning i styrelser ska eftersträvas. Med andra ord handlar det mycket om att man ska leva upp till sina egna regelverk och sina egna föresatser i det sammanhanget. På det sättet verkar frågan vara enkel – det finns ekonomiska drivkrafter, och man har ett regelverk kring det.

Herr talman! När det gäller de kommunala bolagen pågår en utredning om modernisering av kommunallagen. Det finns ett speciellt uppdrag där också som handlar om att man ska beakta vikten av jämn representation av kvinnor och män just i kommunala bolagsstyrelser. Den här utredningen pågår till mars 2015, men helt oberoende av detta menar jag att de politiska partierna har ett stort ansvar, det ansvar som staten har tagit. Man har haft ett tydligt mål och en strategi för att jämna ut könsfördelningen i statliga bolag. Det är inte riktigt lika uttalat på den kommunala sidan.

Det finns nog inom alla partier utrymme för viss självvranssakan när det gäller nominering av folk till de kommunala bolagen. Jag tycker inte att det finns någon anledning att säga att utredningen hindrar utvecklingen, utan det är ett ansvar som vi som, i det här sammanhanget, politiska ägarrepresentanter får ta.

Om vi tar staten som exempel kan vi se att man har haft tydliga mål och en tydlig strategi, och vi kan se att man lyckas. Det finns även tydliga exempel på näringslivssidan. Margareta tog upp ett exempel här, men jag känner även till andra exempel där man har jobbat mycket med jämn könsfördelning, och det gäller inte bara styrelser utan befattningar över huvud taget. Drivkraften har varit just att bolaget går bättre och att man ser att det finns en ekonomisk fördel. Bara det är ju en stark drivkraft i näringslivet. Jag tycker att det är helt självklart att även andra ägare än staten kan åstadkomma detta.

Jag var på ett seminarium i förra veckan då representanter för ett bolag som rekryterar människor till både styrelser och ledande befattningar höll ett anförande. Det var helt tydligt att om de jobbar för ett företag som har tydliga mål och en tydlig strategi för att få in fler kvinnor i led-

ningen lyckas de med det. Det är inte svårt att hitta kvinnlig kompetens, utan den finns naturligtvis i samhället. Det handlar mycket om ren vilja och att man känner att det här är en viktig fråga.

Regeringen för via sina ministrar en ständig dialog med näringslivet om den här frågan. Jag tror att man måste föra en aktiv dialog så att man får samma verklighetsbild av samhället. I grunden ska man ju inte behöva det, men nu är det som det är.

Herr talman! När det gäller arbete på EU-nivå hade vi en ingående diskussion för ungefär ett år sedan om var någonstans som den här frågan ska avgöras. Vi anser väl oss själva vara ganska jämställda i Sverige, och det är inte alls fråga om ifall man är för eller emot kvinnor i ledande befattning, utan det handlar om hur man ska komma dit. Det sade jag tydligt i början.

Det är helt sant att bolagsstyrelserna inom EU generellt sett kännetecknas av en sned könsfördelning. Det är sant att det varierar mycket mellan medlemsländerna. Det är sant att många medlemsländer inte har vidtagit några åtgärder alls. Men det betyder inte per definition att problemet ska lösas på EU-nivå. Det finns problem som lämpar sig att lösas nationellt även om de är generella. När vi diskuterar detta ur subsidiaritets synpunkt kan vi inte variera oss från sakfråga till sakfråga, utan vi måste gå efter vissa principer.

Jag skulle vilja drista mig till att ändå sätta in frågan i ett större sammanhang. Utan att förringa den här frågan kan vi se att vi i Sverige – trots att vi i ett internationellt perspektiv anser oss vara och nog också ses som väldigt jämställda – har en könssegregerad arbetsmarknad med omtiverat dåligt betalt i vissa kvinnodominerade yrken trots att de kräver lång utbildning, att det har varit svårt att starta företag i de kvinnodominerade sektorerna och så vidare.

Det finns politiskt styrda mekanismer som vi verkligen råder över. Vi råder i viss mån över detta också, men något som vi verkligen råder över är föräldraförsäkringens utformning. Det har visat sig att utformningen av den har ganska stor betydelse för jämställdheten. Det stämmer säkert att för varje månad som männen tar ut ytterligare stärks kvinnornas ställning när det gäller lönebildningen.

Det är i det perspektivet som Folkpartiet nu har lyft fram förslaget att ett politiskt beslut som vi kan ta är att ytterligare en månad märks för vardera föräldern. Det finns något slags tipping point när det blir så naturligt att göra en jämn fördelning att det inte behövs någon lagstiftning, men vi ser att det i detta läge skulle kunna vara ett bra förslag.

(Applåder)

Anf. 62 OLA JOHANSSON (C):

Herr talman! Jag vill först och främst vara tydlig med att jag och Hillevi Larsson, Jan Lindholm och övriga är helt överens i sak när det gäller att vi måste öka jämställdheten i näringslivet och att en jämnare könsfördelning också ska återspeglas i börsbolagens styrelser.

Den ekonomiska ojämlikheten är ett stort problem i hela samhället. Inom näringslivet finns fortfarande mängder av patriarkala strukturer och en grabbighet som med kraft behöver synliggöras och motverkas. Den kampen börjar hemma med hur vi män och kvinnor, pappor och mammor, fostrar våra söner och döttrar.

Jag tänker inte ge mig in i någon vidare diskussion kring det som inte hör till sakfrågan, men vi behöver på alla nivåer i hela samhället synliggöra genusfrågorna och hur de påverkar oss i vardagen.

En jämnare könsfördelning är något som ökar konkurrenskraften för bolagen. Det finns undersökningar som visar att de företag i Sverige som har fler kvinnor i ledande befattningar är lönsammast. Företag med fler än tre kvinnor i toppen är lönsammare i genomsnitt än de som har färre. Det gäller inte i bara Sverige, utan en global undersökning visar detta. De har 41 procent bättre avkastning, 56 procent bättre rörelsemarginal, en bättre personalpolitik, större delaktighet för personalen och är bättre på att belöna duktiga medarbetare.

I Sverige har vi under lång tid haft en väl utbyggd förskola och en hög andel kvinnor som skaffar sig, vilket har sagts tidigare, en högre utbildning och gör yrkeskarriär. Sedan Alliansen tog över regeringsmakten kan vi också se en ökande andel kvinnor som äger och driver företag, eftersom vi har öppnat de sektorer där kvinnor har varit och är överrepresenterade på arbetsmarkanden för företagande, valfrihet och konkurrens.

Vad frågan gäller här i dag är om vi litar på Sveriges företag och i synnerhet deras ägare. Våra gemensamma bolag, de statligt ägda, är en föregångare. Där är fördelningen i det närmaste 50–50. Det är något som åstadkommits främst under Maud Olofssons tid som näringsminister och ansvarig för de statliga företagen. Det är under hennes ledarskap och nu Annie Lööfs som satsningar har gjorts på kvinnors företagande. Projektet Styrelsekraft genom Almi, som nämns i betänkandet, är ett av flera sådana exempel. Andra har nämnts tidigare. Valfrihetsreformer har genomförts, och det har lett till fler företag inom vård, omsorg och skola. Införandet av RUT-avdrag för hushållstjänster är ett annat exempel.

Alltsammans har gjort att vi i dag har fler kvinnor som äger och driver företag. Vi har fått en arbetsmarknad i traditionellt kvinnodominerade yrken som har öppnats för den som vill byta jobb och öka sina karriärmöjligheter, få en bättre lön och gå vidare mot ett ledarskap.

I betänkandet finns också en undersökning som SCB låtit göra och som ger oss ett underlag för hur vi ska arbeta vidare med frågorna och ta olika initiativ för att komma i ett ännu bättre läge.

Som bekant pågår också förhandlingar om det EU-direktiv som subsidiaritetsprövades här för lite drygt ett år sedan, i december, och som vi debatterade då – tänk vad tiden går. Vi tycker inte att det är EU:s sak att bestämma hur ägare till våra börsbolag i Sverige ska vara representerade i styrelserna. Om man verkar för att inskränka den rätten menar Centerpartiet att man inskränker företagarnas rätt att själva bestämma hur de kan utvecklas eller för den delen vara mindre framgångsrika genom att välja fel väg i frågan.

Herr talman! All tillgänglig statistik och kunskap visar att det bästa för svenskt näringslivs möjligheter att fortsätta utvecklas, skapa fler arbeten och vara konkurrenskraftiga globalt är att ha med sådan bredd och sådan kompetens i sin ledning att de kan fortsätta vara framgångsrika och bli ett föredöme för allt fler, både här i Sverige och internationellt. Samtidigt ska ägarnas intresse av att vara representerade i bolagens styrelser förstas tillgodoses. Det gäller givetvis såväl styrelsernas sammansättning som ska spegla inte bara kön utan även ålder, kulturell bakgrund, olika slags utbildning och yrkeskunskap, som deras chefer och personal.



Styrelsefrågan är inte alltid en enkel kombination för valberedningarna att hantera. Vägen till framgång går genom ökad mångfald och ökad jämställdhet.

Frågan har diskuterats många gånger. Positionerna är kända, och vi lär återkomma den dagen vi – kanske – ska forma en lagstiftning som möter EU:s krav på att minst 40 procent av vardera könet ska vara representerat i bolagsstyrelser senast 2020.

Sverige ligger väl framme i en europeisk jämförelse redan nu; det är inte vi som är sämst i klassen. När det gäller statliga företag är vi bäst, näst intill perfekta. En utredning om de kommunala bolagen ger oss nu möjlighet att åstadkomma ett lika bra resultat i de kommunägda företagen, som ofta sysslar med fastighetsförvaltning, är bostadsbolag eller driver olika former av teknisk verksamhet. Det handlar om verksamheter som typiskt förknippas med traditionellt manliga könsroller. Det är ett jätteangeläget arbete.

Det finns dock ingen anledning att binda fast oss vid skampålen på det sätt som till exempel Jan Lindholm gör. Arbetet för jämställdhet går långsamt. Det är två steg fram och ett tillbaka, men det viktigaste är ändå sådant som sker i vår vardag, i familjerna, i skolorna, på arbetsplatserna för att inte tala om i medier och reklam. Det finns dock vissa som har ett särskilt ansvar att gå före. Det är vi som arbetar med politik, och det är näringslivet. Än så länge förlitar vi oss på deras förmåga och vilja att förändras. Men det tålmodet är inte oändligt. Det finns fördelar med att ha ett hot om lagstiftning också. Det kanske gör att man blir lite mer angelägen om att jobba med frågorna. Det är alltså inget fel med hotet, och det är inget fel i debatten på något sätt. Men låt oss ändå hoppas och tro att de börsbolag som här diskuteras själva förmår att nå 40-procentsmålet före 2020, innan de påverkas av en eventuell lagstiftning.

Centerpartiet har, genom Emil Källström, en motion som vi behandlar i det här betänkandet och som pekar på behovet av en jämnare könsfördelning genom aktiv ägarstyrning vilket jag har talat om här. Det är på det sättet vi vill arbeta vidare.  
(Applåder)

Anf. 63 ROLAND UTBULT (KD):

Herr talman! Jag börjar med att yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet och därmed också avslag på reservationerna.

Dagens debatt om associationsrättsliga frågor handlar till stor del om den viktiga frågan om ifall kvinnor ska ges plats i bolagsstyrelser. När jag lyssnar på debattörerna här i dag upptäcker jag att vi är överens om målsättningen med fler kvinnor i bolagsstyrelserna, men vi är djupt oense om hur vi ska komma dit.

Målet om att fler kvinnor ska beredas plats är alltså gemensamt. Oppositionen företrädd av S, V och MP är inne på linjen att lagstifta. I Alliansen låter vi det här uppdraget ligga hos aktieägarna i bolagen, som det har varit i Sverige under lång tid. År 2011 var det första året då den kvinnliga representationen i privata bolags styrelser passerade 20 procent. De senaste siffrorna är 25,5 procent kvinnor i näringslivets bolagsstyrelser. I Europa är snittet 13,7 procent.

Det går åt rätt håll även om takten är alldeles för långsam. Det säger jag ödmjukt och håller med samtliga som har varit uppe i talarstolen. Sedan 2004 kan man se att andelen kvinnor i börsnoterade bolags styrelser har ökat med 0,9 procentenheter per år. Det är positivt, men jag tror att utvecklingen skulle kunna gå mycket snabbare om näringslivet ansträngde sig lite mer. Någon har räknat ut att med den här takten kommer det att dröja ytterligare 15 år innan världens mest jämställda land har jämlik representation i sina bolagsstyrelser. De senaste siffrorna jag har hört om andelen kvinnliga verkställande direktörer i börsnoterade företag är 3,8 procent. Det här verkar sitta i kulturen och i väggarna på bolagens styrelserum.

Visst skiljer vi oss åt – oppositionen och regeringspartierna. Det är en ideologisk skiljelinje som jag tror säger en del om hur mycket vi litar på och har förtröstan i människors goda avsikter och initiativ. Frågan har, som sagt, varit uppe i kammaren ett antal gånger, och som relativt ny i civilutskottet brukar jag roa mig med att ibland lyssna på tidigare debatter här i kammaren. I mars 2011 uttryckte den socialdemokratiska debattören angående kvinnlig representation i bolagsstyrelser följande: ”Ingenting händer av sig självt.” Det går med andra ord inte att lita på bolagens ledningar; vi måste alltså stifta lagar som tvingar dem att kvotera in kvinnor.

Finns det då inga rättesnören för bolagen? Jo, vi har den svenska koden för bolagsstyrning. Den säger att jämn könsfördelning i styrelsen ska eftersträvas. Jag välkomnar att koden för bolagsstyrning, som infördes 2004, uppmanar styrelser att eftersträva en jämnare könsfördelning.

De kommunala bolagen tillsätts på samma sätt som de kommunala nämnderna, alltså av politikerna. Här kan man tala om att gå före och visa vägen. Men hur ser det då ut i de statligt helägda företagen? Som vi nyss hörde av Ola Johansson är det nästan 50–50. Det är de som verkligen ska gå före och vara goda exempel. De statliga bolagen har också gått i bräschen. Vi talar om siffror som 49 procent kvinnlig representation i bolagsstyrelserna. Det är ju nästan uppe i jämlik nivå. Jag tror att Margareta Cederfelt också nämnde den siffran.

För att synliggöra kvinnors företagande och ge kvalificerade kvinnor tillgång till befintliga styrelsenätverk och möjlighet att vidareutveckla sin kompetens inom styrelsearbetet har regeringen tagit initiativ till ett nationellt styrelseprogram för kvinnor – Styrelsekraft. Intresset för att delta i programmet har varit mycket stort. 1 400 kvinnor från hela landet ansökte om att få delta. Nästa steg blir nu ett program som utbildar och certifierar valberedningsledamöterna för att få in fler kvinnor i bolagsstyrelserna.

Valberedningarna måste bland annat bli bättre på att definiera uppdraget och på att identifiera vilken kompetens som bäst kompletterar styrelsen. Jämställdhetsutvecklingen i bolagsstyrelser ska bygga på frivillighet. Men det betyder inte att vi ska luta oss tillbaka och vara nöjda med dagens situation. Staten har tagit sitt ansvar för styrelsernas sammanfattning utan kvotering. Nu är det dags för näringslivet att göra slag i saken, och vi utgår från att så sker framöver.

Herr talman! EU trycker på för att få sina länder att anamma det förslag till direktiv som kommissionen presenterade hösten 2012. Förslaget innehåller i huvudsak en reglering av hur styrelseledamöter ska tillsättas.

Målet med direktivet är att uppnå en viss kvot kvinnliga styrelseledamöter.

Majoriteten av Europaparlamentarikerna röstade för förslaget, men i december 2012 röstade vår riksdag i enlighet med civilutskottets förslag att direktivet stred mot subsidiaritetsprincipen. Det är en princip som vi kristdemokrater håller väldigt högt och handlar om hur samhället ska vara organiserat och på vilken nivå makten ska ligga. Det ska sägas att regeringen deltar på EU-nivå för att försöka uppmuntra till frivillighet på området.

Vi vill i Alliansen främja en jämnare könsfördelning i bolagsstyrelser, men vi vill inte kvotera in kvinnor. Vi menar att det är viktigt att könsfördelningen blir avsevärt jämnare än den är i dag. Det gäller deltagande i allt ekonomiskt beslutsfattande och då inte minst i börsbolagens och övriga näringslivets styrelser.

Det finns en annan viktig aspekt i det här. Kvinnor deltar aktivt i arbetslivet i Sverige, men fortfarande dominerar männen med omkring 6 procent högre andel i arbetslivet. En kvinna tjänar under sin livstid ungefär 3,6 miljoner kronor mindre än vad mannen gör.

Jobbskatteavdraget har gett ett vårdbiträde ungefär en månadslön extra per år. RUT-avdraget har underlättat för många kvinnor att starta eget. Därtill kommer att Alliansen har genomfört stora förändringar i förskolan för att underlätta för ett mer jämställt arbetsliv. Regeringen arbetar dessutom aktivt för en konstruktiv dialog med näringslivets representanter.

Sverige har gjort och gör mycket för att kvinnor och män ska ha samma möjligheter i hela samhället. Men vi i Alliansen tror inte på kvotering av kvinnor. Ägarna ska bestämma sammansättningen även i fortsättningen. Det är ägarna som bär ansvaret, och jag upprepar att vi utgår från att det blir en skärpning så att fler kvinnor bereds plats i styrelserna. Det gläder mig att det har tagits flera initiativ från näringslivet för att öka jämställdheten på det här området.

Det är inte bara en principfråga. Med fler kvinnor i ledande positioner tror jag att styrelser och ledningsgrupper blir mer dynamiska och därmed mer framgångsrika.

(Applåder)

Anf. 64 ANNIKA LILLEMETS (MP):

Herr talman! Var tid har sina utmaningar som kräver nya lösningar. Samhället är inte statiskt. Det förändras ständigt och i allt snabbare takt. Mänskligheten står inför enorma utmaningar – att hantera klimatförändringar och miljöförstöring, skenande ekonomiska och sociala orättvisor.

Näringslivets uppgift i samhället är, eller rättare sagt borde vara, att skapa hållbart välstånd för alla berörda. Men hänsyn till människor och miljö prioriteras konsekvent ned i kvartalskapitalismens förödande kortsiktighet. Inte minst handlar det om kommande generationers intressen.

Det är ett systemfel i vår nuvarande ekonomiska ordning att utdelning till aktieägare kommit att få högsta prioritet på bekostnad av alla andra intressen. Detta är särskilt uttalat i USA men ett problem även i andra länder. Sverige är inget undantag. Lyckligtvis är det ingen naturlag utan kan ändras genom politiska beslut. Lagar och regler om företagande kan inte och bör inte undantas från utveckling.

Det är värt att komma ihåg att aktiebolag i den form vi nu har, med en jämfört med fysiska personer stark rättslig ställning, är ett relativt nytt fenomen i historien. När aktiebolagen introducerades en gång i tiden fick de tidsbegränsade tillstånd att verka för att uppnå ett specificerat mål, exempelvis att bygga en kanal. Men det var då det.

Det behövs en ständig omprövning av företagens roll och villkor utifrån var tids behov. Och den pågår om än kanske inte så mycket här. På många håll i världen tas det fram nya koncept för att främja företagande som syftar till vidare nytta och mening för fler intressenter än aktieägare. En viktig del i det arbetet är att skapa företagsformer där alla som berörs – engelska stakeholders – av ett företags verksamhet har inflytande över driften. Det handlar om ägare, anställda, underleverantörer, konsumenter, ortsbor, framtida generationer som kan vara företrädare av miljöorganisationer eller annan ekologisk kompetens.

Jag vill uppmärksamma ledamöterna på ett särskilt lovande och konkret utslag av denna strävan efter hållbart företagande, som vore väl värt att inspireras av i Sverige. Sedan 2010 har många amerikanska delstater infört lagstiftning om så kallade benefit corporations, en företagsform där strävan efter sociala och ekologiska överskott ges en med ekonomisk vinst jämbördig ställning, och ytterligare delstater är på gång med att införa det.

I somras blev Delaware den 19:e delstaten som tog steget. Eftersom Delaware är säte för hälften av alla börsnoterade företag i USA och för 64 procent av dem som finns på *Fortune 500*, en årlig lista över de 500 största företagen i landet, samt för de flesta riskkapitalägda företagen i USA, är det ett stort steg framåt. Det kan öppna för att näringslivet i stor skala kan bli en god kraft för samhället. Så växer en ny sektor fram i ekonomin, en sektor som utgörs av ett nytt slags privata företag som strävar efter att skapa nytta för alla som berörs av deras verksamhet, inte bara aktieägarna.

Intresset är alltså stort både från politiken och från företagarna. Den icke-vinstdrivande organisationen B Lab i USA certifierar företag som så kallade B corps. Dessa fungerar på samma sätt som konventionella bolag men med högre krav på syfte, ansvar och transparens. Certifieringen kan jämföras med rättvisemärkning. Vad en sådan betyder för kaffe och bananer betyder B corp för hållbart företagande. Enligt B Labs hemsida finns i dagsläget fler än 900, jag tror att det är 935, certifierade B corps i fler än 30 länder och omfattar 60 branscher. Lagstiftning om detta slags företag finns redan på plats i 11 länder och i ytterligare 16 är processen på gång.

Alla dessa företag arbetar, var och en på sitt sätt, mot ett gemensamt mål, att definiera om framgång i näringslivet. För att uppnå det krävs grundläggande ändringar av systemet. Man skulle kunna säga att det handlar om att ändra det ekonomiska systemets dna, dess arvs massa. Jag menar att bolagsformen benefit corporation är en – mycket intressant men bara en – av många delar i den utvecklingen.

Därtill pågår det diskussioner i olika amerikanska städer om att gynna benefit corporations i upphandlingar. Även skattelättnader för företags-typen diskuteras, motiverat utifrån dess samhällsnytta.

Jag vill nämna en förespråkare för benefit corporations, nämligen professor Robert J Shiller, som var en av fjolårets Nobelpristagare i eko-

nomi. Han ger i sin bok *Finance and the Good Society* tio konkreta förslag på hur finansmarknaden kan reformeras så att den blir en god kraft i de många tjänst, inte bara i någras. Hans första punkt är förslaget att införa benefit corporations.

Herr talman! För att hjälpa näringslivet tillbaka till sin rätta roll behövs även i Sverige en aktiv, offensiv och progressiv politik. Demokratin behöver ta ett steg framåt och aktivt ändra villkoren för den alltmer dysfunktionella marknaden, som nu domineras av ett fåtal vinstjagande stor-koncerner.

Lagstiftning om att inrätta en ny bolagsform och förbättrade förutsättningar för företag som vill skapa nytta för de många, inte bara för de få, vore ett viktigt steg. Därför har jag tillsammans med Valter Mutts föreslagit en utredning om en sådan lagstiftning och om hur bästa möjliga förutsättningar för det kan skapas genom åtgärder såsom förändrade regler i upphandling och skattelättnader. Det amerikanska exemplet är väl värt att följa i Sverige. Det är naturligtvis inte det enda exemplet men är förmodligen ett effektivt sätt att uppmuntra och underlätta för de goda krafterna i näringslivet, vilket är mer angeläget än någonsin.

Anf. 65 BÖRJE VESTLUND (S):

Herr talman! Jag vill inledningsvis yrka bifall till reservation nr 6.

Jag har hört alla borgerliga representanter i jämställdhetsfrågor diskutera det viktiga i ägaransvaret. Vi kan ha olika uppfattningar i den frågan, men i fråga om franchising handlar det om att aktivt beskära en företagare ägaransvaret. Låt mig säga lite grann om hur detta går till.

Avtalet är naturligtvis viktigt när man startar ett företag, i synnerhet vid ett franchiseförhållande. Det innebär att man får ett avtal slängt på bordet och uppmaningen att skriva på innan man går. Har man någon chans att förhandla? Kanske, men i de allra flesta fall inte alls. Då reser sig franchisegivaren upp, går och tar in någon annan. Det är fråga om stora och mäktiga företag som har råd att göra så.

Ett annat exempel är lagret. Man får köpa in ett lager. Om man kliver av som franchisetagare står man där med ett lager och kan ingenting göra.

Bokföringen är ett annat intressant exempel där ägaransvaret beskärs. Bokföringen tas över. Det står i avtalet.

Det sista och mest allvarliga är att man skriver bort rätten att gå till domstol. Det skrivs in i avtalet att det ska vara ett skiljedomsförfarande. Alla som vet vad ett skiljedomsförfarande innebär vet att inget litet företag har råd att gå in i en skiljedomsprocess. Det är mycket dyrt, långt utöver det som en liten företagare har råd med.

Vi socialdemokrater har inte sagt exakt åt vilket håll en ny lagstiftning ska gå. Man måste se över lagstiftningen. Det råder inget tvivel om att franchisetagaren är den svagare parten och att franchisegivaren är den starkare parten. Oftast är det fråga om välkända stora företag som helt och hållet bestämmer villkoren för de små företagen. Det är därför när det finns en brist i lagstiftningen som den understundom ändras.

Situationen är beklaglig. Franchisetagarnas organisationer har påtalat detta under flera år. Den nuvarande regeringen har suttit i snart åtta år och hänvisat till att det är en bra företagsform.

Låt mig slutligen kommentera Margareta Cederfelts inlägg om att det är så många som går vidare. Ja, en del går vidare, men de är inte särskilt många. De har helt enkelt inte råd. De sitter på ett lager och en lokal som de inte kommer loss från, och de får inte ens information om hur deras egen bokföring ser ut. Det är därför vi behöver en ny lagstiftning, och det är därför det är viktigt att regeringen omgående ser till att göra något åt frågan och att det tas fram en bra lagstiftning som skyddar franchiseta-garna och att franchisegivarna vet vilka villkor de har att arbeta efter.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut fattades under 16 §.)

## 12 § Sjöfylleri

Civilutskottets betänkande 2013/14:CU12  
Sjöfylleri  
föredrogs.

Anf. 66 MARGARETA CEDERFELT (M):

Herr talman! Betänkandet om sjöfylleri är ett motionsbetänkande. Ett enhälligt utskott föreslår avslag på samtliga motioner. I utskottets förslag till beslut framgår det att utskottet utgår från att regeringen noga följer utvecklingen inom området.

Jag ska säga några ord om lagen. När den antogs handlade det om en vilja, en intention, att minska eventuellt förekommande sjöfylleri. Jag vill också betona att det fanns en intention att öka trafiksäkerheten på sjön. Det fanns även en utredning som låg till grund för den lagstiftning som antogs. Utredningen ansåg att längden på ett skrov skulle vara sju meter och lägsta hastigheten sju knop för att båten skulle omfattas av lagen. Nu blev det inte så, utan det blev en skrovlängd på minst tio meter och en hastighet på minst 15 knop.

Jag vill också betona att det tidigare inte har varit lagligt att framföra en båt berusad. Det har funnits en lagstiftning som reglerade vad som var tillåtet i fråga om berusningsgrad på sjön. Men det är viktigt när en ny lagstiftning införs att också utvärdera hur resultatet har blivit, om det har blivit en förändring eller om det inte har blivit en förändring. Det är också viktigt att utvärdera hur en lagstiftning har mottagits och uppfattats. Därför ställer jag mig helt bakom det förslag till beslut som utskottet kommit fram till, nämligen att utskottet utgår från att regeringen följer utvecklingen på området.

Anf. 67 LARS-ARNE STAXÄNG (M):

Herr talman! Vår nuvarande lagstiftning trädde i kraft den 1 juni 2010. Bakgrunden till den var bland annat synpunkter från Kustbevakningen och polisen om att få tydligare gränser och regler. Redan vid lagens införande fanns det många synpunkter på varför man valde att kopiera de stipulerade promillegränserna i landstrafiken.

Denna fråga handlar definitivt inte om man inte ska beivra fylla på sjön. Det ska självklart göras. Det har gjorts innan, det görs i dag och ska

göras i framtiden. Däremot finns inga trafiksäkerhetsdata – inte 2010 och inte heller i dag – att en gräns på 0,2 promille, som i landstrafiken, på något sätt skulle minska olyckorna på sjön. Det sker naturligtvis olyckor på sjön, men då är det fråga om mycket högre promillehalter – och det är klart att de ska beivras.

Däremot sker dödsfall på sjön, även om de lyckligtvis har minskat. 40 år tillbaka i tiden var det tre gånger så vanligt att drunkna på sjön. Det har blivit en förbättring. Det sker olyckor på sjön i framför allt små båtar, ofta med äldre herrar utan flytväst. Där sker de många olyckorna.

Dessutom är, mig veterligt, vi det enda land i västvärlden som har satt gränsen till 0,2 promille. Andra länder, även i Norden, har som lägsta gräns 0,5. Trafiksäkerhetsdata från året före och även från 2010 visar att den nya lagstiftningen inte på något sätt har påverkat antalet olyckor.

Dessutom finns det en osäkerhet om vem som har sjösäkerhetsansvar ombord, vilket är olyckligt. I normala fall och i alla andra sammanhang är det föraren. Men på sjön kan det vara så att finns det någon annan person ombord som har stor kunskap om sjön kan denna person efteråt bli skyldig till fylleri på sjön, trots att han eller hon inte på något sätt har hanterat säkerheten i det stipulerade fallet.

Herr talman! Det skulle vara lämpligt att så här efter tre fyra år göra en utvärdering av lagstiftningen. Då bör man naturligtvis se om 0,2-gränsen är lämplig, men också i övriga fall se om lagstiftningen kan förbättras.

Anf. 68 MARIA ABRAHAMSSON (M):

Herr talman! Som vi hörde Margareta Cederfelt redovisa här är samtliga partier överens med motionärerna och delar deras uppfattning. Men det hjälper inte, för i linje med den ibland svårbegripliga riksdagslogiken avstyrker utskottet det tiotal motionsyrkanden som finns om en utvärdering av 0,2-promillegränsen till sjöss.

Utskottet säger att det inte finns något behov av ett tillkännagivande till regeringen, eftersom man utgår från att regeringen noga följer frågan. Men man är alltså överens med motionärerna.

Jag kan meddela att jag utgår också från att regeringen noga följer den här frågan, även om jag – som sagt – inte kanske fullt ut förstår logiken i utskottets resonemang.

Men nu när jag står här i talarstolen, tänker jag ta tillfället i akt och förklara varför det är angeläget att det verkligen sker en utvärdering.

Sedan snart fyra år gäller alltså 0,2-gränsen för skeppare och besättningar på båtar som går i minst 15 knop, eller där båten har ett skrov på minst tio meter. Det är därmed inte bara stora fartyg och fartvidunder som träffas av lagen, utan den gäller också mindre och mellanstora båtar.

När den nya lagstiftningen infördes den 1 juni 2010 motiverades den av sjösäkerhetsskäl. Enligt riksdagen fanns det anledning att se lika allvarligt på alkoholpåverkan till sjöss som i trafiken på våra vägar.

Herr talman! Det finns inga belägg för att en så låg promillehalt som 0,2 är sjösäkerhetsmässigt motiverad. Och det finns heller ingen saklig grund för att jämföra med fordonstrafiken på vägarna. Det konstaterade Högsta domstolen i en dom från sommaren 2012. Jag citerar ur domen:

”Från trafiksäkerhetssynpunkt får det vidare, typiskt sett anses föreligga en något mindre fara vid onykterhet i sjötrafik än i vägtrafik. Mot

den bakgrunden kan den praxis som utvecklats beträffande rattfylleri inte omedelbart tjäna som vägledning vid bestämmande av straff för sjöfylleri vid samma promillehalter.”

Vad HD gör här är att man framhåller – på sitt sedvanligt inlindade sätt – att risken från trafiksäkerhetssynpunkt är lägre vid 0,2-promillekörning till sjöss än i vägtrafiken. I klartext betyder det att landets högsta juridiska instans underkänner riksdagens resonemang om att en måttlig alkoholpåverkan till sjöss är lika straffvärd som samma alkoholpåverkan vid bilkörning.

Herr talman! Jag vill inte gärna vara övertydlig. Jag tycker att det ibland kan vara pinsamt. Men så här ligger det till: En person som har druckit ett par glas vin kan vara helt livsfarlig bakom bilratten där det fordras snabba reflexer och blixtnabba situationsbedömningar.

Om samma person i stället greppar rodet på en båt, har han eller hon avsevärt mycket mer tid på sig att bedöma och reflektera över vilka manövrer som behöver göras för att undvika faror. I båten är alltså personen i fråga inte på långa vägar lika farlig för sig själv och andra som han eller hon är bakom ratten på en bil.

Talar man med Svenska Livräddningssällskapet, som jag gjorde häromdagen, får man bekräftat att när det gäller drunkningsolyckor generellt – men också kopplat till fritidsbåtar – är det svårt att se en tydlig trend vad gäller tillbud. Men på lång sikt har det skett en svag minskning av antalet drunknade.

En sak vet man alldeles säkert, och det är att det överlägset bästa sättet att minska olyckorna till sjöss är att använda flytväst. Nio av tio som drunknar saknar flytväst.

Så om man effektivt ska förhindra svåra olyckor med båtar borde man nog hellre satsa på att få folk att använda flytväst, i stället för att jaga båtförare med 0,2 promille i blodet.

I somras rapporterade polisen och Kustbevakningen att fylleriet till sjöss hade minskat. Men vad man menade var inte att antalet berusade båtförare har blivit färre sedan 0,2-gränsen infördes, utan att den nya promillegränsen har fått båtfolk att ligga förtöjda vid bryggan redan efter en obetydlig förtäring av alkohol. Så visst, straffhotet för det nya brottet sjöfylleri – böter eller fängelse i högst sex månader – tycks i alla fall ha fått till effekt att båttrafiken har minskat över lag.

Är detta inte bra då? Nej, det tycker inte jag framför allt för att båtfolkets frihet har naggats i kanten utan att sjösäkerheten har ökat. 0,2-gränsen till sjöss slår oproportionerligt hårt mot den stora majoriteten skötsamma båtförare.

Tvärtemot vad riksdagen trodde 2010 har sjösäkerheten alltså inte stärkts för båtåkande familjer och alla andra båttrafikanter. Däremot har 0,2-promilleregeln kommit att inskränka friheten för den stora majoritet båtförare för vilka båtlivet just betyder frihetskänsla, naturupplevelser och social samvaro – detta ibland i förening med viss alkoholförtäring, men utan att denna innebär någon som helst fara för dem själva eller andra.

Vi är nog alla helt överens om att man inte ska vara full på sjön, oavsett om man har ansvar bara för sig själv, för en besättning eller för andra sjötrafikanter. Just därför har vi också sedan länge en straffbestämmelse om sjöfylleri, som sedan har ändrats till grovt sjöfylleri. Gränsen går här



vid 1,0 promille alkohol i blodet och brottet kan ge fängelse i två år. Det är en bra och välmotiverad straffbestämmelse, och jag menar att någon mer bestämmelse egentligen inte behövs.

Herr talman! Samtliga partier är alltså överens om att de inte har någon annan uppfattning än motionärerna i det här ärendet. Precis som motionärerna vill man se en utvärdering av 0,2-promillegränsen till sjöss.

Jag tycker uppriktigt att det är synd att utskottet inte har kunnat kosta på sig ett tillkännagivande för att skynda på den här processen. Men nu är det som det är, och jag får finna mig i det.

Anf. 69 FINN BENGTSSON (M):

Herr talman! Det har sagts mycket bra här av Lars-Arne Staxäng och Maria Abrahamsson, så jag tänker inte ta upp den delen av diskussionen utan bara fästa mig lite grann vid promillegränsen på 0,2 i sjöfyllerilagen utifrån perspektivet vilken betydelse detta kan ha för båtlivet i vårt land. Maria Abrahamsson antydde att det kanske har lett till ett visst minskat intresse.

Vi har trots allt, herr talman, 880 000 fritidsbåtar i detta land. Vi har 1 000 båtklubbar i Sverige med 250 000 medlemmar. Vi har inom båtbranschen som näring 4 000 personer direkt sysselsatta och 8 000 personer som underleverantörer, och ofta är det små företag på landsbygden. Båtproduktionen som näring i Sverige är värd ungefär 2 miljarder kronor. Exporten beräknas till 477 miljoner svenska kronor med en total omsättning på hela 15 miljarder kronor. Detta ger 3 miljarder i momsintäkter.

Det diskuteras om lagen riskerar att åstadkomma ett försämrat intresse bland de människor som är beroende av att ha ett fritidsliv med båt, inklusive näringen. Det konstaterades av tidigare talare att majoriteten dödsfall sker i små båtar, alltså de båtar som egentligen inte berörs av lagen.

Vi kan för ett ögonblick stanna upp och fundera lite grann på 0,2 promille i jämförelse med betydelsen av den viktiga regleringen för vägtrafiken i förhållande till sjölivet. Omvärlden har en annan syn på detta. Grannländer har någonstans mellan 0,5 och 1 promille som gräns. Det är intressant att notera, herr talman, att i yrkesmässig sjötrafik är den internationella regleringen 0,8 promille.

Detta bygger under lite grann av det som Maria Abrahamsson resonerade kring, att sjölivet inte är att likställa med vägtrafiken när det gäller alkohol. Därmed ska man naturligtvis inte stimulera till alkoholförtäring.

Om man nu har en båt som går i minst 15 knop och har ett skrov som är minst tio meter kanske man lägger till efter en dags sjötrafik. På kvällen går man ned i kabyssen, lagar god mat och tar fram en flaska vin och delar med besättningen, och sedan går man och lägger sig. Om det då plötsligt blåser upp till storm under natten och man måste förtöja om begår man faktiskt ett lagbrott, så som vi har stiftat denna lag.

Det är fullständigt ogenomtänkt och orimligt att den kan få sådana konsekvenser. Då skyddar sig lagstiftaren med: Ja, men så kommer det inte att utnyttjas. Nej, herr talman, men jag tycker inte att vi ska stifta lagar som innebär att man begår lagbrott även om de inte beivras. Vi måste ha lagar som följer den naturliga processen för en företeelse, och då är sjöliv inte att jämföra med vägtrafik.

Därmed tycker jag att det hade varit lämpligt att göra en sådan här översyn. Nu har utskottet, som har konstaterats, delat motionärernas åsikt och landat i att man förutsätter att regeringen noga följer frågan. Jag kan försäkra, herr talman, att vi som har motionerat i ärendet kommer att noga följa att regeringen också lever upp till att följa denna fråga.

Anf. 70 AGNETA GILLE (S):

Herr talman! Jag är också en av motionärerna i detta ärende. Det har tagits fram många frågor och beskrivningar, och det är väl en av de frågor där vi i kammaren har utsatts för lobbying. Det visar vilket oerhört stort engagemang som båtfolket har i frågan. Det är ju de som känner av lagstiftningen.

Jag har egen erfarenhet. Jag är sommarboende på en ö, Länsö, i Östhammars skärgård, och där blir det verkligen tydligt vad den här lagen innebär. Om inte annat innebär den att grannarna talar med varandra därför att de är oerhört upprörda över lagen. De vill verkligen ha fler argument: Vad har den lett till? Vad har den resulterat i?

Därför tycker jag att det är oerhört angeläget att vi får en utvärdering så att vi kan få fram fakta, svart på vitt: Vad är det som gäller? Vad har lagen lett till? Vad har den givit för resultat?

Det är oerhört viktigt att poängtera att vi inte alls ska vara berusade, fulla, på sjön. Det är A och O i sjösäkerhet, alltid. Jag har själv skepparexamen och har två mindre båtar. Det är oerhört viktigt att vi håller på den regeln.

Men när man är ute i kustbandet och vid kusten, besöker kustrestauranger och möter folk är det en stor diskussion om vad lagen har lett till. Därför tycker jag att vi verkligen måste sätta press på regeringen.

Jag är lite besviken över att vi i detta ärende inte har fått ett tillkännagivande så att vi sätter ytterligare press på regeringen att verkligen göra någonting åt situationen genom att få till stånd en utvärdering. Jag yrkar ingenting, herr talman, men jag tycker att det här är synd. Jag hoppas att vi på olika sätt kan sätta press på regeringen att verkligen göra en utvärdering så att vi får svart på vitt och ser resultatet: Vad har denna lag lett till? Vad har den visat för resultat?

(Applåder)

Anf. 71 OLA JOHANSSON (C):

Herr talman! I detta ärende finns det ett stort antal motioner där man vill att riksdagen ska tillkännage att lagen om sjöfylleri och dess utvidgande 2010 ska utvärderas. Centerpartiet delar den uppfattningen. Vi förutsätter, som riksdagen redan tidigare har uttalat, att regeringen låter utvärdera och redovisa de effekter som den ändrade lagen har haft i praktiken på sjösäkerheten.

Vi kan också konstatera att lagstiftare och myndigheter har svårt att förhålla sig till båttrafiken och båtlivet som sådant, och ofta också till den företagsamhet som är förknippad med båtlivet. I en båtcharterverksamhet ställs det till exempel krav på att skepparen eller den som framför en båt med passagerare ska ha högskoleutbildning och praktik från handelsflottan. I praktiken innebär det enorma svårigheter för mindre företag som har passagerare i sina båtar, som till exempel driver museal turistverksamhet med fartyg.

Jag vill slutligen säga att Centerpartiet vill verka för att färre olyckor sker till sjöss. Vi har varit delaktiga i att ta fram den nya lagen, och självklart ser vi också gärna att den utvärderas i sinom tid.

Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet. Skepp ohoj!  
(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut fattades under 16 §.)

Prot. 2013/14:62  
29 januari

*Sjöfylleri*

### 13 § Ersättningsrätt

*Ersättningsrätt*

Civilutskottets betänkande 2013/14:CU14  
Ersättningsrätt  
föredrogs.

Anf. 72 HILLEVI LARSSON (S):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 1 och reservation 2.

Jag vill först tala lite om möjligheterna att teckna personförsäkring. Vi fick en ny försäkringsavtalslag 2006, och i den lagen sades att det skulle krävas särskilda skäl för att neka någon försäkring. Tyvärr ser vi trots denna nya lag fortfarande svårigheter att teckna försäkring, och det gäller speciellt möjligheten att få barnförsäkring.

Civilutskottet har gjort en egen rapport om dessa frågor för att utvärdera lagen och hur den har följts. Vi kan se att det har blivit lite bättre under de senaste tio åren, det vill säga att det är färre som helt nekats försäkring. Men det finns fortfarande problem.

Vi kan till exempel se att de individuella handlingarna för bedömning inte finns så ofta som borde vara fallet, utan i stället gör man schablonmässiga bedömningar. Där borde det bli bättre underbyggda bedömningar, alltså att man tittar på varje enskild person som vill teckna en försäkring och inte lägger ihop dem i grupper och säger att människor med en viss bakgrund bör ingå i en särskild grupp.

Som ett konkret exempel vill jag nämna för tidigt födda barn. Det har hänt väldigt mycket på det området. Förr i tiden fick tyvärr många barn som föddes för tidigt problem senare i livet. Där kan man se att de medicinska framstegen är så stora att väldigt många barn som är för tidigt födda ändå får ett mycket bra liv. Många har inga men över huvud taget av att de är för tidigt födda, utan de växer snabbt i kapp.

Trots detta är det väldigt svårt för barn som är för tidigt födda, eller rättare sagt deras föräldrar, att få försäkring. Det är en diskriminering som är helt orimlig eftersom den saknar vetenskaplig grund. Civilutskottets rapport visade också att just dåligt vetenskapligt underbyggda beslut är ett problem bland försäkringsbolagen. De är långsamma att ta till sig den senaste medicinska kunskapen.

För de berörda familjerna blir det här ett jätteproblem. Samhället ger ett visst skydd om man inte har barnförsäkring, till exempel om man har nekats barnförsäkring av försäkringsbolag. Men det är ungefär 100 000 kronor per år som en förälder kan få för att ta hand om ett barn som blir sjukt av olika skäl. Det kan vara sjukdomar som slår ut eller olyckor som

leder till sjukdomar och funktionsnedsättningar. Även när barnet växer upp och blir vuxet utgår en mycket låg ersättning från samhället för försörjningen, det vill säga den täcker inte normala levnadsomkostnader. Därför är det viktigt att försäkringsbolagen tar sitt ansvar.

Vi har också sagt i lagstiftningen att det måste krävas särskilda skäl för att neka försäkring. Därför krävs det att det händer något på det här området.

Vi kräver att regeringen snarast tar initiativ till uppföljning av det här. Man kallar det kontraheringsplikten. Det är ett ganska konstigt ord, men det handlar helt enkelt om att det ska krävas särskilda skäl för att helt neka försäkring. Där vill vi att regeringen faktiskt gör någonting.

Civilutskottets rapport visar att det fortfarande finns behov. Trots den nya lagen har det inte blivit tillräckligt bra. Det bästa är naturligtvis om man kan få en fullgod försäkring med en rimlig premie. Men om alternativet är ett totalt avslag, att man inte får någon försäkring alls, är det ändå bättre att man får till exempel en förhöjd premie så att det blir lite dyrare. Man kan ha klausul; det innebär att man kanske inte har ett fullständigt försäkringsskydd men att man ändå har ett skydd.

Men detta tillämpar inte försäkringsbolagen i någon större utsträckning, utan totalt avslag är tyvärr alltför vanligt. Vi vill ha fullgott försäkringsskydd för de allra flesta. Det ska krävas särskilda skäl för att avslå helt, och i de fallen bör man överväga om man inte kan ge ett skydd som kanske inte är heltäckande men ändå innebär ett bra skydd för de berörda familjerna i stället för att de inte har något skydd alls.

Den andra frågan jag tänker ta upp gäller handläggning av trafikskadeärenden. En patientsäkerhetsutredning som kom 2008 visar att det finns stora brister på det området. Det handlar om försäkringsbolag som har orimligt stort inflytande när det gäller hela trafikskadeprocessen.

Det är ju obligatoriskt att teckna trafikförsäkring om man ska ha till exempel bil, men skyddet är väldigt dåligt om man drabbas av en trafikskada. Man kan konstatera att behandlingen av de trafikskadade inte är rättssäker. Man kan se att de organ som finns framför allt företräder försäkringsbolagen, inte de trafikskadade.

Första instans för trafikskador är Trafikskadenämnden. Här kan man se att försäkringsbolagen har ett orimligt stort inflytande. Det finns medicinska rådgivare som försäkringsbolagen knyter till sig. Det är läkare som i många fall även jobbar för den offentliga vården i landstingen. De har alltså en anställning där, men som extraknäck jobbar de även för försäkringsbolag.

De här rollerna är tyvärr svåra att förena. Trots det framträder försäkringsbolagens rådgivare i Trafikskadenämnden, som alltså är första instans när det gäller trafikskador, men även i senare domstolsprocesser om beslutet i Trafikskadenämnden överklagas. De kan uppfattas som oberoende, för de kan hänvisa till sin anställning inom landstinget. Många gånger kan de vara otroligt duktiga, meriterade och välutbildade. Problemet är att de är köpta av försäkringsbolagen – det är försäkringsbolagen som betalar deras lön. Och det är stora summor det handlar om; de kan till och med överstiga lönen de får från sin anställning i det offentliga. Men de står inte under Socialstyrelsens kontroll, och de får dessutom ett orimligt inflytande på rättsprocessen.

I Trafikskadenämnden sker allting skriftligt. Den trafikskadade kan alltså inte ens komma dit och själv berätta om sin situation och sina skador. Redan där finns alltså ett problem som man borde åtgärda.

Man kan också se att insynen i nämnden är begränsad. Det handlar om väldigt mycket pengar för de drabbade. Om man inte får rätt, om man överklagar och då förlorar rättegången – som dessutom kan dra ut på tiden – får man betala inte bara sina egna rättegångskostnader utan även försäkringsbolagets. Jag har träffat människor som har belånat huset och till och med tvingats sälja huset, för det handlar om hundratusentals kronor som de har fått betala i stället för att själva få ersättning som de är berättigade till för mycket svåra skador.

Vi kan alltså inte invänta den parlamentariska socialförsäkringsutredningen som pågår, där den här frågan har gömts för att hamna på andra sidan valet. Det här måste upp nu, och det måste framför allt bli en valfråga. Det är helt orimligt att så många tusen människor som det handlar om diskrimineras på det sätt som görs i dag. Vi kräver rättssäkerhet för de trafikskadade.

Anf. 73 JAN LINDHOLM (MP):

Herr talman! Civilutskottets betänkande 14 om ersättningsrätt behandlar 15 motionsyrkanden från allmänna motionstiden. Personförsäkringar, hemförsäkringar och trafikskadefrågor är några av de ämnen som behandlas.

Först vill jag tala lite kort om det här att försäkringsbolag inte får vägra att teckna personförsäkringar, det som på fikonspråk kallas för kontraheringsplikt.

Trots regeringens konstaterande att problemet sakta minskar vidhåller Miljöpartiet att det krävs åtgärder nu. I reservation 1 krävs att den uppföljning regeringen tidigare har lovat att genomföra under den här mandatperioden verkligen blir genomförd. Vi menar att det är ett absolut minimikrav, och vi är övertygade om att en sådan uppföljning om den görs kommer att visa på ett behov av ytterligare lagstiftning.

När det gäller trafikskadeärenden är problemet att de drabbade hamnar i ett kraftigt underläge i förhållande till sina försäkringsbolag. Det är tyvärr vanligt att försäkringsbolagens egna medicinska rådgivare inte träffar de skadade och underkänner alla läkarintyg från läkare som både har behandlat de skadade och träffat dem ett flertal gånger.

Rättsosäkerheten i trafikskadeärenden är klart otillfredsställande. Det krävs, menar vi, en total översyn av Trafikskadenämndens verksamhet för att uppnå en rimlig balans mellan de drabbade och de stora försäkringsbolagen. Reservation 2 tar upp det på ett bra sätt.

Sedan, herr talman, kommer vi till frågan om ansvar vid radiologiska olyckor.

Vatje år är det ett flertal medborgare som drabbas av försäkringsbolagens ovilja att exempelvis teckna en sjukförsäkring för de för tidigt födda barn som har en diagnos, och det är många som lider av Trafikskadenämndens vägran att ta del av en del läkarintyg. Därför förstår jag att många som lyssnar på en sådan här debatt anser att de frågorna är mycket viktigare än frågan om ersättningsvillkoren vid radiologiska olyckor. Det är ju en typ av olycka som vi än så länge inte har drabbats av, och många tänker kanske att den typen av olycka inte kommer att inträffa.

Självklart är det allas vår önskan att det inte ska inträffa några stora radiologiska olyckor i vårt land. Men ersättningsreglerna är ju till för att så långt möjligt lösa problemen om det som inte får ske ändå skulle ske. Att jag ägnar största delen av mitt anförande åt denna fråga betyder alltså inte att jag anser att de övriga frågorna är mindre viktiga. Jag höll till exempel ett ganska långt anförande om problematiken med trafikskadeärenden förra gången, alltså då vi diskuterade den här frågan förra året, så Miljöpartiets ståndpunkt torde vara ganska väl känd. För att ytterligare understryka att jag värderar de två frågor som Hillevi Larsson tog upp vill jag säga att jag instämmer i det anförandet. Jag tycker att det var en mycket bra argumentation.

Utskottet behandlar nu två motioner som kräver att kärnkraften ska stå för sina egna kostnader. Eftersom allianspartierna när de 2009 bröt den 33 år gamla blocköverskridande energiöverenskommelsen från 1976 gav ett stort antal löften och deklarerade att ingen ny svensk kärnkraft kommer att byggas med statligt stöd borde det inte vara några problem för regeringens företrädare att instämma i motionernas övergripande krav – alltså kravet att kärnkraften ska stå för samtliga sina egna kostnader.

Det vore därför välgörande om vi här i kammaren i dag kunde få höra fyra tydliga uttalanden från allianspartiernas företrädare att detta gäller – att kärnkraften ska stå för alla sina egna kostnader. Vad det sedan i praktiken innebär kommer vi förmodligen att fortsätta tvista om, men det vore trots det välgörande för debatten om ni från er sida ständigt inpräntar, för dem som inte har förstått den delen i ert ställningstagande, att kärnkraften ska stå för samtliga sina egna kostnader.

Det finns säkert många som anser att ett regelverk för ansvarsfrågor vid en radiologisk olycka är en rätt oviktig fråga. Först och främst kan ju många tänka att i ett sådant läge är det ändå samhället och skattebetalarna som får ta smällen oavsett vilka regler som gäller. Ingen regering skulle överleva som står överksam i en sådan situation, tänker nog många. Sedan finns det säkert många som lever i tron att svenska kärnkraftverk är så säkra att det inte händer hos oss. Men svenska reaktorer är inte säkrare än reaktorer i andra länder.

Man kan tolka allianspartiernas förhållningssätt i denna fråga som att de väljer att blunda och hoppas att ingen olycka ska inträffa, men olyckor har skett, och de kommer att fortsätta att inträffa. Det är tyvärr den sorgliga sanningen.

År 1952 skedde en explosion i en reaktor i Chalk River i Kanada med en partiell härdsmläta.

År 1957 exploderade en tank med radioaktivt avfall i uppdräbning-anläggningen i Kysjtym i Ural.

År 1973 skedde en stor explosion i Windscales uppdräbning-anläggning, som jag har besökt.

År 1979 skedde en olycka i Three Mile Island utanför Harrisburg. Också den resulterade i en partiell härdsmläta.

År 1986 skedde olyckan i Tjernobyl, en av de hittills allvarligaste olyckorna i en kärnreaktor. Olyckan pågår fortfarande efter 28 år – lägg märke till det – och den torde pågå under överskådlig tid. Här handlar det om en fullständig härdsmläta med omfattande läckage till omgivningen. Över 600 000 personer kommenderades ut till räddningsarbete. Många av dem kunde bara jobba under en eller två minuter eftersom strål-

ningsnivåerna var sådana att de på så kort tid utsattes för en dos som är den tillåtna dosen för en hel livstid.

År 1999 startade en okontrollerad kedjereaktion i en bränslefabrik i Tokaimura som ledde till mycket stora radioaktiva utsläpp.

År 2005 läckte 20 ton plutonium- och uranhaltig syra ut från Thorp, som är en uppberedningsanläggning i Sellafieldkomplexet i England. Det påverkade faktiskt också fisket utanför den norska kusten. Efter många års reparationer startades åter anläggningen. I februari 2011 läckte ytterligare 500 000 liter radioaktiv vätska ut från anläggningen, enligt de ansvariga myndigheterna.

År 2006 var en av reaktorerna i Forsmark strömlös i 22 minuter. Många internationella bedömare anser att Forsmark då var mycket nära ett okontrollerat förlopp som kunde ha slutat i en härdsmläta.

Den 12 mars 2011 exploderade reaktor 1 i Fukushima i Japan. Totalt har fyra reaktorer skadats. Konsekvenserna är omfattande men fortfarande till rätt stor del osäkra. Informationen är inte så lättbegriplig, men troligen har fyra separata härdsmlätor inträffat i reaktorhärddar och i förvaringskärl för utbränt bränsle. Troligen har ingen tidigare olycka inom kärnkraftsindustrin varit så omfattande som denna.

Trots att det saknas lösningar, exempelvis när det gäller de stora mängder havsvatten som har använts och fortfarande används för att kyla anläggningarna, liksom när det gäller hur de växande resterna av härdsmlätor ska slutförvaras, har försiktiga uppskattningar gjorts när det gäller de totala kostnaderna för olyckan. Dessa beräkningar hamnar på minst 1 500 miljarder svenska kronor. Att volymen i härdsmlätan växer beror på den teknik man tvingas använda som i praktiken innebär att smältorna inkapslas i stora saltberg, som då blir förorenade.

Herr talman! Av de olyckor som jag har räknat upp känner de flesta bara till tre, några kanske känner till fyra. Ändå är det långt ifrån alla olyckor som har inträffat. Kärnkraftsindustrin har drabbats av ytterligare ett hundratal större olyckor och ett stort antal mindre.

Då ska ni veta att jag inte räknar in de ständigt pågående utsläpp som ingår i de metoder man använder för att bryta och förädla fram bränslet till reaktorerna. Den delen av kärnkraftsindustrin ödelägger för all framtid enorma landarealer. Man måste också komma ihåg att alla olyckor är unika, och dessutom är varje reaktor på något sätt unik till sin konstruktion, så det är svårt att ta med sig erfarenheter från en olycka för att öka säkerheten vid andra reaktorer.

Har någon sett en redovisning över sluträkningen för någon av dessa olika olyckor? Det finns redovisningar av olika slag, till exempel den uppskattning jag nyss nämnde när det gäller olyckan i Fukushima, men slutnotor saknar jag. Dessutom har det ju inte gått mer än lite mer än 60 år sedan den första av de olyckor jag räknade upp inträffade och bara 28 år sedan olyckan i Tjernobyl.

Påverkan i omgivningen pågår fortfarande från flera av dessa olyckor, och förorenat material är bara mellanlagrat. Några slutgiltiga metoder för slutförvar av härdsmlätor och andra högaktiva rester från olyckor finns inte. Någon gång i framtiden förväntas man kunna ta hand om det avfall man tills vidare lagrar exempelvis i stängda kärnkraftverk.

Om man inte har vetskap om framtiden och vilka de framtida kostnaderna är så är det enligt min mening lika relevant att sätta den kostnaden till oändligheten som att sätta den till noll, som många gör.

Det är mot den här bakgrunden vi diskuterar regler för ersättning vid radiologiska olyckor. Bakgrunden är att det inte finns någon kunskap om vare sig tidsutdräkten eller storleken på de skador som en sådan olycka kan innebära. Därmed är också den slutgiltiga kostnaden mycket svår att uppskatta.

Enligt den lagstiftning riksdagen beslutat om, men som regeringen ännu inte infört, är kravet på anläggningshavaren, det vill säga det företag som äger kärnreaktorn, att säkra en betalformåga på ca 11 miljarder. I lagstiftningen är beloppet satt i euro, vilket med dagens kurs blir ungefär 11 miljarder svenska kronor.

Miljöpartiet anser att den summan är på tok för liten i förhållande till vad som är rimligt att anta. Vi menar att kostnaden vid en eventuell härdsmälta, som vi naturligtvis hoppas att vi ska slippa, i en svensk reaktor kommer att sluta på betydligt större belopp. Det är alltså vår bedömning.

Lagens formulering om obegränsat ansvar gör det än mer obegripligt att regeringen envisas med att hålla fast vid ett så lågt belopp. Lagen innebär att anläggningshavaren är ansvarig för alla de kostnader som en olycka innebär. Det är naturligtvis en självklarhet att det ska vara så. Det är helt riktigt. Men tror någon på fullt allvar att kostnaden för oanvändbara skogar, förstörda åkermarker, obeboeliga samhällen, uteblivna fiskerivoter och genetiska skador i andra och kanske tredje generationen kan sluta på ett så lågt belopp som 11 miljarder?

Alliansföreträdare har i tidigare debatter hävdat att anläggningshavarna har försäkringar utöver det som regleras i lagen om skadeståndsansvar vid radiologiska olyckor som skulle kunna användas för att ersätta drabbade om de i lagen angivna säkerheterna inte räcker. Ett sådant resonemang förutsätter att försäkringstillgångarna inte i första hand tas i anspråk för att ta hand om de skador som skett på reaktor vid olyckan. Ett sådant resonemang innebär alltså att de resurser som anläggningshavaren förfogar över inte i första hand skulle användas för att stoppa och begränsa fortsatta utsläpp och minska påverkan på omgivningen.

Det finns såvitt jag vet ingen erfarenhet från tidigare olyckor som tyder på att vare sig samhället eller det berörda företaget, som drabbats av en olycka, skulle agera på det sättet. Erfarenheterna säger tvärtom att man först lägger alla resurser på att stoppa utsläppen, minska omgivningspåverkan och, så långt som möjligt, säkra när det gäller framtida risker. När man har kommit så långt är företagets alla tillgångar förbrukade, och samhället har då redan stått för en stor del av kostnaderna. Inte minst erfarenheterna från Fukushima visar på detta.

Att tro att något av de anläggningshavande bolagen i Sverige skulle ha några ekonomiska resurser kvar när det mest akuta och det värsta efter ett större kärnkraftshaveri är avklarat är rena önskedrömmar.

Jag vill lägga till att Miljöpartiet anser att preskriptionstiden i lagen på 30 år är alldeles för kort, eftersom vi vet att skador kan konstateras även efter betydligt längre tid än så.

I tidigare debatter om dessa ersättningsfrågor har företrädare för allianspartierna hävdat att kärnkraften inte är en så speciell verksamhet att den kräver andra försäkringslösningar än annan industriell verksamhet.



Jag undrar, herr talman, vad människor som drabbats av tidigare kärnkraftsolyckor anser om ett sådant förhållningssätt. Visst kan en del stora kemiska industrier ödelägga sjöar och vattendrag för årtionden och tvinga människor att lämna stora områden, precis som de största dammbyggena i världen har tvingat lokalbefolkningen att flytta. Hur fruktansvärda sådana konsekvenser än är och hur mycket det än drabbar dem som berörs är det ändå bara en västanfläkt av det som en radiologisk olycka *kan* innebära.

Majoriteten skriver i betänkandet att den höga nivå på vilken kravet på säkerheter ligger, alltså 11 miljarder, innebär att något ansvarsgenombrott inte behövs. Man för ett resonemang om att de skadedrabbade även kan få ersättning från anläggningshavarens övriga tillgångar. Det tycker jag är ett väldigt märkligt resonemang, som jag tror bottnar i att alliansföreträdarna inte riktigt har förstått ägarkonstruktionen för den svenska kärnkraften.

Våra tre i drift varande kärnkraftsanläggningar ägs var för sig av ett ägarbolag. Det är ett bolag för var och en av anläggningarna. De här bolagen äger inga andra tillgångar än just dessa anläggningar. Eftersom reaktorbyggnaderna vid var och en av dessa anläggningar är lokaliserade tämligen nära varandra måste man ställa sig frågan: Vilket värde har de återstående anläggningarna efter det värsta tänkbara scenariot, när en olycka inträffat i någon av de reaktorerna?

Lagstiftningen om ersättning vid radiologiska olyckor ska ju fungera om det som inte får hända ändå skulle hända. Frågan om en övre gräns för ersättningsansvar handlar inte om risker vid löpande driftutsläpp eller mindre incidenter. Frågan om den övre gränsen för ansvaret är en fråga om det yttersta ansvaret *om* det värsta inträffar.

Regeringen verkar inte ha förstått att med den nuvarande konstruktionen slipper de tre stora ägarna, Vattenfall, Eon och Fortum, liksom de mindre ägare som finns, helt undan allt ekonomiskt ansvar vid en olycka.

Det är därför som vi i oppositionen föreslår en lagstiftning om ansvarsgenombrott. Det håller inte, menar vi, att göra som regeringen försöker göra, att hävda att det inte är möjligt med ansvarsgenombrott eller att det bryter mot någon form av ägarkultur. I Tyskland har man genomfört ansvarsgenombrott.

Vår kultur är faktiskt att ägarna ska ta sitt fulla ansvar vid en olycka. Jag hoppas att företrädare för allianspartierna kan säga detta, att ni har kommit överens om och lovat att kärnkraften ska bära samtliga sina egna kostnader. Att man har en konstruktion med en mellanhand som bryter ansvarskedjan kan man kanske blunda för i andra sammanhang, men vi menar att man inte kan göra det här. Ägarna till anläggningshavarna styr faktiskt verksamheten till 100 procent. De tar också hem alla vinster av verksamheten. Att de helt ska gå fria är orimligt när riskerna är så omfattande och kostnaden nästan är omöjlig att uppskatta.

Miljöpartiets uppfattning är därför att man inte kan sätta likhetstecken mellan kärnteknisk verksamhet och annan industriell verksamhet ur ett ansvarsperspektiv.

Den som hävdar att man inte ska införa ett ansvarsgenombrott borde vara beredd att kräva en garantinivå på minst 1 000 miljarder svenska kronor. Då hamnar nämligen den säkerhet som anläggningshavarna tvingas garantera närmare den storlek som är relevant i sammanhanget.

Det kanske inte räcker till, men det kommer ändå i närheten av vad som är rimligt.

Herr talman! Vi i Miljöpartiet står självklart bakom samtliga våra reservationer i betänkandet, men för tids vinnande yrkar jag bifall enbart till reservation 3.

Anf. 74 MARGARETA CEDERFELT (M):

Herr talman! Det betänkande vi nu debatterar är ett motionsbetänkande. Det rör sig om motioner från den allmänna motionstiden 2013. Flera av de yrkanden som framställts har behandlats under tidigare år av civilutskottet.

Sammanfattningsvis kan sägas att motionsyrkandena avser skadeståndsansvar vid radiologiska olyckor, hemförsäkring, möjlighet att teckna personförsäkring, trafikförsäkringsavgift, information vid försäkringsfall och handläggning av trafikskadeärenden.

Frågan om försäkringar berör oss alla. När tillvaron är som den ska och ingenting oförutsett inträffar behövs inte försäkringar. Då är det lätt att glömma bort dem. Men plötsligt inträffar något som påverkar vårt liv negativt. Det är vid dessa tillfällen som frågan om försäkringar aktualiseras.

Barnförsäkringar är en fråga som civilutskottet har fokuserat på i tidigare års arbete. Under föregående år presenterade civilutskottet en särskild uppföljningsrapport för utvärdering av försäkringsavtalslagen. Rapporten pekar på att andelen barnförsäkringar som beviljats med ordinarie villkor har ökat under senare år. Denna utveckling är självklart positiv. I rapporten åskådliggörs också att det under senare år har blivit enklare att teckna försäkringar för barn som är prematurt födda. Rapporten ger exempel på organisationer som lanserat egna försäkringslösningar, exempelvis Adoptionscentrum.

Utskottets utvärdering ersätter självklart inte den av regeringen planerade översynen av barnförsäkringar och de frågor som är relaterade till denna.

Tidigare talare har nämnt kontraheringsplikten. Därför ska jag inte säga något mer för att beskriva denna. Jag vill däremot säga att civilutskottets rapport lyfter fram svårigheter som råder i det motsatsförhållande som finns mellan politikens intentioner, att personer ska ha möjlighet att teckna privata försäkringar, och försäkringsavtalslagen, med de krav som politiken har ställt på försäkringsbolagen i form av försäkringsrörelselagen.

Försäkringsrörelselagen anger att försäkringsbolagen ska drivas med tillfredsställande likviditet och med kontroll över försäkringsrisker, placeringsrisker och rörelserisker, så att åtagandet mot försäkringstagarna kan fullgöras, det vill säga att även här betonas att åtagandet mot försäkringstagarna kan fullgöras.

Frågan om kontraheringsplikt är därför en komplicerad fråga. Den illustrerar väl hur angeläget det är med en uppföljning av kontraheringsplikten. Det är något som Justitiedepartementet avser att genomföra under innevarande mandatperiod. Jag kan hålla med om att mandatperioden snart är slut, men det innebär å andra sidan att tiden för uppföljningen närmar sig.

Herr talman! I betänkandet finns också en reservation som rör skadeståndsansvar vid radiologiska olyckor.

Energi är en resurs som vårt moderna samhälle är beroende av. Det finns inget som tyder på att behovet av energi kommer att minska i framtiden. Därför är det naturligtvis oerhört angeläget med den forskning och utveckling som sker inom området. Jag skulle faktiskt önska att utvecklingen när det gäller förnybar energi kunde gå än fortare än vad som är fallet i dag.

En stor del av vår energi kommer från kärnkraften, och det finns ingenting som tyder på att behovet av kärnkraft kommer att minska under den närmaste tiden. Debatten här i dag handlar inte heller om huruvida vi ska ha kärnkraft eller ej utan om vilket ansvar kärnkraftsbolagen har för de skador som skulle uppstå vid en eventuell olycka. Alla frågor relaterade till kärnkraften är reglerade i omfattande lagstiftning, ofta med internationella överenskommelser som bas.

EU är här ett viktigt organ, vars lagstiftning, konventioner och överenskommelser till stor del reglerar inte bara den svenska lagstiftningen utan också övriga medlemsstaters lagstiftning. Och lagstiftningen på området utvecklas naturligtvis kontinuerligt.

Våren 2010 antog riksdagen en lag, lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor. Den ersatte 1968 års atomansvarighetslag.

I reservationen skriver reservanterna att de anser att regeringen bör verka för att höja nivån på finansieringen av det obegränsade skadeståndsansvaret, liksom att lagen ska anpassas efter miljörättsliga principer samt bestämmelser om ansvarsgenombrott. Och jag instämmer i att frågan utan tvekan är viktig.

En eventuell kärnkraftsolycka kan, även om den är begränsad, få omfattande konsekvenser, inte bara här och nu utan också för framtiden. Därför är det viktigt att ansvarsfördelningen vid en olycka är tydlig i lagstiftningen likväl som att lagstiftningen ska vara genomförbar, herr talman.

Det finns regler som reglerar ansvaret för ersättning vid en radiologisk skada. Reglerna bygger på de internationella bestämmelserna i Pariskonventionen och dess tilläggskonventioner. Hittills är det 15 stater som har tillträtt Pariskonventionen. Det innebär att det finns ytterligare ett antal stater som inte har tillträtt konventionen.

Enligt lagen är det innehavaren av en kärnteknisk anläggning som är strikt ansvarig för en atomskada som orsakats av en olycka. Anläggningsinnehavarens ansvar uppgår till 300 miljoner särskilda dragningsrätter, vilket under senare år motsvaras av ca 4 miljarder svenska kronor.

Anläggningsinnehavaren är skyldig att ha en försäkring som täcker 120 procent av ansvarsbeloppet eller 360 miljoner dragningsrätter. Staten ansvarar i andra hand för anläggningsinnehavarens ersättningsskyldighet. Men om staten har betalat ersättning inom ramen för anläggningsinnehavarens ansvarsbelopp får staten återkalla ersättningen från anläggningsinnehavaren eller dennes försäkringsgivare. Ersättning från statsmedel kan också lämnas på grund av katastrofolyckor.

Utöver de regler som berörs av bland annat Paristilläggskonventionen finns ytterligare ett ersättningssteg i atomansvarighetslagen. Om en innehavare av en anläggning här i landet är ansvarig och de ersättningar som

lämnas enligt de tidigare beskrivna stegen inte räcker för att ersätta uppkommen skada ska staten betala en ersättning, och den uppgår till 6 miljarder kronor. Från detta belopp ska avräknas det som anläggningsinnehavaren är skyldig att betala. Det omfattar skador som kanske är i Danmark, Finland, Norge och Sverige och skador som uppkommit på fartyg eller luftfartyg som är registrerade i något av dessa länder.

År 2010 beslutade riksdagen om en ny lag om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor. Riksdagen godkände också Pariskonventionen om skadeståndsansvar på atomenergins område och dess tilläggskonvention i dess lydelse enligt 2004 års ändringsprotokoll. De nya reglerna träder i kraft den dag regeringen så bestämmer.

När den nya lagen träder i kraft upphör atomansvarighetslagen att gälla, precis som jag sade. Då införs ett obegränsat ansvar för innehavare av kärntekniska anläggningar. Ansvaret är som tidigare strikt.

Ett obegränsat ansvar överensstämmer med den miljörättsliga principen att förorenaren betalar. Ett obegränsat ansvar betyder att det inte finns någon i förväg bestämd beloppsgräns för det ekonomiska ansvaret. Utöver de medel som har avsatts som garanti blir det anläggningsinnehavarens tillgångar i övrigt som sätter gränsen för hur mycket ersättning som det går att få ut. Därför är det viktigt att det är anläggningsinnehavaren och inte något bolag inom koncernen som är förmånstagare till egendomsförsäkringen.

Som ni hör är det här väldigt komplicerade frågor. Jag kan fortsätta att läsa innantill här, men jag är inte säker på att det leder vidare i debatten. Jag skulle i stället vilja uppmana dem som är intresserade av frågorna att läsa vidare i det som vi har skrivit i betänkandet och också ta del av det material som finns när det gäller Pariskonventionen med mera. Det åskådliggör mycket tydligt hur problematisk lagstiftningen är och också hur den försöker täcka in och anpassa sig till den utveckling som sker. Men det är inte bara Pariskonventionen utan också aktiebolagslagen som sätter gränser för hur försäkringar kan se ut och talar om hur ansvaret ska fördelas.

Utskottet fann inte vid sin behandling några skäl att frånga sitt tidigare ställningstagande om ansvarsbeloppets storlek, ansvarsgenombrott eller kostnader. Däremot anser vi att det är viktigt att följa vad som händer inom området i EU och om fler länder ansluter sig till Pariskonventionen och ratificerar denna, så att den kan inträda i sin helhet.

Slutligen vill jag säga några ord om trafikskadeförsäkringen. De frågor som är relaterade till denna ingår i den parlamentariska socialförsäkringsutredningen, som ska redovisa sitt resultat den 31 januari 2015.

När det handlar om en så pass viktig fråga som en trafikskadeförsäkring, som berör och omfattar ett stort antal människor, är det viktigt att det finns en parlamentarisk uppslutning bakom den och att frågorna är belysta, så att det blir ett fungerande försäkringsskydd. Därför anser vi i utskottets majoritet att utskottet inte ska fatta några beslut i denna fråga utan invänta utredningens resultat.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till utskottets förslag till beslut och avslag på reservationerna.

Anf. 75 HILLEVI LARSSON (S) replik:

Herr talman! Jag kommer inte att gå in på skadeståndsansvaret vid radiologiska olyckor, för det räknar jag med att Jan Lindholm gör. Och jag står självklart helt bakom reservationen. Däremot tänkte jag ta upp detta med trafikskador.

Patientsäkerhetsutredningen kom redan 2008. Det är rätt så länge sedan. Där framkom att det fanns stora brister i handläggningen av trafikskadeärenden. Det rörde sig om kvalitetsbrister i försäkringsbolagens bedömning och i de medicinska rådgivarnas roll. Man ifrågasatte om bedömningarna var enhetliga och om det fanns tillräckligt underlag för bedömningarna.

Verkligheten är att det är otroligt svårt för trafikskadade att få ersättning trots att de är så skadade att de i många fall inte kan arbeta alls eller bara deltid.

Det finns alltså utredningsunderlag, och det är förvånande att regeringen inte har gjort något av slutsatserna i Patientsäkerhetsutredningen trots att det som sagt gått många år. Att begrava frågan i en ny utredning vars slutsatser ska presenteras först efter valet förhindrar dessutom att dessa viktiga frågor kommer upp i valrörelsen.

Varför går ni inte vidare med detta när ni redan har utredningsunderlag? Varför gjorde ni inget när utredningen kom 2008? Den visade ju på stora brister, och larmrapporter hördes om hur det gick till. Rättsväsendet blir ett organ för försäkringsbolagen när det är de trafikskadades rättssäkerhet som borde värnas i första hand.

Varför går ni inte vidare med personförsäkringar när civilutskottet har visat att det finns problem? Även om det har blivit lite bättre finns det fortfarande problem.

Anf. 76 MARGARETA CEDERFELT (M) replik:

Herr talman! Låt mig understryka att det pågår ett utredningsarbete. Patientsäkerhetsutredningen, som Hillevi Larsson refererar till, är *en* del när det gäller försäkringslösningar. Det jag talar om är en stor parlamentarisk utredning där flera partier är med och tycker till och där frågan belyses i ett brett perspektiv som inkluderar mycket mer än trafikskadeförsäkringen. Det behövs långsiktiga, hållbara lösningar.

Det är angelägna frågor, för precis som Hillevi Larsson säger blir ett stort antal personer allvarligt skadade i trafiken. Det finns en nollvision, men det hjälper inte den som blir skadad.

Jag vill dock inte föregå den parlamentariska försäkringsutredningen.

Herr talman! Jag vill få fört till protokollet att jag har en skada i mitt knä som gör att jag har svårt att stå still i talarstolen, och denna skada tar mycket kraft från mina anföranden.

Anf. 77 HILLEVI LARSSON (S) replik:

Herr talman! Jag hoppas att Margareta Cederfelt snart kryar på sig.

När det gäller trafikskadeärenden kunde ni ha följt upp det som Patientsäkerhetsutredningen kom fram till. De frågor som blev ordentligt utredda där kunde ni ha gjort något åt. Att det finns ytterligare frågor att ta upp är en sak, men det är tragiskt att inget har hänt sedan 2008 trots att det fanns ett bra utredningsunderlag.

Jag känner en oro för att lägga in detta i den parlamentariska socialförsäkringsutredningen. Där finns så många andra frågor, och risken är att dessa viktiga frågor drunknar i det arbetet.

Det är också tråkigt att vi inte kan få en debatt om dessa frågor i valrörelsen. De skiljelinjer som finns döljer ni genom att begrava frågan i en utredning.

Ni kunde åtminstone ta tag i det som Patientsäkerhetsutredningen hittills har kommit fram till och göra lagförslag om det.

När det gäller personförsäkringar har det kommit uppgifter om att Justitiedepartementet skulle göra en uppföljning före valet av hur den nya lagstiftningen som kom 2006 har fungerat. Nu är det inte långt kvar till valet, men inget har hänt. Det ska väl till ett mirakel för att regeringen ska göra något nu när inget har hänt i frågan tidigare, men eftersom Justitiedepartementet har aviserat en uppföljning före valet kan man kanske trycka på regeringen och se till att uppföljningen faktiskt sker före valet.

Många nekas fortfarande försäkring, och det är ett stort problem för dessa familjer, inte minst ekonomiskt.

Anf. 78 MARGARETA CEDERFELT (M) replik:

Herr talman! Hillevi Larsson nämnde att bolagen har ovanligt stort inflytande i Trafikskadenämnden. Nämnden består dock av lekmannaledamöter, bolagsledamöter och jurister i ganska lika proportioner, vilket innebär att också andra perspektiv har avgörande inflytande.

Att den skadade inte har möjlighet att själv komma och föredra sitt ärende i Trafikskadenämnden och att det är handlingar och inte det personliga mötet som ligger till grund för besluten är inget unikt. Så ser det ut i många andra försäkringar, till exempel Läkemedelsförsäkringen med flera. Det är ett vanligt förfarande.

De sakkunniga läkarna ska vara fristående från försäkringsbolagen. Det står klart och tydligt uttalat.

Vad gäller barnförsäkringar och kontraheringsplikt vill jag lyfta upp att det har växt fram andra försäkringslösningar utöver de traditionella bolagens. Intresseorganisationer som till exempel Adoptionscentrum har utvecklat egna uppskattade försäkringslösningar. Det är positivt att det går att utveckla försäkringslösningar som är anpassade efter målgruppen och att det också finns möjlighet till inflytande från en organisation, till exempel Adoptionscentrum.

Regeringens översyn är dock mycket välkommen.

Anf. 79 JAN LINDHOLM (MP) replik:

Herr talman! Det finns många exempel på att intygen från de oberoende läkare som träffat och behandlat patienten aldrig kommer fram till Trafikskadenämnden. De ersätts med de intyg som försäkringsbolagen tar fram genom sina förtroendeläkare, som alltså inte träffat patienten. Det är ett stort problem som måste lösas.

Nej, herr talman, det här är ingen debatt om kärnkraftens vara eller inte vara. Att min motdebattör Margareta Cederfelt formulerar sig på det sättet är ett försök att få det till något annat än vad det är. Det här är en debatt om ersättningsfrågor vid olycka, och ska vi kunna föra en sådan debatt på ett realistiskt sätt måste vi förstå vad en olycka inom kärn-

kraftsindustrin är. Det är därför jag försöker beskriva verkligheten som ersättningssystemet ska relateras till.

Det var bra att vi i Margareta Cederfelts anförande fick höra att Moderaterna instämmer i innehållet i reservationen och att Margareta sade att detta är viktigt. Jag saknar dock ett tydligt uttalande om det grundläggande som ingick i den energipolitiska överenskommelsen mellan allianspartierna, nämligen att kärnkraften ska betala samtliga av sina egna kostnader. Gäller det? Det vill jag ha svar på.

Anf. 80 MARGARETA CEDERFELT (M) replik:

Herr talman! Som jag nämnde tidigare finns det internationella konventioner som är överordnade den nationella lagstiftningen. De är viktiga eftersom inte bara det egna landet utan även närliggande länder kan bli påverkade vid en skada. Därför behövs det internationella överenskommelser.

Pariskonventionen är en av de konventioner som styr här. Den är inte ratificerad av några länder, vilket påverkar Sveriges möjligheter att genomföra lagstiftningen. Det går inte om inte alla länder ser till att ratificera – så är överenskommelserna. Jag vet att mina allianskolleger kommer att säga mycket mer om detta än vad jag gör nu.

Anf. 81 JAN LINDHOLM (MP) replik:

Herr talman! Jag har inte ifrågasatt Pariskonventionen på något sätt. Det är klart att den är ett steg framåt i förhållande till den lagstiftning vi har i dag.

Jag får uppenbarligen inget svar på mina frågor. Jag undrar om Margareta Cederfelt kan intyga att den energipolitiska överenskommelsen från 2009, då Alliansens fyra partiledare lovade att kärnkraften ska bära samtliga egna kostnader, gäller än i dag. Det är den centrala frågan.

Sedan måste jag påpeka att när regeringen talar om olika möjligheter till ersättning blundar ni för verkligheten. Det är därför jag lägger ned så mycket kraft på att försöka beskriva vad det handlar om.

Vi kan bli tvungna att betala upp till 3 miljarder från den svenska statskassan för skador i Tyskland eller Danmark när ratificeringen väl har skett. Det är naturligtvis en fråga vi kan diskutera – det finns sådana problem – men jag har inte väckt den. Det som är intressant för mig är vad alla dessa överenskommelser är värda den dag det händer på riktigt.

Överenskommelserna handlar om 3 miljarder i ansvarstagande från vår sida gentemot andra länder och andra länders ansvarstagande gentemot oss. Där ligger gränsen. Omräknat från euro till svenska kronor måste någonstans kring 11 miljarder säkerställas, när det i verkligheten inte handlar om tio eller hundra utan om tusen gånger så mycket pengar.

Vad är överenskommelserna värda? Det är den diskussionen som är viktig för att vi ska komma fram till följande: Räcker detta? Behöver vi göra något mer? Vi måste ha klart för oss hur systemet ser ut i förhållande till de verkliga problem vi möter.

Anf. 82 MARGARETA CEDERFELT (M) replik:

Herr talman! Ja, detta är viktigt, som jag uppfattar att Jan Lindholm säger. Regeringen har samma bild. Det är anläggningshavaren, inte något

annat bolag inom en koncern som anläggningshavaren tillhör, som är förmånstagare för en egendomsförsäkring.

För att säkerställa att det finns medel tillgängliga för att kompensera skadelidande har regeringen föreslagit att det i lagen om kärnteknisk verksamhet ska tas in en bestämmelse om att en försäkring som syftar till att ersätta skada på byggnader, anläggningar, system och så vidare inte får ha någon annan förmånstagare än tillståndshavaren för verksamheten.

Bestämmelsen träder i kraft när den nya lagen om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor börjar gälla. Därför är det angeläget att Pariskonventionen kan träda i kraft.

Anf. 83 OLA JOHANSSON (C):

Herr talman! I februari 2009 träffade Alliansen en historisk överenskommelse om en hållbar energi- och klimatpolitik för miljö, konkurrenskraft och trygghet. Det innebar att decennier av osäkerhet kring energipolitiken uttraderades och kombinerades med en utveckling av förnybar energi som oavsett regeringsunderlag dittills varit näst intill obefintlig.

Sedan dess har mycket hänt. Vindkraften har ökat, och årsproduktionen ligger i dag över 7 terawattimmar vindkraft jämfört med 1 terawattimme innan Alliansen tillträdde 2006. År 2017 – om tre fyra år – beräknas produktionen vara minst den dubbla, uppemot 15–16 terawattimmar.

Några seriösa planer på ny kärnkraft som ska ersätta dagens gamla reaktorer existerar inte. Det här är ingen energidebatt, men att vi verkligen åstadkommit en förändring måste ändå tjäna som en bakgrund till de årligen återkommande debatterna om skadeståndsansvar vid radiologiska olyckor. Denna förändring har gjorts möjlig genom att radiologisk verksamhet fortfarande kan vara en del av kraftproduktionen, dock under strikt begränsande villkor vad gäller omfattningen, antalet reaktorer och villkoren för drift, däribland ansvaret vid olyckor, som diskuteras här.

Från att kraftägarnas ansvar varit näst intill obefintligt har vi nu i och med den här historiska överenskommelsen satt en lagstiftning på plats som ger ägarna ett obegränsat skadeståndsansvar och utöver det krav på garantier som ska täcka konsekvenserna av en olycka i form av personskador och förstörelse.

Den lagstiftning som är beslutad och som ska införas ersätter en lagstiftning från 1968, då socialdemokratiska regeringar inledde marschen in i kärnkraftsberoendet. Då var det inte tal om att ställa krav på reaktörägarna. De skulle stöttas till varje pris.

Samtliga reaktorer som fortfarande är i drift subventionerades under byggtiden. I vad mån detta ännu i dag kan anses utgöra en subvention kan diskuteras.

I praktiken är det dess värre denna lag från 1968 som skulle gälla om en radiologisk olycka skulle inträffa i dag på det sätt som till exempel Jan beskriver. Varje dag en förordning om att den antagna lagen ska kunna träda i kraft, tillsammans med en förordning om ansvar och ersättningar, dröjer är naturligtvis en dag för mycket. Men att låta något sådant ske helt utan hänsyn till internationella och EU-rättsliga bestämmelser går inte. Det är en av anledningarna till att vi står här i dag och diskuterar.

Låt oss hoppas och tro att frågan är löst om ett år och att Belgien, Italien och Storbritannien – tre av de tretton EU-länderna – har ratificerat den konvention från 2004 som gett regeringen möjlighet att genom eget



beslut låta lagen träda i kraft så att detta inte behöver komma till kammaren för beslut.

Frågan är vad som kan anses vara ett obegränsat ansvar. Vi har gjort bedömningen att den summa som garanteras ska vara 1 200 miljoner euro, det vill säga 11–12 miljarder kronor. Det är mer än vad som krävs enligt Pariskonventionen och som sannolikt kommer att gälla i de övriga länder som likt Sverige redan har förberett lagstiftning på området.

Tillsammans med det gemensamma ansvar som följer av konventionen blir det summa summarum 15 miljarder kronor för att ersätta materiella skador och personer som drabbas av en kärnkraftsolycka i Sverige.

Men i de värsta fallen inser nog alla att det inte finns några försäkringar eller garantier i världen som skulle räcka för att ersätta den föroddelse som vore följden av en riktigt allvarlig olycka.

Miljöpartiet menar att det inte räcker med 15 miljarder kronor och därutöver alla tillgångar som är möjliga att mäta ut i det bolag som äger kraftverket. De har tagit till en väsentligt högre summa, baserat på Fukushimaolyckan. Men trots sin höjd är det också ett tak. Således innebär inte heller Miljöpartiets politik ett obegränsat ansvar.

Det är heller inte troligt att ett ansvarsgenombrott i det läget skulle ge mycket mer. Snarare skulle det skapa en osäkerhet och drabba oskyldiga ägare, det vill säga ägare som är oskyldiga till olyckan i sig. Det skulle heller inte bidra nämnvärt till att täcka de kostnader som en olycka av värsta tänkbara slag skulle innebära.

Socialdemokraterna har genom sin kandidat till näringsministerposten, Jennie Nilsson, motionerat om att en bestämmelse om ansvarsgenombrott ska införas i svensk lagstiftning.

Inte för att Socialdemokraterna hittills har gjort sig kända för att ha en företagervänlig politik, men frågan är om hennes partiledare är beredd att i verkligheten genomföra något som så totalt skulle förändra äganderätten och skapa helt andra förutsättningar för de bolag, pensionsstiftelser och fonder som via de tre bolagen på något sätt är kopplade till energiproduktionen i Sverige.

Det går an att säga att ägarna ska betala i första, andra och kanske tredje led. Men i slutändan hamnar notan hos vanliga fondsparare, pensionärer, småföretagare och aktieägare. Det är tufft att påstå att också de har ett ansvar för en olycka som har orsakats av försummelser i det bolag som driver kärnkraftverket i fråga. Tanken är god, men är den egentligen riktigt genomtänkt?

Det vore bättre om vi så snart som möjligt kunde göra oss oberoende av en energikälla som man på det här sättet måste försäkra sig mot. Centerpartiet har fortfarande som mål att Sverige ska bli oberoende av kärnkraften. Inom en generation menar vi att Sverige har möjlighet att driva och utveckla samhället med hundra procent förnybar energi. Det är till skydd för kommande generationer som vi vill ställa om till ett fossiloberoende, klimatneutralt samhälle som inte lämpar över skulder och avfallsproblematik – och för den delen inte heller försäkringsansvar – på framtiden.

Det är så, herr talman, som vi i Centerpartiet tacklar frågan om årtal, belopp och preskriptionstider. Det som har framförts i en gemensam reservation från Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet är

att ha orimliga krav på vad som är möjligt. Principen ska vara att det är förorenaren som ska betala och ta det fulla ansvaret.

Sverige kan inte ensamt gå före, utan vi är beroende av att Pariskonventionen kan ratificeras, sedan de tre länderna är klara med sin lagstiftning. Möjligheten finns nu att regeringen kan införa lagen om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor, kanske redan vid kommande årsskifte.

Jag yrkar därför bifall till utskottets förslag och avslag på reservationen i den delen. Jag yrkar också avslag på den reservation som säger att lagen ska ändras så att kontraheringsplikten ytterligare förtydligas i lagen.

Kontraheringsplikt, herr talman, handlar om möjligheten att teckna en personförsäkring för alla, oavsett handikapp eller risk för framtida sjukdom. Det är lätt att sätta sig in i hur det kan kännas för föräldrar till tidigt födda barn eller barn med ett medfött hjärtfel, allergier eller rent av lindriga åkommor, som mina egna barns eksem.

Utskottet har under perioden tagit initiativ till att parallellt med regeringen följa upp hur lagen tillämpas. För knappt ett år sedan fick vi ta del av en rapport som visade att fler barn än tidigare kan få ett försäkringskydd till normala villkor och att särskilda klausuler, undantag och högre premier har minskat. Flera organisationer har tagit fram egna försäkringslösningar som ska täcka behov som den ordinarie försäkringsmarknaden inte har mäktat med att täcka.

Regeringen liksom civilutskottet följer utvecklingen. Vi är inte nöjda förrän försäkringsbolagen lever upp till kontraheringsplikten, så att ingen upplever att de behöver stå vid sidan av det skydd som vi alla tar för självklart. Men det är ännu för tidigt att ändra försäkringsavtalslagen från 2005, där kontraheringsplikten ingår. Den plikten har utretts och beslutats av en majoritet bestående av dem som här kritiserar densamma, nämligen Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet. Jag vill påstå att vi i Alliansen gör mer för att stödja de barn som ännu inte kan få en försäkring.

Anf. 84 JAN LINDHOLM (MP) replik:

Herr talman! Jag tolkar Ola Johanssons formulering att det är förorenaren som ska betala som ett svar på min fråga. Jag skulle gärna vilja veta om jag tolkar det uttalandet rätt. Står alltså Centerpartiet fast vid fyrpartiregeringens löften i samband med energiöverenskommelsen att kärnkraften ska betala samtliga sina egna kostnader – ja eller nej?

Ola Johansson påstår vidare att när väl tillräckligt många länder har undertecknat Pariskonventionen, så att den kan införas, är frågan löst. Menar Ola Johansson verkligen det? Ja, det gör han, eftersom han säger att de belopp som gäller är väl tilltagna och anser att de beloppen är tillräckliga även i andra länder. Det vore intressant att höra om det är så jag ska tolka det hela.

Sedan säger Ola Johansson att Miljöpartiet ändå har satt upp ett belopp – kanske minst 1 000 miljarder kronor, som jag sade. Men vi har också föreslagit ett ansvarsgenombrott. Därför kan man fråga: Vad är den bortre gränsen för vad vi föreslår? Det kan man naturligtvis diskutera.

Anser Centerpartiet att det är rimligt – om skadorna kräver större ekonomiska insatser än dem som Pariskonventionen avser, när den börjar

fungera – att samhället ska ta de kostnaderna, i stället för att de som har tjänat pengar på detta ska ta kostnaderna? Är det Centerpartiets linje, att det är samhället som ska träda in när de pengarna inte räcker?

Prot. 2013/14:62  
29 januari

*Ersättningsrätt*

Anf. 85 OLA JOHANSSON (C) replik:

Herr talman! Jan Lindholm frågar mig om vi säger ja eller nej till energiöverenskommelsen och principen om att förorenaren ska betala. Vi säger självklart ja. Energiöverenskommelsen har legat till grund för lagar som har stiftats här i kammaren, de flesta av dem före min tid här. Det vi har är en lagstiftning om ansvar vid radiologiska olyckor som också är stiftad men där vi har överlåtit åt regeringen att besluta när den ska träda i kraft. Villkoren är inskrivna i den lagen, och det är det vi har talat om här. Det gäller ett garantibelopp, ett skadeståndsansvar och principerna för hur vi ska mäta förorenarens ansvar att stå för sina egna kostnader.

Jag har tolkat Miljöpartiets motion på det sättet att man har satt en gräns vid 1 000 miljarder kronor. Det är väsentligt mer än de 15 miljarder som jag talar om, men det är ändå en gräns. Jag noterar att det fortfarande finns en gräns. Det finns inget obegränsat ansvar.

Jag vill gärna problematisera lite grann kring frågan om ansvarsgenombrott. Låt oss säga att vi skulle ge ägarbolagen Eon, Fortum och Vattenfall ansvaret. Vad består då deras tillgångar av? Jo, de består av vattenkraft, vindkraft, kunskap och andra investeringar i installationer som producerar förnybar energi.

De tillgångarna ska realiseras. Vem ska köpa dem, och vad är de värda i ett sådant läge? Vad är nyttan med ett ansvarsgenombrott? De tillgångarna har kanske ett mycket litet värde eller saknar intresserade köpare i ett läge när de ska realiseras. Då är det andra tillgångar som man är ute efter, de som finns hos fondsparare, småsparare och pensionsstiftelser.

Anf. 86 JAN LINDHOLM (MP) replik:

Herr talman! Det var intressant. Ola Johanssons resonemang på slutet skjuter de egna argumenten fullständigt i sank. Om det inte finns någon som är intresserad av att köpa vattenkraft i Sverige som ligger långt från en reaktor torde det knappast finnas någon som är intresserad av att köpa de skadade reaktorer som är grannar till den som har havererat, om nu en sådan olycka skulle inträffa. Det tycker jag var ett dåligt argument.

Vi föreslår ansvarsgenombrott eftersom vi ser det som ett komplement till en högre nivå. Vi menar att man ska ha en säkerhet som är stor. Utifrån erfarenheter ute i världen – där det fortfarande finns frågor som inte är lösta och där vi inte ens kan se att de kan lösas för någon summa som vi känner till – har vi tyckt att 1 000 miljarder kronor ändå är en nivå som man kan diskutera. Då hamnar man i närheten av vad som verkar rimligt vid sådana här olyckor.

Till det har vi lagt ansvarsgenombrottet. Det finns ägare som har inkomster. Jag vet att Vattenfall brukar kunna investera någonstans mellan 4 och 8 miljarder kronor per år. Det blir en process som pågår, eftersom anläggningshavaren kommer att ha kostnader inte bara när detta händer utan 10, 20, 30, 40 eller 50 år framåt i tiden. Då kommer anläggningshavaren att ha kostnader för de skadeståndsanspråk som kommer från dem som har drabbats. Då är det bra att ha en ägare med inkomster som kan

stå för detta. Säg att det handlar om 4 miljarder kronor per år i 40 år. Det skulle de tre huvudägarna – sedan finns det många andra mindre – med lätthet klara av.

Detta har man genomfört i Tyskland. Jag förstår inte varför vi inte skulle kunna genomföra det i Sverige.

Anf. 87 OLA JOHANSSON (C) replik:

Herr talman! Jag försökte både i mitt anförande och i replikskiftet problematisera lite grann kring Jan Lindholms inställning till ansvarsgenombrott. Jag tycker att det är viktigt att vi diskuterar och analyserar vad det faktiskt innebär.

Jag påstår inte att ingen är intresserad av att köpa vattenkraft och vindkraft. Men det som kommer att hända vid ett ansvarsgenombrott är att de som äger vattenkraften och vindkraften i Sverige måste sälja dessa tillgångar till någon. När de har gjort det finns det en summa pengar. Det som då återstår är realiserbara tillgångar i form av kapital. Vems kapital är det? Jo, det är svenska folkets eftersom Vattenfall är ett statligt ägt bolag. Det är pensionsstiftelser, fonder, småsparare och aktieägare.

Om detta ansvarsgenombrott innebär ett kontinuerligt utflöde av pengar från dessa småsparare är frågan om man kan ställa pensionspararen till ansvar för den reaktorolycka som har inträffat vid exempelvis Ringhals. Det är tveksamt om det är rimligt och tveksamt om det ger de tillgångar och det obegränsade skadeståndsansvar som Jan Lindholm talar om.

Anf. 88 ROLAND UTBULT (KD):

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet om ersättningsrätt och avslag på reservationerna. Betänkandet handlar, som vi har hört här i debatten, bland annat om obligatorisk hemförsäkring, möjligheten att teckna personförsäkring – det gäller framför allt barnförsäkringar – skadestånd vid radiologiska olyckor och trafikförsäkringar.

Jag ska börja med frågan om hur man ska se på obligatorisk hemförsäkring. Det är naturligtvis önskvärt att alla har en hemförsäkring. Det kan gå ganska illa om man inte har någon. Många har det genom facket. Men jag menar – den bedömningen har även utskottet gjort – att man inte kan tvinga människor att ta en hemförsäkring utan att det tillhör det fria valet. Det hamnar så att säga utanför politikens gränser.

En annan punkt i betänkandet är möjligheten att teckna personförsäkring. Det handlar alltså främst om barnförsäkringar. Vi har i vårt parti ett fokusområde som vi benämner barns och ungas uppväxtvillkor. Detta är en mycket viktig fråga för oss. Alla barn i Sverige omfattas av ett socialt skyddsnät. Det finns skydd för barn som går i förskolan och i skolan, men oftast gäller det bara vid olyckor och inte vid sjukdom. De allra flesta barn som får en funktionsnedsättning får det genom sjukdom och inte genom olyckor. Dessutom brister skyddet vid olycksfall som leder till funktionsnedsättning.

Eftersom samhällets skydd inte alltid räcker till är barnförsäkringarna ett komplement. Det handlar ofta om en kombinerad sjuk- och olycksfallsförsäkring som går ut vid 25 års ålder och som sedan övergår till en vuxenrelaterad försäkring. Som förälder känner man väl till att man behöver teckna en extra försäkring för barnen.

Det är naturligtvis oerhört viktigt att kunna teckna en barnförsäkring som ett komplement till samhällets skydd. Men det kan faktiskt vara svårt för föräldrar att teckna barnförsäkringar om barnet till exempel är för tidigt fött, har funktionsnedsättning eller är adopterat. Därför är det också intressant att den kontraheringsplikt som vi alla här i riksdagen har arbetat för och som satt press på försäkringsbolagen har resulterat i att det kommer nya försäkringslösningar på marknaden.

Civilutskottet beslutade våren 2012 att genomföra en övergripande inventering av försäkringsbolagens hantering av ansökningar om barnförsäkring med avseende på kontraheringsplikten och bolagens praxis på detta område. Jag ska också säga till den som lyssnar att kontraheringsplikten kan beskrivas som ett förbud mot att neka avtal. Enligt försäkringsavtalslagen från 2006 har försäkringsbolagen kontraheringsplikt vad gäller personförsäkringar, däribland barnförsäkringar.

Vi hade våren 2013 en hearing då vi fick ta del av resultatet av en rapport från riksdagens utredningstjänst, *Kontraheringsplikt vid tecknandet av barnförsäkringar*. Det visade sig vid hearingen att av alla som vill teckna en barnförsäkring får en avsevärd del – 25 procent – invändningar i fråga om sin ansökan, och 7 procent nekas helt. Riksdagens utredningstjänst skriver: Det förefaller som om intentionen, att försäkringsbolagen endast i undantagsfall ska avslå en begärd försäkring, inte helt har uppfyllts.

Det finns alltså en möjlighet för försäkringsbolagen att vägra avtal med hänsyn till egna villkor – ofta handlar det om medicinska skäl – trots att kontraheringsplikten innebär skyldighet att avtala. Men enligt rapporten som vi fick ta del av förefaller det som att andelen barnförsäkringar i alla fall har ökat jämfört med hur det var för tio år sedan. Det är naturligtvis positivt.

Det är viktigt att vi sätter fortsatt press på försäkringsbolagen. Regeringen har aviserat att man kommer att utvärdera och följa upp kontrahe- ringsplikten.

När det gäller övrig motionsbehandling i betänkandet har mina allian- skolleger Margareta Cederfelt och Ola Johansson här gett en bra bild av hur vi ser på den. Jag vill bara säga att jag stöder utskottets ställningsta- gande.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut fattades under 16 §.)

#### 14 § Justitieombudsmännens ämbetsberättelse

Konstitutionsutskottets betänkande 2013/14:KU11  
Justitieombudsmännens ämbetsberättelse (redog. 2013/14:JO1)  
föredrogs.

Anf. 89 PHIA ANDERSSON (S):

Herr talman! En gång om året står ledamöterna i konstitutionsutskot- tet i kammaren och debatterar justitieombudsmännens ämbetsberättelse. Av de statistiska uppgifterna i årets ämbetsberättelse framgår det att 7 097 ärenden nyregistrerades, vilket är en ökning med 1,2 procent. Av

*Justitieombuds-  
männens ämbets-  
berättelse*

de nya ärendena var 6 872 klagomålsärenden, vilket var ungefär lika många som förra året. Man kan tycka att det är bra att antalet klagomålsärenden inte ökar. Men då ska man komma ihåg att det är nästan 7 000 nya ärenden där människor på ett eller annat sätt upplever att de inte blivit bemötta på ett rättssäkert sätt i kontakten med våra myndigheter. Det har varit en ständig ökning av ärenden. Om man jämför med perioden 2006/07 är det faktiskt 1 000 fler ärenden per år. Det är alltså många ärenden.

Antalet inspektioner och initiativärenden ligger fortfarande på en lägre nivå än vad justitieombudsmännen önskar. Detta beror framför allt på att JO:s totala arbetsbörda är sådan att man inte har utrymme för fler inspektioner och initiativärenden, vilket beror på att det saknas ordinarie tillsynsorgan så att en övervältring sker av ärenden till justitieombudsmännen. Det är väl känt i konstitutionsutskottet.

Konstitutionsutskottet har tidigare påtalat behovet av ordinarie tillsynsorgan för kriminalvården, Migrationsverket och socialförsäkringsområdet genom tillkännagivande till regeringen, men det bereds fortfarande i Regeringskansliet. Vad gäller socialförsäkringsområdet har man ännu inte ens utsett en utredare, vilket föranleder konstitutionsutskottet att i sitt ställningstagande återigen påtala vikten av att regeringen vidtar åtgärder som behövs vad det gäller socialförsäkringsområdet.

Herr talman! När det gäller vård, skola och omsorg ökar ärendena med ca 100 om året. I år är det 1 900 ärenden, året innan var det 1 800 ärenden och året dessförinnan var det 1 700 ärenden. Den klart största gruppen av dessa klagomålsärenden finns inom socialtjänsten med 1 100 ärenden under ämbetsperioden. Det är framför allt biståndsärenden som klagomålen berör. Men den klart största gruppen klagomål rör faktiskt barnärenden. Det är ca 560 nya ärenden. Förra året var det 580. Det kan ses som en minskning av ärendemängden. Men jag kan inte se det så när 560 av de nya klagomålsärenden som har inkommit rör barn.

Klart är att trycket på kommunerna ökar och att de klagomålsärenden som rör barn är en viktig signal för oss politiker att ta till oss.

Vad beror det på? Har samhället hårdnat? Är trycket för hårt på våra socialförvaltningar? Hur påverkar det ekonomin i familjerna när arbetslösheten är hög? Och vad betyder det för tryggheten för våra barn? Frågorna är många, men de är också alltför viktiga för att i inbunden form ställas i bokhyllan utan åtgärd, vilket tyvärr ofta händer med JO:s ämbetsberättelse. Varje år står jag här i kammaren och påtalar vikten av att se JO:s ämbetsberättelse som en källa till kunskap för statsråd, utskottsordförande, gruppleddare och ledamöter. Det tänker jag göra i år också.

I JO:s ämbetsberättelse kan man nämligen läsa om att i Regeringskansliet finns brister i organisation, ansvarsförhållande och rutiner, vilket har bidragit till att tryckfrihetsförordningens krav på att allmänna handlingar ska utlämnas skyndsamt har åsidosatts vid upprepade tillfällen. Detta har också KU konstaterat.

Man kan läsa om hur personer drabbas när polis och åklagare inte samarbetar och handläggningen tar så lång tid att fallet preskriberas. Det är oacceptabelt. Det framförs allvarlig kritik mot Polismyndigheten i Örebro län, som har planerat att verkställa en familjs utvisningsbeslut till fel land.

Klagomålen som rör utbildningsområdet uppgick till 275 ärenden – en ökning med ett sextiotial ärenden. Man kan notera att klagomålen avseende Skolverkets hantering av lärarlegitimationer har fortsatt.

Ibland reflekterar och undrar man över den lagstiftning som vi redan har på vissa områden. Är den tillräcklig, och uppnår den sitt syfte? En sådan fråga är frågan om huruvida prostitution kan utgöra grund för utvisning när vi har en lagstiftning där inte prostitution, utan sexköp, är olagligt.

Herr talman! Listan kan göras lång över de granskningar som JO:s ämbetsberättelse innehåller och vilka reflexioner man kan göra. Justitieombudsmännens viktiga uppgift att värna rättssäkerheten för våra medborgare i landet kan inte nog betonas. Konstitutionsutskottets ledamöter har alltid varit eniga om att det är viktigt att JO har förutsättningar för sitt arbete. Så är vi också i detta betänkande.

Med detta sagt vill jag yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Anf. 90 CECILIA BRINCK (M):

Herr talman! Även denna gång är konstitutionsutskottet helt enigt när det gäller Justitieombudsmännens ämbetsberättelse, som alltså omfattar perioden den 1 juli 2012 till den sista juni 2013. Men enighet gör inte ärendet ointressant eller debatten onödig, hoppas jag.

Först ska jag hålla en – mycket kort – historielektion för att påminna om att Justitieombudsmannainstitutet har 200-åriga traditioner och om den oerhört viktiga funktion JO fyller.

JO kom, som vi vet, till med stöd i 1809 års regeringsform, där man ville tillskapa möjlighet för riksdagen att kontrollera den styrande makten. Konstitutionsutskottet fick då uppgiften att utöva tillsyn över statsråden, ministrarna. En ombudsman som valdes av riksdagen, alltså Justitieombudsmannen, sattes att kontrollera om myndigheterna efterlevde lagarna. Men det var inte en alldeles ny tanke. Redan 100 år tidigare, 1713, hade en funktion som kungens högste ombudsman inrättats av Karl XII. Han var, som vi vet, och krigade i Turkiet, och vi vet också hur det gick. Under den långa tid han var borta hamnade statsförvaltningen här hemma i totalt kaos. Därför ville han inrätta en funktion som skulle kunna se till att statsförvaltningen fungerade. Även detta ämbete finns kvar i dag i form av Justitiekanslern, som ju är regeringens ombudsman.

JO är den instans dit människor kan vända sig när de anser att de är illa behandlade av en myndighet eller av en enskild tjänsteman vid en myndighet. JO är ingen domstol. JO avkunnar inte domar som vinner laga kraft, och dess yttranden är inte juridiskt bindande på det sätt som domstols domar är. Trots det är JO:s yttranden av mycket stor betydelse. JO åtnjuter stor respekt i Myndighetssverige. Man lyssnar på vad JO säger. Det händer att man får kritik – det blir fel ibland, som vi alla vet. Då gör man förhoppningsvis vad man kan för att förbättra sina rutiner så att problemen inte upprepas. Det faktum att JO också kan väcka åtal mot enskild tjänsteman – vilket händer ytterst sällan – är naturligtvis en annan del av förklaringen till JO:s auktoritet.

Herr talman! Sedan vi senast behandlade JO:s ämbetsberättelse för ungefär ett år sedan har en hel del hänt. Det är delvis organisatoriskt; bland annat har man anlitat en konsult för att lysa igenom organisationen. Planen är att man under det verksamhetsår som nu löper ska identifiera

och verkställa lämpliga åtgärder för att göra organisationen ännu bättre och ännu effektivare.

Vi konstaterar att antalet nyregistrerade ärenden har ökat något – med 1,2 procent jämfört med föregående verksamhetsår. Andelen klagomålsärenden är i stort sett oförändrad. Under perioden har 93 inspektioner eller andra initiativärenden hanterats. JO påpekar, liksom föregående talare, att antalet inspektioner och initiativärenden fortfarande är mindre än vad ombudsmännen önskar. Denna uppfattning delar utskottet. Vi konstaterar att det inte är tillfredsställande att JO inte kan genomföra inspektioner i den utsträckning man vill.

Herr talman! Jag vill nämna ytterligare några av de frågor som tas upp. Vid flera tidigare tillfällen har Justitieombudsmannen pekat på och kritiserat de långa handläggningstiderna vid landets förvaltningsdomstolar. Nu konstaterar vi att situationen förbättras. Antalet klagomål på långa handläggningstider minskar, vilket JO menar tyder på att en utveckling mot mer normala handläggningstider pågår. Problemet är förvisso inte nytt. Redan Hamlet beklagar sig över the law's delay – senfärdig lag i Hagbergs översättning. Men det är viktigt att det åtgärdas eftersom rimliga handläggningstider är ett viktigt krav att kunna ställa på en fungerande rättsstat. Människor ska inte behöva vänta orimligt länge på att få sina ärenden avgjorda.

Ett annat viktigt konstaterande är att antalet anmälningar inom socialförsäkringsområdet fortsätter att minska. Det är glädjande.

Utskottet har tidigare påpekat att den omständighet att det saknas ordinarie tillsynsorgan på vissa områden gör att JO belastas med ärenden som borde hanteras någon annanstans.

När det gäller tillsynsorgan för polis och kriminalvård har Polisorganisationskommittén fått i uppdrag att bland annat utreda behovet av ett sådant fristående organ. Om kommittén kommer fram till att det finns starka skäl att inrätta ett sådant organ kommer den att lämna ett fullständigt förslag om organisation och verksamhet för detta.

Däremot tvingas utskottet även i år konstatera att ingen förändring ännu har kommit till stånd när det gäller tillsynsorgan för socialförsäkringen. Därför vill vi igen påtala vikten av att de åtgärder som måste vidtas också vidtas snabbt. Den av regeringen aviserade utredning som ska ligga till grund för en förändring måste kunna påbörja sitt arbete så snart som möjligt.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till utskottets förslag.

Anf. 91 PER-INGVAR JOHNSON (C):

Herr talman! Vi har i konstitutionsutskottet behandlat JO:s ämbetsberättelse. JO är alltså de fyra justitieombudsmännen. Konstitutionsutskottet föreslår att riksdagen lägger redogörelsen till handlingarna – de som finns från konstitutionsutskottet och från JO.

Det finns ändå skäl att nämna några saker från ämbetsberättelsen. Nära 7 100 ärenden nyregistrerades hos justitieombudsmännen under den period som omfattar den 1 juli 2012 till den 30 juni 2013. Det är en ökning med 1 procent från föregående period. Ungefär lika många ärenden, alltså nästan 7 100, avgjordes av Justitieombudsmannen. Vid periodens utgång fanns 1 011 ärenden som var oavslutade. Det innebär alltså att den genomsnittliga handläggningstiden hos JO är något under två måna-



der. Jag tycker att det ger ett väl godkänt betyg åt justitieombudsmännen när det gäller handläggningstiderna.

Justitieombudsmännen lyfter fram kravet på att det finns ordentliga motiveringar från domstolarna i deras domar. JO har vid inspektioner och på grund av klagomål funnit att det finns ett antal domar som inte är motiverade på ett sådant sätt som vi har rätt att kräva av dem.

JO har tidigare konstaterat att det är långa handläggningstider i förvaltningsdomstolarna. Men JO påtalar nu att det har blivit en utveckling mot kortare handläggningstider, vilket naturligtvis är både viktigt och bra.

När det gäller Försäkringskassan lyfter JO fram att det finns brister i dokumentation, särskilt när det gäller försäkringsmedicinska gruppkonsultationer. JO påtalar att dokumentationen måste ske skriftligt. Det räcker inte med en redovisning av slutsatsen av samtalen, utan det ska finnas en redogörelse för innehållet i konsultationen.

Vi har tidigare i konstitutionsutskottet debatterat utlämnande av handlingar. Även JO har granskat detta när det gäller Näringsdepartementet och deras rutiner, som ansågs ha lett till ett fördröjande av ett utlämnande av en handling.

Det är viktigt att lyfta fram att Justitieombudsmannen i sitt beslut säger att en myndighet har rätt att åtgärda brister som upptäcks efter att en handling har efterfrågats. Det är också möjligt för en myndighet att gå ut med information om sådana brister och om de åtgärder som myndigheten har vidtagit med anledning av dessa. Jag tycker att det är viktigt inte bara för Näringsdepartementet utan för alla myndigheter att känna till att JO lyfter fram att myndigheterna har denna möjlighet. Det känns viktigt att lyfta fram detta med anledning av den debatt vi förde här i riksdagen i juni förra året.

Med de här synpunkterna vill jag yrka bifall till förslaget i konstitutionsutskottets betänkande.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut fattades under 16 §.)

## 15 § Sjöfartsfrågor

## *Sjöfartsfrågor*

Trafikutskottets betänkande 2013/14:TU6  
Sjöfartsfrågor  
föredrogs.

Anf. 92 LARS JOHANSSON (S):

Herr talman! Det är ett glädjande stort engagemang för sjöfartsfrågor från riksdagsledamöterna. Många motioner har kommit in som understryker betydelsen av att det ska finnas en svensk sjöfartspolitik som skapar nya jobb och betydligt större svensk handelssjöfart. Under senare år har det också varit många möten här i riksdagen kring sjöfartsfrågor. Där har företrädare för sjöfarten och fackliga organisationer medverkat och givit sin bild av sjöfarten i Sverige.

Vi vet att Sverige är helt beroende av sjöfarten för sin utrikeshandel. 90 procent av våra varor som exporteras och importeras varje år fraktas via fartyg. Vi vet också att handeln med omvärlden fortsätter att öka. I Trafikverkets kapacitetsutredning kunde vi häromåret läsa att man tydligt pekar på att godstransporterna kommer att öka både till lands och till sjöss.

Vi socialdemokrater vill ha en handelsflotta med en stor andel svenskflaggade fartyg där kollektivavtal gäller för alla ombordanställda. Vi anser vidare att sjöfarten är viktig eftersom den ger oss möjligheter till energieffektiva transporter och låga underhålls- och investeringskostnader. Dessutom är trafiksäkerheten hög. Det finns alltså många faktorer som talar för att man ska ha svensk sjöfart.

Herr talman! Tyvärr kan vi konstatera att det gynnsamma läget för den globala sjöfarten inte märks av i Sverige. Rederier säljs ut till andra länder, och huvudkontor flyttas från Sverige. Redarna säger att utflaggningen är en överlevnadsfråga. De stödåtgärder som den tidigare socialdemokratiska regeringen införde för att minska personalkostnaderna och de fackliga organisationernas medverkan till TAP-avtal för utländska sjömän räcker inte.

Sedan den borgerliga regeringen tillträdde 2006 har det gått utför för den svenska sjöfarten. Antalet svenskflaggade handelsfartyg har på fem år minskat från 240 till 120. Det är inte för att de 120 skulle vara så mycket större, utan det är en kraftig nedbantning. Antalet arbetstillfällen på fartygen har minskat med över 5 000 personer under samma tid. Utflaggningen går till andra nordiska länder, som till skillnad från Sverige har tonnageskatt.

Alla EU:s sjöfartsländer har tonnageskatt. Detta har vi vid åtskilliga tillfällen debatterat i riksdagen sedan 2006 med framför allt finansministern, som hela tiden har visat sitt ointresse. Dessutom har riksdagen givit regeringen ett tillkännagivande om att införa tonnageskatt. En förvånad omvärld tittar på Sverige och undrar: Förstår de inte vad som sker? Jo, det gör vi i oppositionen.

Resultatet ser vi nu. Sverige förlorar skatteinkomster och arbetstillfällen. Vår trovärdighet när det gäller att driva hållbarhetsfrågor som är avgörande för sjöfarten minskar i betydelse. Vi blir alltmer beroende av vad andra länder anser. Forskning och utveckling, sjösäkerhet och det maritima klustret läggs i våra grannländer, som Danmark, Norge och Finland.

Det är en dyster bild som jag här redovisar, men jag är inte ensam om den. Allt fler som jobbar med sjöfarten säger precis samma sak. Jag ska därför avsluta denna del av mitt anförande genom att citera vad Christer Schoug, vd för Sveriges Redareförening, skrev i GT förra året: ”De rederier som flaggat ut gör det inte för att de vill eller för att komma undan skatt, utan för att de måste. Det handlar om överlevnad och om att kunna utveckla företaget och växa. Svensk sjöfart behöver förutsättningar att konkurrera såväl internationellt som nationellt. Och det brådskar.”

Herr talman! Vi har från Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet i vår reservation nr 1, som jag yrkar bifall till, i punktform lämnat sju olika förslag för att stärka sjöfarten.

1. Den nationella strategin för sjöfarten ska innehålla fyra prioriterade områden och mål: för det första fler svenskflaggade fartyg, för det andra konkurrensneutralitet mellan transportslagen. För det tredje ska Sverige leva upp till sina internationella åtaganden bland annat genom att tillämpningen av sjöarbetskonventionen tydligt och uttalat ska ingå i arbetet med Sveriges sjöfartsstrategi för framtiden. För det fjärde ska mänskliga rättigheter stärkas i den globala sjöfarten, bland annat genom att det ska ställas krav på att mänskliga rättigheter respekteras i såväl produktionsledet som transportledet vid statliga upphandlingar och i exportsatsningar.
2. Ett system med tonnageskatt, i kombination med en omställningsfond för klimat och miljö, ska införas.
3. Staten ska säkerställa ett forskningsanslag som möter utvecklingsbehov och möjligheter för sjöfarten på samma sätt som för övriga trafikslag.
4. Den svenska flaggan ska göras mer attraktiv för både svenska och globala aktörer genom att regelverket förenklas och den svenska flaggan görs mer kostnadseffektiv.
5. Regeringen ska vidta åtgärder som förhindrar att svenska staten förlorar miljoner i bolagsskatt när rederier skapar brevlådeföretag och flaggar ut till register som är klassade som bekvämlighetsflagg.
6. Regeringen ska återkomma med förslag på system för farledsavgifter som främjar sjöfarten och ökar miljödifferentieringen av avgifterna.
7. Regeringen ska verka för att EU ska införa ett gemensamt fartygsregister där bemanningsregler slås fast och verka för att statsstöd enbart ska utgå till fartyg i detta register.

Tillsammans har vi dessutom lämnat ytterligare tre reservationer. Men för tids vinnande vill jag inte yrka till dem utan nöjer mig med att de ligger med i trafikutskottets betänkande som våra reservationer.  
(Applåder)

I detta anförande instämde Monica Green, Leif Pettersson och Suzanne Svensson (alla S).  
(forts. 17 §)

### **Ajournering**

Kammaren beslutade kl. 15.50 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 16.00 då votering skulle äga rum.

### **Återupptagna förhandlingar**

Förhandlingarna återupptogs kl. 16.00.

**16 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde**

**SoU9 Motpart i mål om ny legitimation enligt patientsäkerhetslagen**  
Kammaren biföll utskottets förslag.

**SkU23 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag om ändring av direktiv 2011/96/EU om ett gemensamt beskattningssystem för moderbolag och dotterbolag hemmahörande i olika medlemsstater**  
Kammaren biföll utskottets förslag.

**FöU6 Strålskydd, kärnteknisk säkerhet och explosivämnen m.m.**

*Punkt 1* (Elektromagnetiska fält och elöverkänslighet)

1. utskottet

2. res. 1 (MP)

Votering:

284 för utskottet

22 för res. 1

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 S, 98 M, 1 MP, 18 FP, 18 C, 19 SD, 15 V, 18 KD

För res. 1: 1 S, 21 MP

Frånvarande: 14 S, 9 M, 3 MP, 6 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

*Punkt 5* (Säkerheten vid kärnkraftverk)

1. utskottet

2. res. 2 (S, V)

Votering:

192 för utskottet

113 för res. 2

44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 M, 21 MP, 18 FP, 18 C, 19 SD, 18 KD

För res. 2: 98 S, 15 V

Frånvarande: 14 S, 9 M, 4 MP, 6 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

*Punkt 6* (Kärnavfallsavgiften)

1. utskottet

2. res. 3 (MP)

Votering:

269 för utskottet

22 för res. 3

15 avstod

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 S, 98 M, 18 FP, 18 C, 19 SD, 18 KD

För res. 3: 22 MP

Avstod: 15 V

Frånvarande: 14 S, 9 M, 3 MP, 6 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

*Punkt 7 (Elsäkerhet)*

1. utskottet

2. res. 4 (S, MP, V)

Votering:

170 för utskottet

135 för res. 4

44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 M, 17 FP, 18 C, 19 SD, 18 KD

För res. 4: 98 S, 22 MP, 15 V

Frånvarande: 14 S, 9 M, 3 MP, 7 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

Anna Steele (FP) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

*Punkt 8 (Fyrverkerier)*

1. utskottet

2. res. 5 (SD)

3. res. 6 (V)

Förberedande votering:

20 för res. 5

16 för res. 6

268 avstod

45 frånvarande

Kammaren biträdde res. 5.

Huvudvotering:

271 för utskottet

19 för res. 5

15 avstod

44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 S, 98 M, 22 MP, 18 FP, 18 C, 18 KD

För res. 5: 19 SD

Avstod: 15 V

Frånvarande: 15 S, 9 M, 3 MP, 6 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

*Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.

**FöU7 Försvarspolitiska frågor**

*Punkt 1* (Säkerhetsstrategi och anpassad hotbild)

1. utskottet

2. res. 1 (MP)

Votering:

284 för utskottet

22 för res. 1

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 S, 98 M, 18 FP, 18 C, 19 SD, 15 V, 18 KD

För res. 1: 22 MP

Frånvarande: 14 S, 9 M, 3 MP, 6 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

*Punkt 2* (Det svenska försvarets förmåga)

1. utskottet

2. res. 2 (S)

3. res. 3 (SD)

Förberedande votering:

98 för res. 2

19 för res. 3

189 avstod

43 frånvarande

Kammaren biträdde res. 2.

Huvudvotering:

189 för utskottet

98 för res. 2

19 avstod

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 M, 22 MP, 18 FP, 18 C, 15 V, 18 KD

För res. 2: 98 S

Avstod: 19 SD

Frånvarande: 14 S, 9 M, 3 MP, 6 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

*Punkt 3* (Nordiskt samarbete m.m.)

1. utskottet

2. res. 4 (SD)

Votering:

272 för utskottet

19 för res. 4

15 avstod

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 S, 98 M, 22 MP, 18 FP, 18 C, 18 KD  
För res. 4: 19 SD  
Avstod: 15 V  
Frånvarande: 14 S, 9 M, 3 MP, 6 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

*Punkt 4 (Östersjöområdet)*

1. utskottet  
2. res. 5 (S)  
3. res. 6 (MP)  
Förberedande votering:  
99 för res. 5  
22 för res. 6  
185 avstod  
43 frånvarande  
Kammaren biträdde res. 5.

Huvudvotering:

186 för utskottet  
99 för res. 5  
21 avstod  
43 frånvarande  
Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 M, 18 FP, 18 C, 19 SD, 15 V, 18 KD  
För res. 5: 98 S, 1 MP  
Avstod: 21 MP  
Frånvarande: 14 S, 9 M, 3 MP, 6 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

*Punkt 5 (Svenska insatser)*

1. utskottet  
2. res. 8 (SD)  
3. res. 9 (V)  
Förberedande votering:  
18 för res. 8  
16 för res. 9  
270 avstod  
45 frånvarande  
Kammaren biträdde res. 8.

Huvudvotering:

251 för utskottet  
18 för res. 8  
37 avstod  
43 frånvarande  
Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 S, 98 M, 18 FP, 18 C, 1 SD, 18 KD  
För res. 8: 18 SD  
Avstod: 22 MP, 15 V  
Frånvarande: 14 S, 9 M, 3 MP, 6 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

*Punkt 6* (Väsentliga säkerhetsintressen och försvarsindustristrategi)

1. utskottet

2. res. 10 (S)

3. res. 11 (SD)

Förberedande votering:

98 för res. 10

19 för res. 11

188 avstod

44 frånvarande

Kammaren biträdde res. 10.

Huvudvotering:

172 för utskottet

98 för res. 10

36 avstod

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 M, 20 MP, 18 FP, 18 C, 18 KD

För res. 10: 98 S

Avstod: 2 MP, 19 SD, 15 V

Frånvarande: 14 S, 9 M, 3 MP, 6 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

*Punkt 7* (Försvarsexportmyndigheten)

1. utskottet

2. res. 12 (MP, V)

Votering:

269 för utskottet

37 för res. 12

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 S, 98 M, 18 FP, 18 C, 19 SD, 18 KD

För res. 12: 22 MP, 15 V

Frånvarande: 14 S, 9 M, 3 MP, 6 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

**NU28 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till direktiv om skydd för företagshemligheter**

1. utskottet

2. res. (S, MP, V)

Votering:

171 för utskottet

134 för res.

44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 S, 97 M, 18 FP, 18 C, 19 SD, 18 KD

För res.: 97 S, 22 MP, 15 V

Frånvarande: 14 S, 10 M, 3 MP, 6 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

**UbU16 Studiestöd**

Kammaren biföll utskottets förslag.



**CU8 Associationsrätt m.m.**

*Punkt 1* (Könsfördelningen i bolagsstyrelser m.m.)

1. utskottet

2. res. 1 (S, MP, V)

Votering:

171 för utskottet

135 för res. 1

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 M, 18 FP, 18 C, 19 SD, 18 KD

För res. 1: 98 S, 22 MP, 15 V

Frånvarande: 14 S, 9 M, 3 MP, 6 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

*Punkt 5* (Jämställdhetsredovisning)

1. utskottet

2. res. 2 (S, MP, V)

Votering:

171 för utskottet

135 för res. 2

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 M, 18 FP, 18 C, 19 SD, 18 KD

För res. 2: 98 S, 22 MP, 15 V

Frånvarande: 14 S, 9 M, 3 MP, 6 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

*Punkt 11* (Ytterligare lagstiftning om franchising)

1. utskottet

2. res. 6 (S, V)

Votering:

192 för utskottet

114 för res. 6

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 M, 21 MP, 18 FP, 18 C, 19 SD, 18 KD

För res. 6: 98 S, 1 MP, 15 V

Frånvarande: 14 S, 9 M, 3 MP, 6 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

*Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.

**CU12 Sjöfylleri**

Kammaren biföll utskottets förslag.

#### **CU14 Ersättningsrätt**

*Punkt 2* (Möjligheten att teckna personförsäkring)

1. utskottet

2. res. 1 (S, MP, V)

Votering:

170 för utskottet

135 för res. 1

44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 M, 18 FP, 18 C, 19 SD, 18 KD

För res. 1: 98 S, 22 MP, 15 V

Frånvarande: 14 S, 10 M, 3 MP, 6 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

Tomas Tobé (M) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

*Punkt 6* (Handläggning av trafikskadeärenden m.m.)

1. utskottet

2. res. 2 (S, MP, V)

Votering:

171 för utskottet

135 för res. 2

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 M, 18 FP, 18 C, 19 SD, 18 KD

För res. 2: 98 S, 22 MP, 15 V

Frånvarande: 14 S, 9 M, 3 MP, 6 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

*Punkt 8* (Skadeståndsansvar vid radiologiska olyckor)

1. utskottet

2. res. 3 (S, MP, V)

Votering:

171 för utskottet

135 för res. 3

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 M, 18 FP, 18 C, 19 SD, 18 KD

För res. 3: 98 S, 22 MP, 15 V

Frånvarande: 14 S, 9 M, 3 MP, 6 FP, 5 C, 1 SD, 4 V, 1 KD

*Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.

#### **KU11 Justitieombudsmännens ämbetsberättelse**

Kammaren biföll utskottets förslag.

Anf. 93 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Jag vill börja med att instämma i Lars Johanssons anförande före voteringen.

Sjöfarten är en viktig klimatsmart del av det svenska transportsystemet. Fartyget är det transportslag som släpper ut minst koldioxid räknat per ton gods och kilometer. Det brukar sägas att 90 procent av de varor vi köper någon gång har färdats med båt på väg till våra hem. Och det stämmer säkert, många saker tar sig över vatten till Sverige.

Men vi är mycket sämre på att frakta gods inom landet och längs våra kuster. I Sverige går i dag bara 7 procent av våra inrikes godstransporter på vatten. Det kan jämföras med övriga Europa där ofta en fem gånger så stor andel av godset fraktas på vattenvägarna. Det är något som det talas alldeles för lite om. Det är illa av flera skäl, för genom att flytta över transporterna från väg till vatten minskar vi koldioxidutsläppen och gör vägarna mer trafiksäkra. Det leder också till ett minskat behov av vägunderhåll och väginvesteringar.

Men utvecklingen har alltför länge gått åt fel håll när det gäller att köra gods längs våra kuster och på våra inre vattenvägar. I dag fraktas till exempel bara två miljoner ton gods på Vänern, Göta älv och Trollhätte kanal. För bara tio år sedan fraktades 40 procent mer, 2,8 miljoner ton årligen. Att det blivit så handlar förstås om att alliansregeringen valt att gynna andra transportslag på bekostnad av sjöfarten. Med en annan sjöfartsvänligare politik skulle godsmängden inom Vänersjöfarten, enligt Trafikverkets stråkstudie som redovisades i april 2013, kunna öka till nästan det dubbla fram till år 2030. Jag tror inte att den siffran är för högt tilltagen, men vi ska vara medvetna om att med dagens politik får vi en motsatt utveckling.

Herr talman! Vad behöver då göras? Ja, det handlar bland annat om ett nytt regelverk, rättvisa skatter och avgifter, infrastrukturinvesteringar och stöd till sjöfartens omställning till miljövänligare bränslen. Jag ska ägna mitt anförande åt att berätta om Miljöpartiets förslag till mer kust- och inlandssjöfart, inte helt oväntat med exempel från den sjöfart som ligger mig som värmlänning varmt om hjärtat, Vänersjöfarten.

Jag vill börja med att säga några ord om EU:s regelsystem för inre vattenvägar. Det är glädjande att regeringen efter många år äntligen tog fram ett förslag och att vi i riksdagen nu har tagit ett beslut om att införa delar av EU:s regelverk om inre vattenvägar. Den 1 september i år ska det bli möjligt att använda båtar anpassade för sjöar och kustfart i Mälaren och på Vänern i stället för båtar byggda och bemannade för att kunna framföras på de stora haven.

Men det är viktigt att det inte stannar vid Mälaren och Vänern. Vi måste också planera för att dessa båtar ska kunna gå i kustsjöfart. Arbetet med att implementera EU:s regelverk måste fortsätta så att vi får mer gods som går längs våra kuster med mindre båtar i stället för på våra vägar med allt större och tyngre lastbilar. Ett första steg är att Transportstyrelsen får ett tydligare uppdrag att göra vågmätningar i områden lämpliga för närsjöfart.

*Sjöfartsfrågor*

Herr talman! De nya reglerna för inlandssjöfart beräknas som sagt träda i kraft den 1 september 2014. Det är då viktigt att de inlandsfartyg som går på Mälaren och Vänern inte ska behöva betala högre hamnavgifter än tågen och lastbilarna. I Göteborg är det bara båtarna som betalar hamnavgifter. Det betyder att båtarna betalar hela hamnens infrastruktur, inklusive hela uppställningsplanen för containrar, vägar etcetera. Varken lastbil eller tåg betalar någonting. Hamnen ger med andra ord lastbilen 100 procent rabatt, vilket går stick i stäv med grundregeln user pays och polluter pays.

De stora hamnarna är ofta motorn i ett inlandssjöfartssystem nere i Europa. Göteborg är i dag, med sina över en miljon lastbilar till och från hamnen, i stället den största generatoren till godstransporter på väg i regionen.

I den svenska järnvägslagen regleras såväl hamnarnas som banhållarens rätt att ta betalt. Infrastrukturavgiften ska avspegla den samhällsekonomiska kostnaden, och den måste vara neutral mellan olika tågoperatörer. Det behövs en liknande lag för inlandssjöfarten. Avgiften för inlandsfartyget i hamnen får inte vara högre än den som gäller för lastbilen. Det får inte bli dyrare att lasta om från båt till båt jämfört med att lasta till lastbil eller tåg. Då hjälper det inte att vi inför EU:s regelverk.

Herr talman! Ett annat sätt att reglera att gods inte i onödan fraktas på land utan i stället på vatten är att göra som man gjort i Rotterdam. I Rotterdam har motsvarigheten till vår mark- och miljödomstol skrivit in i tillståndsprövningen för hamnen att högst 30 procent av godset får gå med lastbil till och från hamnen och inåt landet.

I Rotterdam, liksom i stora hamnar i Tyskland, tar inlandsfartygen mer gods än lastbilarna. Liknande krav borde ställas på Göteborgs hamn och andra svenska hamnar för att främja hållbara transporter med järnväg och i form av inlandssjöfart. Med ett sådant villkor för Göteborgs hamn skulle vi se mer båtar på Vänern och mer godståg på Vänerbanan.

Herr talman! Även om vattenvägar är billiga i drift sköter de inte sig själva. Och även vattenvägar behöver byggas om.

I dag är slussarna i Trollhättan ett av orosmomenten för framtida sjöfart i Göta älv. Enligt Trafikverkets stråkstudie bedöms slussarna kunna vara i bruk fram till 2030. Därefter måste de sannolikt ersättas med nya slussar, vilket innebär att de nya slussarna måste börja byggas runt 2025. När regeringens skrivelse kommer till riksdagen den 10 april måste det vara tydligt att regeringen prioriterar detta projekt och planerar för det. Jag hoppas att Jessica Rosencrantz redan i dag kan ge mig ett besked på den punkten.

För att få mer gods på vatten är det viktigt att ha sjysta konkurrensvillkor. Att transportera på Vänern och på järnväg runt Vänern är mycket klimatsmartare än att transportera med lastbil på vägarna runt Vänern. Ändå styr regeringens politik, med farledsavgifter och höjda banavgifter, alltmer gods ut på våra vägar. Miljöpartiet vill införa en avståndsbaserad lastbilsskatt för att vända denna utveckling. Med en lastbilsskatt vid sidan av banavgifter och farledsavgifter får vi sjystare villkor för sjöfarten och järnvägen.

Herr talman! Väneren är inte bara en sjö med fantastiska möjligheter att frakta gods på. Väneren är också en av världens största sötvattentäcker, och många människor får sitt dagliga vatten från sjön. Vänerens stränder är viktiga för djur- och växtlivet, friluftslivet och turismen. Därför är det nödvändigt för vattenkvaliteten, djur- och växtlivet och klimatet att snabbt byta ut den miljöfarliga bunkeroljan som fartygen i dag tankas med till förnybara drivmedel. Omställningen till förnybara drivmedel måste också omfatta sjöfarten, och för att skynda på den utvecklingen behövs mer forskning och utveckling. Det är viktigt att sjöfarten får sin del av de statliga FoU-medlen för forskning och pilotprojekt. Inlandsfartyg som drivs med förnybara drivmedel eller sol och vind är ett sådant pilotprojekt.

Herr talman! Till sist några ord om vattenskotrar. Det är glädjande att vi i år är tre partier som står bakom kravet att införa åldersgräns och krav på förarbevis för dem som kör vattenskotrar. Vattenskotrarna har blivit ett växande problem i våra vatten. De är inte bara inblandade i olyckor, de orsakar också störningar för både människor och djur. De körs ofta i känsliga områden, i strandnära miljöer och över grunda bottenar som är viktiga produktionsområden för både land- och vattenlevande arter.

Förra året väcktes en motion med krav på förarbevis, som Miljöpartiet och Vänstern reserverade sig till förmån för. I år är det flera riksdagsledamöter som har uppmärksammat problemet och väckt ett tiotal motioner.

Havs- och vattenmyndigheten föreslog i december, efter uppdrag från regeringen, att regler om behörighetsbevis och åldersgräns för fritidsfartyg som kan framföras i 15 respektive 35 knop ska införas. Men nu är det viktigt att regeringen ser till att detta blir verklighet.

Herr talman! Självklart står jag bakom alla reservationer i betänkandet, som vi har gemensamt med Socialdemokraterna och Vänsterpartiet, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservation 3 om inlandsjöfarten.

(Applåder)

Anf. 94 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till förslaget i utskottets betänkande.

Sjöfarten kan för många tyckas avlägsen. Bussar ser vi bara genom att blicka ut genom fönstret. Tåg hör vi och reser kanske ofta själva med. Flyget tar vi förmodligen när vi ska på den där efterlängtrade solsemestern.

Men det är inte alla som dagligdags kommer i kontakt med sjöfarten. Faktum är att sjöfarten spelar en otroligt stor roll för att transportera oss människor och framför allt gods. Handeln mellan EU:s medlemsländer sker till 40 procent till sjöss, och av samtliga EU:s medlemsstater är Sverige det mest sjöfartsberoende landet. Siffran 90 procent återkommer i flera sammanhang i debatterna. 90 procent är bland annat den andel av vår import och export som sker till sjöss.

Villkoren för sjöfarten är därmed avgörande för att den svenska sjöfartsnärings ska kunna stå sig stark i konkurrensen från andra länder. Den svenska sjöfartsnärings är dessutom känd för ett omfattande miljö-

och säkerhetsarbete. Det är naturligtvis något vi måste värna och utveckla.

Att sjöfarten mår bra och utvecklas är naturligtvis också viktigt för transportsystemet som helhet. Vi ser faktiskt en rad kapacitetsbrister runt om i systemet. På land finns inte hur mycket kapacitet som helst, men på våra vatten kan vi se att det finns en enorm potential att utnyttja. Dessutom är sjöfarten ett på många sätt miljövänligt och energisnålt alternativ. Kan vi flytta över delar av transporter till sjöfarten kan det vara till gagn för hela samhället, inklusive miljövinster.

En stark svensk sjöfartsnäring skapar arbetstillfällen, bevarar ett högt sjöfartskunnande i vårt land och ger oss möjlighet att bättre anpassa våra sjötransporter efter den svenska industrins behov och förutsättningar.

I sammanhanget är det värt att påpeka att det svenska sjöfartsklustret självt gör ett enormt stort arbete med att ta itu med de utmaningar som näringen och branschen möts av. Forskning och utveckling är en sådan del där exempelvis aktörer som Lighthouse är otroligt viktiga. Där finns också Sjöfartsforum, ett samlat forum där många aktörer inom klustret samverkar för att hitta de bästa lösningarna framåt.

När det gäller utvecklingen av den svenska sjöfarten följer alliansregeringen naturligtvis utvecklingen noga. Det faktum att vi kan se att många fartyg flaggar om eller flaggar ut är något vi måste ta på allvar. När svenska fartyg flaggar ut tappar vi svensk kunskap i takt med att flottans storlek minskar. Sverige behöver en stark inhemsk sjöfartsnäring för jobb, kunskap, sjösäkerhetsarbete och miljöarbete.

Den omflaggning eller utflaggning vi ser är i grund och botten inte något som har inträffat i år, förra året eller året dessförinnan. De är en följd av att vi under många års tid underlåtit att se sjöfarten som en prioriterad fråga. Framför allt har det saknats ett helhetsgrepp omkring sjöfarten som näring och transportslag.

Som första regering någonsin tog Alliansen ett samlat grepp och presenterade en handlingsplan för hur vi kan stärka konkurrensförutsättningarna för den svenska sjöfarten. Leverenstempot har varit högt under de gångna månaderna.

Vi har i den här kammaren, tillsammans med beslut fattade av regeringen, fattat beslut som innebär att det nu finns fler praktikplatser till sjöfartsutbildningen. Vi har en utredning på gång om tonnageskatt för att klara ut de sista frågetecknen som finns i frågan. Vi har börjat ta steg för att införliva EU:s regelverk för inre vattenvägar, som kan möjliggöra trafik i just Väner och Mälaren. Vi har gett VTI i uppdrag att utreda trafikens kostnadsansvar. Vi har möjliggjort för kommunal medfinansiering av sjöfartsinfrastruktur. Vi har i den här kammaren röstat för att svenska fartyg ska kunna använda sig av beväpnad personal ombord på fartyg, bland annat längs med Somalias kust, för att skydda sig mot pirat-hot. Vi har sett en ökad satsning på sjöfartsforskning. Vi har sett satsningar på förbättrad landinfrastruktur till och från hamnar. Vidare ska det ske en uppföljning av sjöfartens konkurrenssituation. Regeringen har stött olika former av ansökningar till TEN-T-projekt. Kammaren har bifallit förslag till att nyttja olika former av klassificeringsällskap, vilket innebär att Transportstyrelsen kan erkänna vissa organisationer som sjöfartsskyddsorganisationer och överlåta vissa tillsynsuppgifter till dem.

Vi har sett till att sjöfartsstödet kan komma att omfatta fler fartygskategorier, till exempel kabellägningsfartyg, muddrings- och bogserfartyg.

Mycket händer, herr talman. Men sjöfartsnäringen står förstås inför fortsatta utmaningar, så arbetet stannar ju naturligtvis inte här.

Framgent är det så kallade svaveldirektivet, som införs nästa år, en stor utmaning. Vi skulle ha önskat samma regler inom EU – naturligtvis även jag – men utfallet blev inte sådant. Därför gör regeringen en särskild utredning om vad konsekvenserna av direktivets införande blir för den svenska sjöfartens del. Förra året avsatte man 35 miljoner kronor till forskning inom sjöfarten om bland annat miljövänliga drivmedel.

Regeringen har också föreslagit en extra satsning på 1 miljard kronor under tre år till Sjöfartsverket för isbrytning samt drift av farleder, kanaler och slussar. På så sätt kan Sjöfartsverket möjliggöra en sänkning – och inte en höjning – av farledsavgiften.

Dessutom tillförs 45 miljoner kronor som ett permanent årligt anslag för sjö- och flygräddningsverksamheten. Sjöfartsnäringen ska inte behöva betala för de räddningsinsatser som görs för skridskoåkare som har hamnat i nöd eller småbåtar som kör vilse i dimman.

Mycket görs och mer ska läggas därtill. Regeringens maritima handlingsplan var ett unikt samlat grepp om den svenska sjöfartsnäringens utveckling. Regeringen har dock aviserat att man fortsätter arbetet genom att till hösten presentera en maritim strategi.

Ett övergripande mål för den här strategin är att utveckla nyttjandet av havet som en resurs för fler jobb, ökad välfärd och livskvalitet. Det är ett nyttjande som ska ske utan att en god havsmiljö äventyras för nu levande och kommande generationer.

En viktig faktor för regeringens arbete med att få fram strategin är att ingen bara ska kunna hålla upp fingret i luften och känna efter vart man tror att vinden blåser eller göra någonting ogenomtänkt. Vad som i grund och botten är viktigt, om vi nu ska få en nationell samlad strategi, är att näringen från dag ett är med och har input och idéer om vad som är viktigt för näringen och den fortsatta utvecklingen, så att vi verkligen tar itu med de problem som sjöfartsklustret upplever.

Därför genomförde regeringen i september förra året en workshop med inbjudna från det samlade maritima klustret. Idéerna och förslagen som då framfördes ligger naturligtvis till grund för det fortsatta arbetet. Några exempel som har tagits upp är vikten av att värna och utveckla maritim kompetens, enklare regler för etablering av vattenbruk och regelverk som styr mot önskade mål eller effekter samt mot jobb och tillväxt.

Under våren 2014 fortsätter regeringen med arbetet. Men till hösten kan vi alltså se fram emot att en nationell maritim strategi presenteras.

Jag vill understryka igen, herr talman, att det här är ett unikt samlat grepp för att se hela sjöfarten som en näring och ett transportslag. Flera av de frågor som motioneras om i detta betänkande är sådana som antingen redan har tagits upp i den maritima handlingsplanen eller som diskuteras inför att den maritima strategin ska presenteras. Jag är helt säker på att många av dessa frågor då kommer att få en rimlig lösning.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till förslagen i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 95 LARS JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Jag noterar att Jessica Rosencrantz säger att det händer så mycket inom sjöfarten. Man blir oerhört förvånad över att inte Jessica Rosencrantz tar reda på det faktiska utfallet av politiken. Nedgången i svensk sjöfart skedde inte före 2006, utan den skedde efter 2006.

Jag nämnde i mitt inledningsanförande att antalet handelsfartyg har halverats sedan 2009. Det är bara 120 fartyg kvar.

Varför har då denna majoritet sedan 2006 inte infört likvärdiga konkurrensvillkor? Man hänvisar hela tiden till att frågan ska utredas.

Då är min fråga till Jessica Rosencrantz: Vad drar du för slutsatser av att den förda politiken inte har fungerat? Det är färre jobb inom sjöfarten och färre handelsfartyg är registrerade under svensk flagg. De går till andra länder i Norden. Vad drar du för slutsats av den förda politiken?

Anf. 96 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Slutsatsen som jag drar är naturligtvis – om du ursäktar formuleringen – att det inte går att vända ett skepp över en natt. De enorma och varierande insatser som regeringen nu har påbörjat är ju en del i att lösa de problem som Lars Johansson målar upp här.

Den långa lista som jag läste upp kan kompletteras med ytterligare insatser som har gjorts. Vi ser konkreta insatser som handlar om att bygga ut infrastrukturen och som handlar om att förstärka konkurrensmöjligheterna. Sedan finns det en del frågor som fortsättningsvis också måste utredas, bland annat tonnageskatt.

Jag dristar mig ändå till att säga att jag tycker att sjöfarten har varit en bortprioriterad fråga under lång tid, även under den tid som Lars Johanssons parti hade makten. Jag upplever att man inte någonsin tidigare har tagit det samlade greppet.

Sedan kan man tycka att det går för långsamt. Det har jag full respekt för. Det är fullt naturligt att höra det från oppositionens sida. Man vill alltid ha mer och snabbare, det skulle jag också vilja. Men det finns en maritim handlingsplan som nu ska följas upp av en maritim strategi för att verkligen skapa bättre konkurrensförutsättningar. Så det pågår ett arbete, och jag tror inte att oppositionen kan påstå någonting annat.

Jag ser med bekymmer på den pågående utvecklingen. Jag tycker att dessa insatser är ett väldigt stort steg på vägen för att stärka den svenska sjöfartsnäringen.

Anf. 97 LARS JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Tyvärr är det så, Jessica Rosencrantz, att en del av det som du säger fungerar inte i verkligheten.

I höstas gick infrastrukturministern mycket stolt ut och sade att man hade satsat 1 miljard kronor för att sänka farledsavgifterna. Vi i trafikutskottet träffade Sjöfartsverkets generaldirektör och ställde just den frågan om farledsavgifterna. Nej, sade generaldirektören, det blir ingen sänkning av farledsavgifterna med 1 miljard. Vi ska diskutera hur farledsavgifterna ska utformas i framtiden. Sjöfartsverket självt har stora kostnader som måste finansieras. Så det hela var ett luftslott och ytterligare ett exempel på att man säger en sak, men när politiken ska konkretiseras i verkligheten blir det inte så mycket av det.



Jag noterar också att den så kallade sjöfartsstrategin skulle vara så verkningsfull, men jag har sett väldigt liten effekt av den. När den presenterades för ungefär ett år sedan gick branschen och de fackliga organisationerna ut i debattartiklar och sade: Det här räcker inte. Det är bara en krusning på ytan.

Vill man något måste man skapa likvärdiga konkurrensvillkor med övriga nordiska länder. Det som man inte ser från regeringen och den borgerliga majoriteten är att sjöfarten växer i andra nordiska länder medan den går baklänges i Sverige. Då måste man dra vissa slutsatser av det.

Sedan kan ju en del saker accepteras, till exempel att man ska ha bemanning på fartyg som går runt Afrikas kuster. Det var naturligtvis viktigt för sjöfarten.

Så det finns en del saker som vi tycker är okej. Men det är ju inga stora grepp som tas. Om ett år blir svaveldirektivet verklighet för svensk sjöfart, och basindustrin ropar efter åtgärder från regeringen – bara tystnad. Enligt Trafikanalys rör det som om en kostnad på 4 ½ miljard.

Anf. 98 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Jag har haft diskussioner med exempelvis olika hamnar om ifall Sjöfartsverket tidigare har fört en dialog om eventuella höjningar eller sänkningar av farledsavgifterna. För bara något år sedan funderade man på att höja avgifterna, eftersom man inte fick plus och minus att gå ihop. Det är ett faktum att man tidigare stod inför höjningar som nu uteblir.

Regeringen har inte utlovat att farledsavgifterna ska sänkas. Däremot kan den miljard som har anslagits till Sjöfartsverket möjliggöra en sänkning eller åtminstone att avgiften inte höjs. Man bör ha hela bilden klar för sig, att det bara för något år sedan diskuterades höjningar.

När jag har haft kontakt med näringen upplever jag att man har en väldigt stor förståelse för att man måste bekosta de insatser som man själv utnyttjar, lotsning och annat. Men vad man absolut inte vill är att bekosta de insatser som framför allt fritidsbåtlivet utnyttjar, till exempel sjö- och flygräddningsverksamheten, och det är ju en kostnad som finansieras genom ett permanent anslag. Dessa kostnader ska inte drabba sjöfartsnäringen i övrigt.

Jag träffar många företrädare, liksom säkert Lars Johansson gör, för sjöfartsklustret, och jag upplever inte att de är besvikna på den maritima handlingsplanen. Däremot har man sagt – de röster som jag har hört – att man är nöjd med många av de förslag som har presenterats. Men sedan säger man också att det inte räcker. Det är precis det jag säger, och det är precis det regeringen säger.

I stället för att vänta med alla former av insatser har vi presenterat en handlingsplan som har dragit i gång ett reformarbete, där vi i denna kammare har röstat igenom ett flertal olika förslag. Sedan följer vi upp det med ytterligare en nationell samlad strategi för hur vi kan värna sjöfarten som helhet, och den kommer i höst.

Anf. 99 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Även jag var med och besökte Sjöfartsverket och fick till min förvåning höra att den miljard som skulle användas till att sänka

farledsavgifterna, som det trumpetades väldigt mycket om, kanske inte alls kommer att sänka farledsavgifterna. Jag tycker att det är väldigt märkligt, och jag tror att man nog är rätt besviken ute i näringen.

Jag läste för några månader sedan en artikel som handlade om den stora besvikelse man känner inom Mälarhamnar och andra hamnar över att det inte satsas ordentligt på inlandssjöfart och kustsjöfart och att det finns en stor outnyttjad potential.

Jag pratade i mitt anförande om att utvecklingen går åt alldeles fel håll, att vi med regeringens politik nu ser att godset flyttas över från sjöfart till vägar. Jag lyssnade på Jessica Rosencrantz anförande, men jag hörde inte riktigt om det fanns något förslag om att hejda den utvecklingen och gynna inlandssjöfarten och närsjöfarten.

Anf. 100 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Vi har påbörjat arbetet, som alla här inne vet, med att införliva EU:s regelverk om inre vattenvägar. Det är inte till fullo slutfört än. Det är kanske det mest avgörande för att vi ska få likvärdiga förutsättningar som övriga Europa att bedriva inlandssjöfart. Det är A och O att vi får ett lämpligt regelverk på plats.

Infrastrukturen är ett integrerat system, där sjöfarten är lika beroende av själva hamnen som av anslutningarna till hamnen, exempelvis landväg. Vi ser att den typen av satsningar behövs både på hamnar och på väg och järnväg in till hamnen för att möjliggöra sjöfarten.

Jag skulle vilja säga att vi när det gäller inlandssjöfarten definitivt har tagit ett stort kliv, genom att börja införa regelverket och se till att så småningom satsa på att rusta upp slussarna i Vänerområdet, som du var inne på. De bedöms än så länge kunna vara i bruk ett tag till, men under nästa mandatperiod måste vi börja kolla mer konkret på en upprustningsplan för dem.

Anf. 101 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Tack för svaret! Men när jag är ute, till exempel hos Mälarhamnar i Västerås, säger de att problembilden är att det gods som de förut fick till hamnen nu åker på ett annat ställe, på vägen. Då hjälper det inte att man rustar upp hamnen eller rustar upp infrastrukturen – vilket man också måste göra – om man inte får godset att gå på vatten. Det är tydligt att det är andra åtgärder som behöver vidtas.

Jag skulle vilja höra om det finns något mer som regeringen kan ha planerat. Vi har ju förslag som skulle underlätta detta.

Eftersom du nämnde slussarna, Jessica, som jag pratade om i mitt anförande, skulle jag gärna vilja ha reda på vad som kommer i april när det gäller slussarna. Kan du ge mig något förhandstips? Om det inte finns med i den här nationella planen blir det alldeles för sent att börja planera först 2025 för slussar som måste stå färdiga 2030.

Anf. 102 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Förhandstips önskar jag att jag hade, men det har jag tyvärr inte. Det är ett arbete som pågår inom regeringen.

Det jag kan konstatera, och som är min uppfattning, är att slussarna bedöms vara dugliga ett antal år till – 2030 är ett årtal som nämns. Men ska vi kunna rusta upp dem på allvar krävs det att vi under nästa mandatperiod börjar titta på den frågan mer konkret. Det är vad jag kan säga om årtal, men förhandstips kring planen har jag inte.

Vad görs och vad görs inte? Jag skulle säga att det på flera ledder inom transportsystemet som helhet just nu ses över hur de olika trafikslagen på olika sätt kan bära sina egna kostnader och hur kostnadsfördelningen ska se ut. Därför har regeringen exempelvis givit ett uppdrag till VTI att se över hur de olika trafikslagen ska bära sina kostnader. Jag vet att Sjöfartsverket också gör en utvärdering av hur deras avgifter ska se ut: storlek, utformning, vad som ska ingå och inte ingå.

Allt detta är någonting som kräver en ganska noggrann analys, om man vill se till att näringen betalar för det som den utnyttjar men kanske exkludera de delar som den inte utnyttjar, exempelvis sjö- och flygräddningsverksamheten. Det är en del av svaret, att se över hur varje transportslag kan bära sina kostnader.

Regeringen anslår medel för exempelvis forskning, som är en jättestor och viktig fråga, för att näringen ska kunna främja nya, alternativa drivmedel som ett exempel på att möta svaveldirektivet.

Ja, det görs en mängd olika insatser. Det finns väl ingen quick fix, men det görs en satsning på forskning och utveckling och en satsning på att se till att varje transportslag kan bära sina kostnader. I den kedjan ingår hela transportsystemet. Det är några saker som regeringen arbetar med.

Anf. 103 LARS TYSKLIND (FP):

Herr talman! Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Som vanligt när vi debatterar sjöfart har vi två huvudfrågor i fokus. Den ena är hur vi ska utnyttja sjöfartens fulla potential. Jag tror att vi är ganska eniga om att det finns en stor potential både i inre sjöfart och i kustsjöfart. Det är kanske just där som vi kan se den kapacitetsproblematik vi har i detta land.

Den andra frågan är hur vi ska kunna ge den svenska sjöfartsnäringen bra konkurrensvillkor under svensk flagg. Här måste vi ha det internationella perspektivet. Det är en internationell bransch, och då måste vi naturligtvis ha internationella villkor som stämmer. Vi kan nog vara överens om att det är det som gäller. Både branschen och politiken går hand i hand i den frågan.

Det handlar alltså både om sjöfarten som transportslag och om sjöfarten som en livskraftig näring i Sverige.

Det har kommit en hel del propositioner från regeringen det senaste året, men i dag diskuterar vi 50 motionsyrkanden från allmänna motionstiden.

Herr talman! För cirka ett år sedan presenterade regeringen sin handlingsplan för att stärka den svenska sjöfartsnäringen, *Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft*. Det går säkert att hitta ytterligare punkter, och man kan tycka att det ska göras andra saker. Men det är ändå viktigt att ha med sig att det, mig veterligen, är första

gången som en regering över huvud taget lägger fram en samlad handlingsplan för sjöfarten.

Det har nog aldrig funnits så mycket politisk vilja i en regering att få bukt med sjöfarten som transportslag – detta oberoende av vad Lars Johansson nu säger; han är en dysterkvist i sammanhanget.

Handlingsplanen är framåtsyftande, och den innehåller många viktiga förslag som nu genomförs för sjöfarten, både som transportslag och som svensk sjöfartsnäring. Steg för steg omsätts nu planen i verkligheten. Jag vet inte om Lars Johansson har noterat det, men jag ska rada upp en del saker som visar detta.

Det ytterligare steg som nu tas för att ta fram en maritim strategi är betydligt bredare. Det handlar om tillväxt, välfärd och god havsmiljö, som måste gå hand i hand.

Herr talman! Som jag sade har regeringen nu steg för steg fört utvecklingen framåt. Jessica Rosencrantz nämnde en del saker, så det kan bli lite upprepningar. Jag ska ändå snabbt rada upp en del saker.

Det är sjöfartsstöd till flera fartygskategorier – ett beslut som vi tog i riksdagen i juni 2013. Det behöver noteras hos kommissionen.

Det pågår en utredning om tonnageskatt som ska redovisas den 15 november 2014. Det här med tonnageskatt är en lite märklig historia. Lars Johansson beskriver den som något Socialdemokraterna har kommit på. Vi som var med i riksdagen 2002 vet ju vilka som då *inte* ville införa tonnageskatt. Längre tillbaka än så behöver man inte gå för att se vilken regering som inte ville det då. Att man sedan gjorde en utredning berodde på att man tvingades till det av oppositionen, som gjorde ett tillkännagivande i frågan.

Det har skett en överlåtelse av tillsynsuppgifter. Den gäller från 1 juli 2013.

När vi pratar om EU:s regelverk för inre vattenvägar har det också blivit som något nytt under solen, men det är ju inte sant. Det fanns redan före 1995, när vi var med i EU. Det var bara det att den dåvarande regeringen begärde ett undantag från det.

Undantaget som Sverige har haft har gällt från 1995, så även andra regeringar har haft ypperliga tillfällen att upphäva det. Men nu när Sverige äntligen gör det går det för sakta. Det är klart att det skulle vara gjort för länge sedan, men nu är det som det är. Nu går vi faktiskt framåt i den frågan. Det är naturligtvis viktigt att vi ska kunna utnyttja kapaciteten även hos den inre sjöfarten.

Trafikanalys har återigen tittat på konsekvenserna av svaveldirektivet och fått fram att det skulle kosta mellan 4,5 och 6,4 miljarder.

I budgeten har det satsats 1 miljard – 300 miljoner årligen i tre år plus 45 miljoner per år permanent – på Sjöfartverkets sjö- och flygräddningsverksamhet. Hur man än dribblar med den frågan är det 1 miljard i anslag. Tillför man 1 miljard i anslag torde all logik säga att det blir mindre belastning på avgiftsuttaget. Det kan ju inte vara så att det inte har någon betydelse att man tillför 1 miljard.

Vi har fått regler för bevakning ombord på svenska fartyg. Det var någonting som branschen efterfrågade.

Något som också efterfrågas när det gäller utbildningsfrågan, som är väldigt viktig och en av de saker som gör att vi måste ha en svenskflaggad sjöfart, är praktikplatser för våra sjöbefäl när de går sin utbildning. Där har regeringen satsat en summa – inte så stor, men den har varit till stor nytta – för att hjälpa och stödja både Chalmers och Linnéuniversitetet i Kalmar för att de ska få ut sina studenter internationellt och betala resorna för dem.

Transportstyrelsen har fått ett regeringsuppdrag att titta på hur man ska efterleva svaveldirektivet och se över sanktionsmöjligheterna. Det är viktigt, för ska vi nu ha de här hårda reglerna ska de följas av alla. Man ska inte kunna smussla och vinna en konkurrensfördel genom att inte följa reglerna. Det tycker jag därför är en viktig punkt.

Vi i Folkpartiet är speciellt glada över det här med forskning specialdestinerad till sjöfarten. Under 2013 avsattes 35 miljoner till sjöfarten. 2014 är målet 50 miljoner. Det är väl första gången det riktas forskningspengar till sjöfarten på det sättet.

Sedan jobbar vi naturligtvis internationellt inom IMO, EU, Helcom och så vidare.

Miljödifferentierade farledsavgifter finns redan i dag. Men Sjöfartsverket gör en omfattande översyn där även koldioxidifferentierade farledsavgifter kommer att analyseras. Det kommer att vara färdigt om något år. Det finns alltså också med som någonting som efterfrågas.

Sedan har vi det här med medfinansiering. Jessica Rosencrantz tog upp det. Vi hade en stor debatt om det var bra eller dåligt, men nu tog riksdagen det beslutet. Naturligtvis är det en ypperlig möjlighet som många kommuner, landsting och regioner vill ha att medfinansiera statliga farleder. Då handlar det inte om underhåll, utan det handlar om att skapa mervärden för dem. Men diskussionen om detta hade vi för ett tag sedan.

Jag tar inte upp fler punkter; jag kan bara konstatera att det sker ett mycket ambitiöst arbete hos regeringen i de här frågorna. Jag har lite svårt att se det man skriver i en reservation, att det saknas politisk vilja. Om det skulle vara så, då skulle jag vilja se den fråga som det *finns* politisk vilja i. Det måste göras utomordentligt mycket arbete i den.

Jag har fortfarande kvar förhoppningen att 2013 kommer att nämnas som året då sjöfarten för första gången fördes upp på agendan med sådan kraft att det var då trenden för svensk sjöfart vände. Den har vänt vid andra tillfällen, men nu har vi haft en kraftig nedgång. Det är naturligtvis helt bedrövtligt, men 2013 var året då vi lade fram en handlingsplan och gjorde en omstart i frågan.

Det handlar inte, herr talman, bara om vad regeringen gör. Jag tycker det är viktigt, precis som Jessica Rosencrantz lyfte fram här, att även andra är med och jobbar med detta – framför allt branschen genom Sjöfartsforum, Redareföreningen och även fackföreningen Seko sjöfolk. Verklighetsbilden är ju densamma. Vi har lite olika infallsvinklar, men alla drar åt samma håll. Det är för att säkra de jobb som finns, skatteintäkter och hela den biten. Det är viktigt både för transporterna som sådana och för svenskt näringsliv.

I reservationerna står det som sagt att handlingsplanen saknar politisk vilja och att åtgärderna inte är tillräckliga. Jag kan acceptera att man tycker att åtgärderna inte är tillräckliga. Jag kan säkert också hitta på

någon ytterligare åtgärd. Men att det skulle saknas politisk vilja tycker jag är närmast oförsäkamt i sammanhanget.

För den som läser reservationen om svaveldirektivet är det lätt att få intrycket att man är både för och emot. Man beklagar att Sverige sjabblar bort förhandlingarna och så vidare. Men Sverige har ju drivit den frågan – det har även socialdemokratiska regeringar gjort – och när vi äntligen lyckades var det naturligtvis en framgång för Sverige. Det var en framgång: Nu genomför vi detta på bästa sätt.

När det gäller de inre vattenvägarna jobbar vi som sagt kraftfullt med den frågan.

När det gäller tonnageskatten har det som sagt gjorts en utredning. Jag är precis lika frustrerad som Lars Johansson säkert är i den frågan över att det här inte är genomfört.

Det är precis som det står i reservationen: Frågan har utretts och behöver inte utredas mer. Det skulle jag också vilja säga. Men någon mening senare står det att det trots allt finns problem med de latent skatteskulderna. Då är det kanske inte så enkelt i alla fall. Det har jag personligen fått acceptera, fast jag tidigare har tyckt att det här väl inte kan vara så märkvärdigt. Detta måste ju göras rätt.

Från Folkpartiets sida har vi full förståelse och respekt för den frustration som finns över att det går bakåt för sjöfarten. Men precis som Jessica Rosencrantz sade går det inte att vända en sådan här utveckling över en natt. Det är viktigt att man jobbar målmedvetet och har en strategi, en handlingsplan, i botten. Det är precis det som händer nu.

Jag kan i reservationerna egentligen inte utläsa någon konkret motställning till det arbete som regeringen gör.

Jag hade tänkt säga lite grann om fritidsbåtlivet också, men jag avstår av ren respekt för min tid.

Anf. 104 LARS JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Jag ska försöka att inte vara alltför pessimistisk, men jag måste ändå inleda med att säga att jag hade lite fel när jag sade att det bara är 120 fartyg kvar. Jag hade inte kollat den siffran jag hade förra året. Nu är det 100 fartyg – de har minskat med ytterligare 20 det sista året.

Det är detta som är problemet. Det ni pratar om, det som även Lars Tysklind pratar om nu, har inte fått någon effekt. Jag tycker att det är det centrala i sammanhanget. När man nu ser att vi har en sådan oerhört negativ utveckling borde man göra någonting konkret för att öka sysselsättningen. Det är 5 000 färre jobb – drygt; det är kanske 5 500 – i dag än det var 2009 när man granskar de siffrorna.

Vi har hela frågan om det maritima klustret. Näringsen kämpar med detta och försöker behålla det i Sverige. Men de märker att intresset för det i verkligheten minskar eftersom man flyttar över det till andra nordiska länder. Det är detta som jag menar borde göra att regeringen agerar kraftfullt i den här situationen.

Likadant är det när det handlar om forskningsanslag. Okej, 50 miljoner, men det är inte tillräckligt för att ställa om sjöfarten och göra den intressant att utveckla i Sverige.

Det krävs ökade resurser för att åstadkomma de resultaten. Nu är det bara elva månader kvar innan det nya svaveldirektivet kommer att börja gälla. Vad händer då?

Industrin har flera gånger framhållit att vi kan skapa en oerhört besvärlig situation när man ska ta ställning till hur man ska göra med sina investeringar framöver. När man nu tar ställning till var man ska investera i framtiden är Norrlandskusten kanske inte längre intressant eftersom det blir så stora transportkostnader där, utan det är bättre att investera någon annanstans.

Anf. 105 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Det är väl bra att Lars Johansson och jag är lika bekymrade över detta. Men jag vill ändå påstå att alliansregeringen jobbar konkret efter en handlingsplan.

I reservationerna och i Lars Johanssons inlägg här i talarstolen handlar det mest om att man ska ta krafttag och vara konkret. Han tycker att 35 miljoner plus 50 miljoner ska vara mer. Det görs ingenting, menar han.

Då vill jag ställa en motfråga som jag också ställde i mitt huvudanförande. Vad är det jag ska utläsa ur reservationerna och som jag kan ta med till Näringsdepartementet och säga att man borde göra? Det borde vara ett krav att man säger vad regeringen ska göra.

Sedan kan vi se resultatet. Jag tror inte ens att det är 100 fartyg längre, Lars Johansson, utan det är ett 80-tal. Det är möjligt att det blir några fler när vi utvidgar sjöfartsstödet.

Det är en väldigt utsatt situation när det gäller att säkra kompetensen och miljöarbetet för Sveriges del. Den verklighetsbilden tror jag att vi delar.

Lars Johansson, ni pratar om att man ska göra något annat, något konkretare och att man ska satsa mer på forskningen. Nu satsas det på forskning. Jag tror inte att det någonsin har satsats så mycket specifikt på sjöfartsforskning som nu. Det måste ju vara bra, eller hur?

Anf. 106 LARS JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Vi har redovisat sju punkter. Låt mig ta en av dem: Vi har föreslagit ett system med tonnageskatt i sju år nu. Ni har tillsatt en utredning, men det kommer att gå två mandatperioder utan att den frågan är löst. Samtidigt har det varit en central fråga för sjöfarten under hela denna tid. Det är ett exempel.

Det andra exemplet är att det är ganska krångligt, visar det sig, för redarna om de skulle vilja flagga in. Det är inte särskilt attraktivt att göra det. Det är väldigt många olika avgifter. Vi pekar på detta och att man borde skapa förutsättningar för inflaggning på ett helt annat sätt än man gör nu. Vi har beskrivit det i vår reservation, och det finns också i motioner.

Vi har frågan om farledsavgifter. Det handlar inte bara om 1 miljard för att inte farledsavgifterna ska höjas – det var ungefär så Jessica Rosenkrantz uttryckte det – utan det ska vara farledsavgifter som främjar sjöfartens möjligheter att gå över till alternativa bränslen. Man ska göra så kallade miljöidentifieringar av avgifterna. Något sådant har regeringen inte föreslagit. Det finns ingen sådan proposition. I propositionsförteckningen finns det inga förslag som tar upp dessa väsentliga frågor för sjöfarten under vårriksdagen. Det kommer alltså inte att hända ett dugg, tyvärr.

Jag beklagar det, Lars Tysklind, men det är tyvärr på det viset. Det är det som gör att vi är oroliga för den fortsatta utvecklingen. Omlandet, de andra nordiska länderna, agerar på olika sätt för att skapa förutsättningar för sjöfarten, och där ökar också möjligheterna, men det gör de inte i Sverige. Det är det grundläggande problemet. Sedan har vi inlandssjöfart, och det kommer att ge lite förstärkning när det gäller de mindre båtarna, men det kommer inte att påverka det stora.

Anf. 107 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Jag ska hålla med Lars Johansson på en punkt till att börja med: Det är väldigt viktigt att vi börjar se på Sverige som en sjöfartsnation. Det var det Danmark gjorde. Sedan tror jag inte att Lars Johansson menar att vi ska göra samma insatser som Danmark. Det där danska och internationella registret är till exempel inget som Lars Johansson tycker är bra, och vi har inte tänkt införa något motsvarande i Sverige heller.

Sedan kommer jag till de frågor som han tar upp. Det är klart att tonageskatten borde vara införd. Det tycker vi från Folkpartiets sida, och det är många partier som tycker det. Men det är många som har varit med och fördröjt detta. Jag vet inte om Lars Johansson har tappat den historien. När det första tillkännagivandet kom var Socialdemokraterna inte speciellt intresserade, utan det var de övriga partierna i riksdagen som gjorde ett tillkännagivande som tvingade fram utredningen – den utredning som nu S hänvisar till. Det var en utredning som gjordes närmast under galgen.

När det gäller detta med att flagga in kan jag hålla med om att vi måste se över regelverken. Det är något som ständigt pågår. Man försöker göra förenklingar i regelverken. När vi kommer så långt som att vi har jämbördiga konkurrensförhållanden måste vi naturligtvis se på möjligheterna att flagga in.

Sedan har vi också detta med farledsavgifter. I mitt anförande sade jag att Sjöfartverket ser över detta precis med den inriktningen. Man ska titta på miljödifferenterade avgifter och även ta med CO<sub>2</sub>-faktorn i det hela. Det är detta som efterfrågas i er reservation. Det arbetet pågår nu.

Till sist: 1 miljard i anslag är alltid 1 miljard. Om den tillförs en affärsverksamhet som i princip finansieras med avgifter borde väl rimligtvis trycket på avgifterna minska med just 1 miljard. Jag kan inte se något annat.

Anf. 108 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Eftersom Lars Tysklind nämnde svaveldirektivet i sitt anförande och sade att han kände sig osäker på vad vi tycker om svaveldirektivet kände jag att det var bäst att jag slår fast att Miljöpartiet är och alltid har varit positivt till svaveldirektivets införande. Vi är väldigt glada över att dåvarande miljöministern Andreas Carlgren tog till orda och fick stopp på infrastrukturministern och handelsministern när de var ute och pratade om att Sverige borde motsätta sig svaveldirektivets införande.

Men precis som andra är vi medvetna om att svaveldirektivet innebär ökade kostnader för sjöfarten, och om vi får följden att ännu mer gods flyttas över från sjö till väg och också till järnväg har vi förlorat en del av miljöeffekten. Det är därför viktigt att vi möter upp detta.



Ett sätt att göra detta är att, som Lars Johansson nämnde, införa differentierade farledsavgifter. Något annat som man måste göra är att se till att det finns stödformer som underlättar för rederierna att ställa om båtarna till bättre bränsle. I Norge har man en generell skatt på NO<sub>x</sub>-utsläpp, för det är inte bara svavel det handlar om, utan det finns andra miljöproblem för sjöfarten. De stora kväveutsläppen är ett. Man har kopplat dessa utsläpp till en fond, NO<sub>x</sub>-fonden, och de som är med i den kan få 75 procent delfinansiering om de presenterar kostnadseffektiva sätt att sänka sina utsläpp. Detta har lett till utsläppsminskningar med totalt 12 000 ton.

Detta är två sätt. Jag kan berätta om fler sätt som vi i Miljöpartiet driver för att möta upp svaveldirektivet. Jag undrar vad regeringen gör. Vad tycker Lars Tysklind?

Anf. 109 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Jag har aldrig tvivlat på att Miljöpartiet är för svaveldirektivet. Jag har aldrig hört någon sådan röst. Men jag har varit med i interpellationsdebatter där Socialdemokraterna har talat med två röster. När tre partier tillsammans plockar ihop en reservation kan det bli lite blandat språk. Det är därför man utläser olika saker, tror jag.

Sedan har vi detta med att krav och teknik ska gå hand i hand. Här har det kommit ett krav. Det skrevs 2008. Ett krav är teknikdrivande.

Sedan tycker jag att det är lite tråkigt, just i det här fallet, att medvetenheten om att det här verkligen skulle bli verkligt har kommit ganska sent. Men vad man kan se när det väl har kommit är att det är väldigt teknikdrivande. Man ser att alternativa bränslen får en snabb utveckling. Det gäller bland annat LNG och att det finns tillgång till LNG. I själva övergången har vi naturligtvis de fartyg vi har. Då kommer det att bli så att man kör på lågsvavligt drivmedel i stället.

Sedan gällde det stödformer. Regeringen har satsat på en del TEN-T-projekt. Det handlar bland annat om olika bränslen, LNG och metanol, och om skrubbers. Men det kanske inte är den mest lättframkomliga vägen.

Det satsas nu också mycket pengar på riktad forskning. Det är pengar som finns i regleringsbrevet till Trafikverket. Det är ett rent uppdrag. Förra året skulle man avsätta 35 miljoner till forskning. I år är det 50 miljoner. Det är naturligtvis ett sätt att få en snabbare omställning.

Sedan kommer det att bli problematiskt. Trafikanalys har nu sett att det finns kostnader på mellan 4 ½ och 6,4 miljoner. Det är där någonstans det kommer att ligga.

Anf. 110 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Tack så mycket för svaret, Lars Tysklind! Jag nämnde två sätt. Jag tänkte fortsätta med flera tips på åtgärder som man kan vidta för att underlätta för sjönäringen att ställa om till svaveldirektivets följder utan att vi får den konsekvensen att godset flyttas över på väg och järnväg i stället.

Vi har pratat om tonnageskatten. Det är någonting som står högst på önskelistan från hela sjöfartsbranschen. Det är väldigt bra att det nu har tagits ett litet steg närmare ett förverkligande.

Vi i Miljöpartiet föreslår att tonnageskatten ska kombineras med en omställningsfond för klimat och miljö. Vi kan koppla ihop det med pro-

blematiken med de obeskattade reserverna och den latent skatteskulden, utan att gå in i detaljer på detta. Men vi tänker oss att det skulle kunna placeras i en innovationsfond för forskning och utveckling när det gäller sjöfartens miljö- och klimatutveckling. Det är ytterligare en sak som vi är övertygade om skulle betyda mycket för att gynna sjöfarten.

Men det är också viktigt att se över kostnadssidan för andra transportslag. Vi har pratat om farledsavgifterna. Man lovade att de skulle sänkas. Sänkningen blev i stället ett löfte om att de kanske inte skulle höjas. Men det finns ju andra avgifter som vi har diskuterat på vägen. Det finns egentligen ingen farledsavgift för vägtrafiken. Det handlar om en så kallad lastbilsskatt eller kilometerskatt för tunga lastbilar. Det är också någonting som skulle leda till att vi inte får effekten att godset flyttas över från sjöfarten till vägen.

Jag skulle vilja höra vad Lars Tysklind tycker om det förslaget. Jag vet att det finns partikolleger till honom som har väckt motioner i riksdagen där de förespråkar en sådan avgift.

Anf. 111 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Jag ska nu hålla mig till NO<sub>x</sub>-fonden. Jag hann aldrig svara på det, för tiden tog slut. Det pågår ett bra arbete, skulle jag vilja påstå, inom Helcom när det gäller Östersjön och att man ska reducera kväveutsläppen. Det är också ett NECA-område, som det heter. Jag tror att det är väldigt bra om man kommer överens om exakt vad som ska gälla i Östersjön, och det ska naturligtvis gälla alla fartyg. Det är definitivt en lokal insats. Det har ju med Östersjöns övergödningssproblematik att göra. Svavlet har med Östersjöns försurningsproblematik att göra. Det är klart att det här är nödvändiga saker.

När det gäller tonnageskatten utgår jag från att syftet med den utredning som pågår är att tonnageskatten ska införas. När det gäller omställningsfonder och hur vi ska hantera de latent skatteskulderna och sådant känns det som att det är lite tidigt. Vi får väl se vad utredningen kommer fram till, hur man ska kunna hantera den frågan.

Sedan gäller det, som sagt, att se över kostnader över huvud taget. Vi har diskuterat Sjöfartsverket och farleder. När vi träffade Sjöfartsverket fick vi också redovisat att de även jobbar med effektivisering av sin verksamhet. De ska bli mycket mer kundorienterade. Det är klart att det finns mer pengar att hämta där. Men hur som helst har åtminstone 1 miljard tillförts. Jag tror att vi kan vara överens om, Stina Bergström, att 1 miljard är 1 miljard i anslag och att det lättar på trycket när det gäller avgifterna.

Vi såg en cirkel som visade vad det var som kostade när det gällde fartyg. Farledsavgifterna var en förvånansvärt liten del. Man ska absolut inte negligera den. Men när det gäller bränslekostnaden forskar man vidare kring optimala hastigheter, fartygsskrov och sådant. Jag vet att redarna jobbar hårt med det för att få ned bränsleåtgången. Det är ju där de stora förtjänsterna finns.

Anf. 112 GÖRAN LINDELL (C):

Herr talman! Sjöfarten är av stor betydelse för det samlade svenska transportsystemet. Sverige har en av Europas längsta kuststräckor med goda djupförhållanden. Och det finns hamnar med bra förhållanden i

stora delar i vårt land. 90 procent av Sveriges utrikeshandel, mätt i volym, transporteras sjövägen, som nämnts tidigare. Ungefär 30 miljoner passagerare per år åker med färja till och från Sveriges grannländer.

Det övergripande målet för Sveriges transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur använder vi då sjöfarten i detta sammanhang? För sjöfartens del antog regeringen i januari 2013 en handlingsplan. Där framgår att svensk sjöfart står inför stora utmaningar – det är något som har illustrerats väl i debatten tidigare – och hård internationell konkurrens.

Regeringen presenterar de insatser som den gjort och som den planerar att göra för att stärka den svenska sjöfartsnäringen. Man presenterar också den kommande maritima strategin, som ska ta ett samlat grepp över arbetet med sjöfartspolitik.

I arbetet för stabila framtidsförutsättningar för svensk sjöfart sker ett omfattande samarbete inom många internationella organisationer och organ. Utöver det är det svenska myndigheter som är direkt inblandade. Det är alltså en extremt komplicerad materia när det gäller att ge svensk sjöfartsnäring optimala förutsättningar. Inte desto mindre är det en väldigt viktig uppgift.

I betänkandet och i flera inlägg redovisas hur regeringen på ett flertal områden arbetar med sjöfartsfrågorna. Jag kommer att fördjupa mig något i två områden, nämligen miljösidan och de inre vattenvägarna.

När det gäller miljöfrågorna finns det skäl att påminna om att det kanske viktigaste miljöarbetet till sjöss är det säkerhetsbefrämjande arbetet. Olyckor till sjöss för ju ofta med sig betydande miljöskador, alldeles bortsett från annat elände, tragik och kostnader. Det är extra viktigt i Östersjön, som pekats ut som ett så kallat känsligt havsområde med särskilda krav på hänsyn. Det arbetas också med andra frågor. Det gäller till exempel hur vi ska begränsa utsläppen av kväveemulsioner i området. Utsläppen av kväveoxid från sjöfarten har nämligen ökat, till skillnad från vad som gäller utsläpp på land.

Mest diskuterat och aktuellt på miljöområdet är reglerna runt svavelutsläpp. För de så kallade utsläppskontrollområdena, ytterligare ett fackbegrepp, dit Östersjöområdet och Nordsjöområdet räknas, innebär de skärpta kraven att svavelinnehållet inte får överstiga 1 viktprocent. Denna gräns kommer alltså att sänkas från och med 2015 till 0,1.

Det är av många skäl viktigt att de beslutade kraven om sänkta svavelutsläpp genomförs. För Centerpartiet är det samtidigt viktigt att införandet sker på ett sätt som gör det hanterligt för sjöfartsnäringen. Förbättringar för det som kallas LNG-bränsle och andra alternativa bränslen, lägre farledsavgifter och andra metoder bör prövas. Det är samtidigt viktigt att statens inriktning är att branschen väljer lösningarna. Det gäller alltså att alla stöd och stimulanser är teknikneutrala. Farledsavgiften är redan i dag till viss del miljödifferenterad men kan anpassas och förfinas. Ett arbete med detta pågår. Det anmäls att en ny avgiftsstruktur planeras kunna börja gälla den 1 januari 2015. Sverige bör dessutom fortsätta att inom EU och i internationella forum arbeta för att även andra stater ska införa krav i nivå med dem som gäller i vårt närområde.

Herr talman! Till sist vill jag säga några ord om inlandssjöfarten. För Centerpartiet är det en viktig utgångspunkt i godstransportpolitiken att ge de olika trafikslagen bra förutsättningar för att fylla sin roll i ett samlat, optimerat och hållbart system. Visionen är att varje transport sker i en lämplig blandning där staten ger bra förutsättningar för respektive transportslag och för omlastning som underlättar den så kallade intermodaliteten. Inlandssjöfarten är ett område som vi tror kommer att få en allt viktigare roll i ett sådant system, inte minst av miljöskäl. EU:s regelverk om inre vattenvägar består av ett flertal förordningar och direktiv, och det faktum att de nu håller på att arbetas in i svensk lagstiftning är en viktig förutsättning för en utvecklad inlandssjöfart.

Sammanfattningsvis vill jag uttrycka min tillfredsställelse över att ett antal beslut nu är på plats eller på gång som kommer att främja svensk sjöfart i allmänhet och inlandssjöfarten i synnerhet. Jag yrkar bifall till utskottets förslag och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 113 ANNELIE ENOCHSON (KD):

Herr talman! Jag vill börja med att instämma i mina allianskolleger Jessica Rosencrantz, Lars Tysklinds och Göran Lindells anföranden.

Sjöfarten är viktig för att hela Sverige ska leva. Det är också av största vikt att vi har en handelsflotta som är svenskflaggad. För en tid sedan var det en artikel i Göteborgs-Posten där ett antal befattningshavare och jurister inom den maritima sektorn framhöll vikten av att ha en stor handelsflotta ur ett säkerhetsperspektiv. De skriver bland annat följande:

”I dag bygger vår industri, handel och offentliga sektor på ett ständigt varuflöde. Logistiksystemen utgår nu från principen just in time, det vill säga den traditionella lagerhållningen är nu förlagd till transportsektorn. — — — Det är för sin verksamhet helt beroende av att transporter fungerar utan allvarliga störningar. Vid en allvarlig kris till exempel ett väpnat angrepp i vårt närområde måste vi räkna med stora störningar i sjötransporterna runt våra kuster. Säkra sjötransporter till och från vårt land är emellertid helt avgörande för att vårt samhälle skall fungera. Mer än 90 procent av alla varor som importerats till vårt land transporteras på fartyg. — — — En svår störning i denna trafik får redan inom några dagar allvarliga konsekvenser för näringslivet och folkförsörjningen. — — — Vid en kris är det då troligt att alla fartyg, som seglar under utländsk flagg eller har utländska ägare snabbt lämnar oss för andra marknader.” Detta är allvarligt och oroande.

Hur ser då den svenskflaggade handelsflottan ut? I dag äger de svenska redarna ca 500 fartyg totalt, varav 103 fartyg är svenskregistrerade. Av dem är 71 lastfartyg och 32 färjor. För cirka fem år sedan var det dubbelt så många fartyg som var svenskflaggade. En av anledningarna till den minskade svenskflaggade handelsflottan är att Sverige har tuffare särkrav på fartygen än vad andra EU-länder har och mindre gynnsamma skattevillkor för redarna. Detta måste ändras.

Nu har regeringen tillsatt en utredare som ska titta på hur vi kan införa ett tonnageskattesystem i Sverige. Under de senaste åren har också alliansregeringen underlättat tillsyn och besiktning av svensk flagg, så att det blivit mer likt hur det är i våra konkurrerande grannländer. Men mer

behöver göras för att vi åter ska bli bäst i klassen och attrahera med vår svenska flagg.

Sedan vi sist hade en sjöfartspolitisk debatt, vilket var förra våren, har riksdagen bland annat beslutat att godkänna följande propositioner från regeringen: Kommunal medfinansiering av statlig sjöfartsinfrastruktur, Sjöfartsstödet inriktning och Tekniska föreskrifter för fartyg på inre vattenvägar. Vidare har regeringen påbörjat framtagandet av en maritim strategi, vilket vi redan hört ett antal gånger här i kammaren. Den beräknas vara klar under året och ska ses som en vidareutveckling av den maritima handlingsplan som regeringen lämnade i januari förra året.

Regeringen arbetar också vidare med att bland annat förenkla registrering av mindre tonnage och förenkla tillstånds- och certifikatverksamheten. Målet är en så kallad one-stop-shop, där olika myndigheters beslut ska samlas i en kanal. Sjöfarten är en näring, och regeringens tydliga ambition att minska regelkrånglet behövs även för denna näring.

För att kunna utveckla vår handelsflotta behöver vi duktiga sjömän. Sverige har två högskolor där sjöfartsutbildningar bedrivs. I denna utbildning krävs det praktik på fartyg. Detta har blivit ett problem i och med att vår handelsflotta har minskat. Därför har regeringen kompenserat dessa högskolor med ungefär 2,25 miljoner för studenternas mönstringsresor till fartyg med utländsk flagg.

Det är också av stor vikt att Sveriges position inom sjöfartsforskningen bibehålls och utvecklas. Under de senaste åren har sjöfarten haft svag tillgång till forskningsmedel, trots de stora behov som finns av att studera bland annat fartygsbränslen och framtidens drivmedel. Det är därför bra att Trafikverket på uppdrag av regeringen under 2014 har fått särskilt avsatta medel om 50 miljoner till sjöfartsforskningen. Under 2013 fick de 35 miljoner, som vi hörde här innan.

Trafikverket har i Kapacitetsutredningen pekat på behovet av att utnyttja transportsystemet på ett smartare och effektivare sätt. I utredningen framhålls att det finns potential att föra över delar av godstrafiken från landtransporter till sjöfart för att klara av de förväntade ökningarna av godstransporterna.

För att förbättra möjligheterna för sjöfarten att avlasta infrastrukturen för landtransporter kan det därför behövas förbättringar av anslutningarna till hamnarna. Även farlederna in till hamnarna kan behöva åtgärdas, till exempel genom muddring eller utmärkning av inseglingssäklar. Det är också viktigt att de hamnar som ligger i de mest betydelsefulla transportstråken kan vara effektiva noder i vår transportkedja.

Herr talman! Besluten om att skärpa kraven för svavelhalten till år 2015 beräknas leda till ökade kostnader för sjöfartsnäringen. De skärpta kraven kan förväntas påskynda utvecklingen av en rad alternativa bränslen för sjöfarten. Det är därför bra att regeringen har för avsikt att stödja pilotprojekt med miljökänslig utveckling. Medlen ska bland annat gå till att finna miljövänliga drivmedel.

Regeringen beslutade den 11 april 2013 att ge Trafikanalys, i nära dialog med Sjöfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen, i uppdrag att göra en bedömning av konsekvenserna på kort och lång sikt av svaveldirektivet. Uppdraget slutredovisades i oktober 2013 och behandlas nu i regeringen. Analysen av detta uppdrag visar att transportkostna-

derna kommer att öka till följd av svaveldirektivet. Effekten blir mycket märkbar 2015.

Även om sjöfarten kan klara av en viss bränsleprisökning kommer dess relativa konkurrenssituation att försämrats, åtminstone om inte priset på lastbilsdiesel stiger som en bieffekt av de nya reglerna, säger Trafikanalys. Vidare säger de att beräkningarna tyder på att transportarbetet för sjöfarten kan minska med ca 0,7 miljarder tonkilometer. De aviserade höjda banavgifterna kommer dock att öka sjöfartens attraktionskraft, vilket är viktigt att komma ihåg.

Det vanligaste bränslet för sjöfarten kommer till en början att vara lågsvavlig marin dieselbrännolja. I rapporten antas priset på denna öka med 5–20 procent år 2015. Det motsvarar en ökning av bränslepriset med 50–75 procent.

Till sist har jag en kommentar om bestämmelser om inlandssjöfarten som är på väg att implementeras i svensk lag. I mars 2013 fick Transportstyrelsen ett uppdrag från regeringen att se över principerna för bemanning av de fartyg som kommer att certifieras för inlandssjöfart. Detta är en viktig fråga eftersom bemanningskravet påverkar prissättningen av transporter och därmed också inverkar på industrins val av trafikslag för sina transporter.

Att göra lika som i övriga Europa bör vara en god regel att hålla sig till, och det är min förhoppning att vi snart har en inlandssjöfart lik den i övriga Europa.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på alla motioner.

Anf. 114 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag tänker i mitt inlägg uteslutande tala om de delar i betänkandet som handlar om fritidsbåtsfrågor. De andra delarna har Jessica Rosencrantz talat mycket bra om.

Allt fler människor i Sverige upptäcker båtlevets alla fördelar. Vi har i vårt land näst intill oändlig tillgång till sjöar, vattendrag och hav. Allemansrätten är en viktig del i att människor till en väldigt låg och rimlig kostnad kan få ta del av det fantastiska som vår natur har att erbjuda.

Varje sommar färdas cirka en tredjedel av den vuxna befolkningen med fritidsbåt. Det är ungefär 2,5 miljoner människor. Sverige är ett av världens mest båtöversatta länder med ungefär en båt på var åttonde person. Båtlivet är helt enkelt en stor folkrörelse.

De flesta har rätt små och relativt billiga båtar. Av båtarna är 60 procent under sex meter, och 60 procent av båtarna har ett värde som är lägre än 75 000 kronor. De flesta använder sina båtar för kortare dagsturer, fiske och annan rekreation. Det är viktigt att vi som lagstiftande församling vet hur båtarna ser ut, hur de används och hur mycket de kostar för att vi ska kunna fatta kloka beslut som rör just båtlivet.

Ibland kan tilltron till att nya lagar och regler löser allt vara lite för stor. Jag är absolut inte motståndare till lagar och regler. Ibland behöver vi sätta ned foten från den lagstiftande församlingen. Men vi måste också se att det ibland finns både andra och bättre vägar för att nå de mål vi vill nå.

Transportstyrelsen har regeringens uppdrag att arbeta för att antalet döda och allvarligt skadade ska kunna minska i enlighet med regeringens

mål för säkerhet inom fritidsbåttrafiken. Låt oss först se hur det ser ut i dag.

Antalet döda har fallit konstant i Sverige sedan början på 1970-talet, då nästan 120 personer varje år miste livet i fritidsbåtsrelaterade olyckor. I dag har vi kommit ned till en nivå på ungefär 20–30 döda per år. Det är så låga tal att relativt små avvikelser kan få väldigt stor påverkan i statistiken. Trots att vi hela tiden blir allt fler som åker båt minskar antalet döda, vilket är mycket glädjande.

Det finns flera faktorer som ligger bakom den här fantastiska utvecklingen där allt färre dör i fritidsbåtlivet. Vi har fått säkrare båtar genom CE-märkning. VHF-radion och numera mobiltelefonen gör att människor i nöd kan tillkalla hjälp. Användandet av flytvästar har blivit mycket bättre och fortsätter att öka, inte minst för att flytvästarna blir både mer bekväma och estetiskt mer tilltalande. Det gör att det i dag inte är så stort motstånd mot att bära flytväst. Vi har fått gps-navigatorer som gör att det är ganska lätt att ta sig runt på våra sjöar och på havet. Sjöräddningens kapacitet har ökat. Och inte minst har alkoholbruket på sjön minskat kraftigt sedan 1970-talet fram till i dag.

Allt detta har i olika utsträckning dramatiskt minskat antalet människor som mister livet på sjön. Sverige är i dag ett av världens säkraste länder för fritidsbåtsfolk. I princip inget av det förbättringsarbetet har varit en följd av lagstiftning utan är i stället en följd av samarbete och samverkan mellan ideella organisationer och myndigheter. Det är viktigt att vi som finns i den lagstiftande församlingen har kunskap om just detta med oss.

Sjösäkerhetsrådet har identifierat de viktigaste åtgärderna på kort sikt för att komma till rätta med dödsolyckorna på sjön. Man lyfter fram vattentäta mobiltelefonskal, förbättrad mobiltäckning längs våra kuster och vattendrag och förbättrad säkerhet i våra hamnar. Det handlar om allt från räddningsstegar till belysning. Avslutningsvis lyfter man fram att vi behöver få ännu bättre sjökort och bättre utmärkning.

Dessutom är alla överens om att vi behöver bättre uppföljning av olyckorna eftersom dödsfallen är så få att varje dödsfall måste granskas enskilt för att vi ska se vad vi ska förbättra för att ännu färre ska behöva mista livet på sjön. Vi vet att det finns farliga moment inte minst när vi kliver i och ur båtarna. Avsaknad av eller mycket dåliga räddningsstegar eller räddningsstegar som sitter fastlåsta under gång är sådant som är ett stort problem och gör att några människor varje år mister livet.

Ytterligare ett stort riskmoment är att människor vistas ensamma på sjön. Myndigheten tittade på hur den genomsnittlige personen ser ut som mister livet på sjön, och man kan få fram en ganska tydlig profilbild. Det är en man som är plus 50 år. Han är ensam ute i en liten båt på en svensk insjö där han fiskar rätt kraftigt berusad och helt utan flytväst. Det är de riskfaktorerna man kan identifiera.

När Finland lyfts fram som ett gott exempel på sjösäkerhetsområdet kan det vara bra att veta att det där omkommer sju personer per 100 000 fritidsbåtar och år jämfört med endast fyra personer i Sverige.

I dag pågår det ett arbete initierat av båtbranschen själv för att hitta en modell för att ta hand om uttjänta båtar. Det är sådana initiativ till förbättringsåtgärder som branschen och de som håller på med båtar själva tar som vi som politiker bör uppmuntra.

Herr talman! När det gäller ett eventuellt införande av åldersgräns eller förarbevis för vattenskoter utreds den frågan just nu på uppdrag av regeringen. Jag känner inte till att något parti i dagsläget utesluter någonting i den frågan, utan vi tittar förutsättningslöst på det. Ledamöter från flera olika partier har också motionerat i frågan, och det finns med i betänkandet.

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet vill däremot införa båtkörkort, båtregister och båtskatt. Det skulle göra att man sonderreglerar hela fritidsbåtlivet. Där står vi politiskt väldigt långt ifrån varandra.

Sverige är i dag ett av världens säkraste länder för den som färdas i fritidsbåt. Vi har kraftigt minskat antalet döda i båtlivet under en lång rad av år. I Sverige finns det en god tradition av samarbete mellan myndigheter och ideella organisationer för att göra båtlivet ännu säkrare.

Det mesta av de goda resultaten genom åren handlar inte om politiska beslut utan om initiativ från näringen, branschen och dem som är utövare av båtlivet. Det innebär inte, som jag sade tidigare, att vi ska utesluta lagstiftning. Men varje gång innan vi inför ny lagstiftning ska vi åtminstone överväga möjligheten att det finns andra och bättre sätt att nå de mål som vi har satt upp.

Anf. 115 LARS JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Det var ett i många stycken bra anförande, Edward Riedl. Du beskriver fritidsbåtens betydelse för väldigt många människor. Du pekar också på att det ska fungera med farleder och finnas möjligheter för båtlivet att kunna fungera på ett bra och framför allt säkert sätt.

När vi talar om att vi tycker att det är viktigt att man har ett särskilt register för båtar är det inte för att man ska beskatta båtlivet. Vi ser att fritidsbåtarna gör att vi har behov av det ska fungera på sjön. Det ska finnas sjösäkerhet och möjlighet att få hjälp om man hamnar i sjönöd och liknande.

Det är väl inte orimligt att man på samma sätt som på andra områden i samhället är med och bidrar med en viss avgift för att finansiera den del som fritidsbåtarna kostar? Det är precis samma sak som när man har en båtplats i en hamn och får betala för den.

Jag tycker att slutsatsen av det du talade om, Edward, är att du uppmanar till att om vi ska ha ett fritidsbåtliv som fungerar på ett bra sätt måste vi också se över möjligheterna att vara med och ta en del av kostnaden för det. Det är ganska orimligt att handelssjöfarten ska ta kostnaderna för utprickning och liknande som de kanske inte har behov av men som fritidsbåtsägarna har behov av. Även om man har gps tror jag att väldigt många fritidsbåtsägare har ett behov av utprickningen. Är inte det här en rimlig slutsats av ditt anförande, Edward?

Anf. 116 EDWARD RIEDL (M) replik:

Herr talman! Först vill jag tacka Lars Johansson för hans vänliga omdöme om mitt inlägg. Tack så hemskt mycket för det!

Jag konstaterar att vi står en bit ifrån varandra när det gäller frågan om båtregister och båtskatt – det är ju att man ska kunna ta ut skatt som ett register syftar till. Jag gissar att det är med skatt som man tänker att man ska bekosta farledsutmärkningen och så vidare. Det är där jag menar



att det finns en rätt liten förståelse för hur båtlivet ser ut i Sverige och för vilka som ska betala den här skatten. Vilken storlek på båtar ska det handla om, och vilka är det som nyttjar de här farlederna och så vidare? Jag tycker att ni är fel ute, och det skulle kraftigt försämra för båtlivet om de här förslagen blev verklighet.

Det är en vanlig missuppfattning som du ger uttryck för när det gäller sjöräddningen. Den är ideell. Den betalar alltså båtägarna själva i Sjö- räddningssällskapet. Man betalar in en avgift och bekostar sjöräddningen på det sättet. Den kostnaden har alltså båtägarna redan betalat för.

Anf. 117 LARS JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Det är riktigt att man till viss del kan vara med och bidra om man vill till Sjöräddningssällskapet, men det är inte alla som gör det. Därutöver har samhället också möjlighet att gripa in med särskilda insatser som är statligt finansierade. Man ska komma ihåg det.

Det är också viktigt att komma ihåg i den här diskussionen att allt inte är gratis. I de tidigare inläggen diskuterade vi mycket hur handelsjöfarten ska få möjlighet att vara svenskflaggad och de stora kostnader som vi ser att de har framför sig till exempel i och med svaveldirektivet. Då får man se över och kanske reducera de kostnaderna, och då får andra som nyttjar sjön också vara med och bidra till att täcka de kostnader som de står för. Det är väl en ganska rimlig slutsats att man resonerar på det viset? Man ska väl inte behöva ta kostnader när man inte har kostnader?

Jag tycker att det här hårda motståndet som finns från borgerligt håll mot en särskild registeravgift är svårt att förstå. Ni tror att bara man inför det ska det bli någon form av politik som innebär att båtarna ska beskattas. Det har vi inte talat om. Vi talar om att det, precis som med andra avgifter, är rimligt att de som har nytta av en sak får vara med och betala i alla fall delvis vad det kostar. Det kan väl inte vara en orimlig ståndpunkt?

Ni brukar ju alltid prata om i andra sammanhang att man ska stå för sina egna kostnader. Jag tycker att det är ganska rimligt att ägare till fritidsbåtar över en viss storlek är med och står för sina kostnader på sjön.

Anf. 118 EDWARD RIEDL (M) replik:

Herr talman! Jag skulle vilja fortsätta på det som Lars Johansson tar upp, och då skulle vi kunna ha en intressant debatt om järnväg och mycket annat. Men vi kanske ska avhålla oss från det. Att det är den som nyttjar som ska betala är ingen princip som ni brukar stå för direkt.

Jag håller med dig. Allt är inte gratis, och man ska vara med och betala. Min poäng har hela tiden varit att båtlivet i allra högsta grad är med och betalar för de olika delarna. Det är där vi skiljer oss åt. Vi är emot införandet av båtskatt och båtregister medan ni vill införa det. Jag menar att det vittnar om en relativt liten förståelse för hur det svenska båtlivet ser ut om man vill införa detta på den nivån. Det tycker jag är synd. Men det är tydligt för landets båtägare var vi står i den här frågan i alla fall, och det tycker jag är skönt. Tydlighet är bra när det gäller politik.

Anf. 119 GUNNAR ANDRÉN (FP):

Herr talman! Till havs, till havs. Orden känns igen av oss alla. De förknippas starkt med Jussi Björling. Texten, som skrevs av den finlandssvenske författaren Jonatan Reuter, tonsattes först av Jean Sibelius och så småningom av organisten i Adolf Fredriks församling här i Stockholm, Gustaf Nordqvist.

Det är tradition över dessa ord, och det jag tänkte tala om, herr talman, under de här korta minuterna är traditionsfartygen. De är en viktig del av det svenska kulturarvet. De spelar inte så stor roll ekonomiskt, men de är en del av vårt svenska kulturarv.

Det sägs att det aldrig lönar sig att motionera i denna riksdag, och då tänker jag inte på motionsanläggningar, som säkert är nyttiga i många avseenden. Det är tolfte året som jag har väckt den här motionen om traditionsfartygen, och jag är oerhört glad att den har avslagits alla år men att resultaten har blivit väldigt bra.

År 2013 var det första helåret med helt nya regler för traditionsfartygen. Annelie Enochson, Lars Hjälmered och Björn von Sydow har också varit med och på olika sätt hjälpt till i det här arbetet. I juni 2010 fick Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram nya regler, och vi har nu från den 1 maj 2012 nya regler som gör att utbildning av fartygsbefäl för de här traditionsfartygen är hälften så omfattande som tidigare och anpassad för de seglande fartygen. En ny styrmansbehörighet har kommit till där kravet på praktik för att erhålla behörighet som styrman blir tre månader och ytterligare tre månader för befäl. Kravet på behörighet för däckmanskapet på traditionsfartyg med en bruttodräktighet under 70 ton eller en längd under 24 meter tas bort. I stället ska befälhavaren ansvara för att personalen ombord har tillräcklig utbildning för att fullgöra sina uppgifter.

Jag tycker att detta är väldigt bra. Sjösäkerhetskraven åsidosätts inte, och därtill har den svenska anpassningen, som var hundra procentig i förhållande till de EU-direktiv som antogs 1998 – utan att förtala något land, herr talman, omfattades de inte helt säkert av exakt samma noggrannhet i alla de europeiska länderna – gjort att det finns stora möjligheter för traditionsfartygen runt om i landet, till exempel på västkusten, på insjöarna, i Stockholms skärgård och på många andra ställen, att fungera på ett bättre sätt och ge många, inte minst ungdomar, tillfälle att praktisera på de här fartygen. Det tycker jag är utomordentligt bra.

Det finns många fler saker att säga, och jag vill avsluta med att säga att jag finner att jag tycker att avslagsmotiveringen till min och Annicka Engbloms motion, som handlar om någonting annat i år, är helt suverän. Det står så här på allra sista raden: Utskottet finner sammanfattningsvis inte skäl att tillstyrka motionerna. Det tycker jag är en bra avslagsmotivering. Det kan bli ytterligare förändringar i det här sammanhanget.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 5 februari.)

Trafikuskottets betänkande 2013/14:TU8  
Infrastrukturavgifter på väg (prop. 2013:14:25)  
föredrogs.

*Infrastrukturavgifter  
på väg*

Anf. 120 TONY WIKLANDER (SD):

Herr talman! Låt mig först yrka bifall till reservationen, alltså reservation nr 1 – det finns ingen övrig vad jag vet – och samtidigt avslag på förslaget i betänkandet.

Den svenska transportnäringen har det sannerligen inte lätt. Något glädjande besked från regering och riksdag ser de ytterst sällan, inte heller i dag. De skatter och avgifter som gäller nu är inte ensamt avgörande för näringens överlevnad, men jag betraktar det som ännu ett nålstick. Huvudproblemet är nämligen att näringen är utsatt för en ytterligt snedvriden konkurrens från i huvudsak de gamla så kallade östlänterna.

För inte så länge sedan, när vi hade en arbetsgrupp som gav en fyllig redogörelse för hur det stod till inom transportsektorn, var utskottet enigt om att vilja stävja uppenbara missförhållanden. Det var glädjande, men med tanke på dagens betänkande börjar jag tvivla på att den viljan är särskilt stark och omfattande.

När jag såg regeringspropositionen som är underlag till betänkandet skrev jag ganska omgående en följdmotion. Det handlade om att även utländska fordon ska betala på sikt. Jag blev glad åt att hela oppositionen hade samma intention vilket framgår av s. 19–20 i betänkandet. Det kom helt enkelt ytterligare motioner från samtliga. Vi skulle då ha bildat en majoritet om att helt enkelt skicka tillbaka propositionen. Den skulle kort och gott avslås.

Sedan inleddes något förhandlingsspel mellan vad jag förstår socialdemokrater och moderater, den moderata delen av regeringen, varefter oppositionen, förutom SD, drog tillbaka sina motioner. Man enades om att 2015 var ett bättre år än 2014 för att se till att verkställa beslutet. Det påminner mig lite om hur man har behandlat den infekterade skolfrågan. Det gäller att få det undan. Nåväl, om vi inte hade haft ett val däremellan borde saken vara klar, och nålsticket hade kunnat undvikas. Dock tror jag inte att någon här, i likhet med mig själv, har den minsta susning om hur en regering kommer att se ut efter valet. Därför blir jag fundersam när man börjar skjuta verkligheten och dagens problem framför sig. Det kan hända att alltihop rinner ut i sanden, och det kan bli vilket beslut som helst.

Åkerinäringens problem sprider sig. Det är inte längre bara fackpressen som behandlar frågan. Vi kan öppna dagens Svenska Dagbladet och se rubriken ”Illegal frakt slår mot järnvägen”. Nu gäller det järnvägen och inte hur åkerierna slår ut varandra. Jag ska läsa upp ett kort stycke. ”Förra veckan meddelade tåggodsföretaget Green Cargo att man behöver göra sig av med 600 anställda och 120 lok. Företaget hänvisar bland annat till att det är omöjligt att möta konkurrensen från transporter från utländska lastbilsåkerier som kör olagligt i Sverige och tar allt fler marknadsandelar.” Jag behöver inte citera mer. Alla är läskunniga här och kan titta i dagens tidning. Detta tyder alltså på att det är ett växande problem som verkligen går ut över hela transportsektorn.

Utöver detta kan jag till slut även meddela att transportministrar från sju länder kräver av EU ett stopp för missbruket av cabotagereglerne. Bland dessa ministrar återfanns tyvärr ingen från Sverige, vilket jag beklagar.

Det här är de verkliga problemen. Det här borde vi ha åtgärdat. Vi borde ha gått samman, helst i ett enigt utskott, och sett till att förverkliga de ambitioner som vi gemensamt hade för ett par år sedan när vi avlade den rapport vi gjorde. Tyvärr är så inte fallet.

Jag yrkar än en gång bifall till reservationen.

Anf. 121 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Det betänkande som vi nu ska behandla, TU8, är ett mycket viktigt betänkande. Vi ska med det beslut riksdagen kommer att ta i nästa vecka ge möjlighet att ta ut avgifter på vägar i vårt land. Visserligen har vi redan haft ett system där vissa avgifter har tagits ut, men nu kan vi fullt ut ta ut avgifter som kan styra trafikflöden och därmed också utsläpp.

Det vi gör kommer att få effekter både på åkerinäringens möjligheter i framtiden och på hur den tunga trafiken utvecklas i Sverige. Vi kan konstatera att den tunga trafikens utsläpp fortfarande ökar, och det är något vi inte kan vara tillfreds med. Tvärtom borde utsläppen även från tung trafik minska. Det känns därför bra att vi med detta beslut banar väg för möjligheten att införa det vi krävt under en längre tid, nämligen avståndsbaserade vägslitageavgifter.

Det är dock en annan fråga, precis som det som Tony Wiklander berörde också är en annan fråga. Det är inte det som ligger på bordet i dag. I dag ligger regelverket för avgifterna på bordet. Det är regelverket som vi ska behandla i dag, inte hur det regelverket sedan kommer att genomföras och vad det kommer att leda till. Jag kan hålla med Tony Wiklander om att cabotaget – man ska egentligen kalla det för den olagliga inrikestrafiken – är ett jätteproblem i Sverige i dag. Det tror jag att vi alla kan hålla med om.

Jag kan bara beklaga att infrastrukturministern i en interpellationsdebatt i förra veckan, tror jag att det var, sällade sig till den lilla skara som i dag kräver total avreglering på hela området. Jag kan inte tolka hennes uttalande i interpellationsdebatten här i riksdagen på något annat sätt. Jag hoppas att jag har tolkat henne fel, men det är i alla fall det som vi kan få fram av de uttalanden hon gjorde den gången.

Herr talman! Jag tycker även att regeringen ska ge oppositionen en eloge för vårt agerande i frågan. Om vi inte hade reagerat på den proposition som lades fram hade hela regeringens åtgärdsplan för tiden fram till 2025 varit i fara. Ja, jag vågar till och med säga att man hade tvingats att göra om den helt. Det hade blivit som i den gamla Sven-Ingvars-slagern; man hade tvingats ”börja om från början”.

Regeringen hade nämligen tänkt sig att driva igenom denna proposition tillsammans med allianspartierna i riksdagen för att sedan bara konstatera att det avtal man skrivit under med Sundsvalls och Motala kommuner inte längre gällde. Det var nya förutsättningar. EU-reglerna medgav inte att det avtal som redan fanns genomfördes. Det stämmer i och för sig. Så är det. Märkligt, kan man tycka, eftersom de EU-regler man hänvisar till gällde redan när avtalet skrevs; dåvarande statssekreteraren

vid Näringsdepartementet var med och skrev under avtalet för regeringens räkning.

Tanken var att nya förutsättningar skulle gälla och att regeringen genom Trafikverket skulle meddela berörda kommuner om dem. Det var till och med så att regeringen lät bli att svara på oroliga brev från kommunerna innan vi i oppositionen började agera i frågan. Därför blev trafikutskottet uppvaktat av de berörda kommunerna och Sveriges Kommuner och Landsting med dess ordförande Anders Knape, M. Vid uppvaktningen fick utskottet klart besked från SKL om att de inte skulle rekommendera kommunerna och landstingen att ingå avtal med staten om inte staten nu satte sig vid förhandlingsbordet och kom fram till nya överenskommelser med Sundsvall och Motala.

Vi i oppositionen tog signalerna på allvar. Jag måste tyvärr säga att allianspartierna inte verkade göra det. En mycket allvarlig situation hade kunnat uppstå. Vi kan inte ha en situation där man inte kan lita på staten som avtalspart. Det som låg för handen var att hela finansieringen av den åtgärdsplan för infrastrukturen som vi senare under våren ska behandla i riksdagen i ett slag skulle ha äventyrats. I den räkner ju regeringen med att ungefär 25 procent av medlen som ska investeras ska komma i form av medfinansiering från kommuner och landsting. Vi socialdemokrater såg mycket allvarligt på detta. Förutsättningarna för den långsiktiga planeringen skulle då helt ha ändrats. Det hade inte varit en bra situation, och den har nu undvikits.

I dag finns det nya överenskommelser med Sundsvall och Motala. Bra eller dåliga, det får de berörda kommunerna och deras medborgare avgöra och i höstens allmänna val kanske också säga ifrån. Utifrån vår utgångspunkt i riksdagen är det tillfredsställande att frågan fått en lösning och att man nu kan gå vidare med avgifterna på broarna i Sundsvall och Motala och med arbetet med åtgärdsplanen för 2015–2025.

Jag kan konstatera att inte heller frågan om att utländska fordon ska betala avgift skulle ha lösts i den proposition vi fick. Även detta är så långt möjligt nu utrett, och frågan kommer att lösas. Det kommer min partikollega Lars Johansson att tala mer om så jag nöjer mig med att bara konstatera att så var fallet.

Herr talman! Jag vill rikta en uppmaning till regeringen att skänka oppositionen en tacksamhetens tanke när man nu går vidare med sitt arbete med åtgärdsplanen för 2015–2025. Med detta yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet.

(Applåder)

I detta anförande instämde Monica Green och Suzanne Svensson (båda S).

Anf. 122 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M):

Herr talman! Det var föga förvånande att Leif Pettersson i talarstolen började med att tala om sin vision och dröm om att det nu blir möjligt att införa kilometerskatt. Det är det intressantaste för Leif Pettersson. Han inleder med att säga att äntligen finns förutsättningarna att införa en kilometerskatt. Jag vill upplysa Leif Pettersson och Socialdemokraterna om att det inte är aktuellt för alliansregeringen att införa det. Jag vet inte om

Prot. 2013/14:62  
29 januari

*Infrastrukturavgifter  
på väg*

det finns någon majoritet för det, och vid valet i höst ska vi göra vårt yttersta för att det inte heller ska bli möjligt i framtiden.

Det här är ett bra betänkande, och som Leif Pettersson sade är det viktigt att vi nu fattar beslut om det. Jag tycker att det har skett ett bra arbete, men jag tycker samtidigt att de fabler som Leif Pettersson tar upp om själva betänkandet behöver kommenteras.

Vi vet att det fanns ett avtal som Trafikverket hade skrivit med Motala och Sundsvall men som de inte var överens om. Det visade sig att de rent juridiskt hade olika uppfattningar om det. Det var viktigt för regeringen att frågan fick en lösning. Därför redovisade regeringen vad som kunde inträffa om de inte kom fram till en uppgörelse. Det skulle ha varit mycket smärtsamt för svensk infrastruktur, för vi hade fått göra en anslagsfinansiering.

Jag ska inte sticka under stol med att jag var nervös. Majoriteten bestående av Vänsterpartiet, Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Sverigedemokraterna ville avslå propositionen. Det hade kunnat resultera i att vi fått en anslagsfinansiering vilket skulle ha inneburit att många infrastrukturprojekt i Sverige fått stå tillbaka. Tack vare att regeringen gjorde redovisningen kunde vi undvika det. Det är jag väldigt glad för; det ligger ju i sakens natur att försöka komma fram till en avtalslösning.

I propositionen var det inte datumsatt när en kilometerskatt för utländska lastbilar skulle införas, för det pågick tekniska diskussioner om det. Under processens gång visade det sig att det var möjligt att klara till senast den 1 januari 2015, och därför kunde vi efter Transportstyrelsens utredning skriva in det.

Det som förvånar mig mest i betänkandet och som jag dessutom tycker är enormt allvarligt är Sverigedemokraternas ställningstagande, Sverigedemokraterna som på något förunderligt sätt vill hävda att de slår vakt om svensk industri och svenska arbeten. Det är viktigt att alla är medvetna om att Sverigedemokraternas reservation, som innebär avslag på propositionen, betyder att Sverigedemokraterna i så fall anser att vi inte ska ha möjlighet att ta ut trängselskatt för utländska fordon.

Betänkandet är tydligt med när det kommer att införas avgifter för tunga fordon på våra broar. Det ska ske samtidigt för utländska och svenska fordon. Vi ska så snart som möjligt också kunna införa trängselskatt för utländska fordon. Det är Sverigedemokraterna emot. Oavsett vad de nu säger i kammaren är det innebörden av deras förslag. Det är beklagligt att Sverigedemokraterna inte längre är närvarande i kammaren, men det finns anledning för medierna att få detta klart för sig.

Ett nålstick mot näringen, sade Sverigedemokraterna, men det som de själva vill åstadkomma är att driva en linje som är förödande och absolut kontraproduktiv. Det är ingenting att göra åt, men deras retorik är avslöjad till fullo när det gäller det här betänkandet. De har antagligen inte vetskap om vad det är de går emot. Jag ska vara lite snäll. Jag tror att de tror att de gör en god gärning, men de förstår inte innebörden.

Det sades också i ett tidigare inlägg här att åkeribranschen befinner sig i en svår situation. Ja, det finns illojal konkurrens. Det råder inget tvivel om att det är fråga om olagliga transporter. Jag tror att alla är emot olagliga transporter. Men det är också tydligt att den 1 mars kommer Rikspolisstyrelsen och Transportstyrelsen att lägga fram sina förslag om att komma åt olagliga transporter på väg. Dem ser vi fram emot.

Herr talman! Jag yrkar bifall till förslaget i betänkande TU8 *Infrastrukturavgifter på väg*. Jag beklagar att jag inte har någon sverigedemokrat att ta debatt emot.

Prot. 2013/14:62  
29 januari

*Infrastrukturavgifter  
på väg*

Anf. 123 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Lite debatt ska vi nog ändå ha!

Ja, Jan-Evert Rådström, fabler eller inte? Vem som fabulerar får andra bedöma – lämpligtvis väljarna i valet i september.

Jag har inga illusioner om att Moderaterna ska gå med på kilometerskatt. Det finns inte. Men man måste inse att regelverket öppnar för den möjligheten. Så är det. Att vi sedan får strida om den frågan när vi kommer dit är vi helt på det klara med. Det ställningstagandet kommer att ske efter valet. Visst, så är det.

Vi fick också vid några tillfällen i utskottet långa listor på projekt som skulle inhiberas om olyckan var framme. Jag vet inte om de som lade fram listorna – och med tanke på det du sade tidigare, Jan-Evert – är dåliga på att läsa. Läs vad vi har skrivit i våra ställningstaganden. Där syns att vi har begärt att regeringen ska komma tillbaka med precis vad man har kommit tillbaka med nu.

Vi sade inte nej till propositionen därför att vi var emot regelverket utan därför att regeringen inte hade gjort sin läxa, därför att regeringen var på väg att sätta Sverige i en sådan situation att vi inte kunde införa reglerna. Det var vad som var på väg att hända.

Ni har å er sida varit beredda att köra igenom allt, även de utländska avgifterna, på oklara grunder. Ni var beredda att säga ja till allt på en gång. Så var ju läget.

Anf. 124 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Det är en självklarhet att Trafikverket, regeringen och riksdagen kände till att det fanns en diskussion om avtalen för broarna i Motala och Sundsvall. Inte kan väl Leif Pettersson ens i sin vildaste fantasi tro att regeringen inte var intresserad av att denna fråga skulle lösas? Det är på gränsen till otroligt!

Det är klart att det finns ett intresse av att frågan ska lösas. Trafikverket hade en lista med exempel på projekt som skulle vara i farozonen. Det var allvarligt. Vi hade ingen lista med exakta projekt, utan det var en lista med exempel på projekt. Det vill vi naturligtvis till alla delar undvika.

Trafikutskottets alliansgrupp var ängslig för att förslaget skulle gå till ett beslut där propositionen skulle avslås. Det kunde innebära att faran med att projekt försvinner hade blivit uppenbar. Det är sanningen.

Nu är vi inte i den situationen. Nu har vi genomfört detta med samtliga partier utom Sverigedemokraterna. Det tycker jag är bra, och det är jag glad för. Jag är medveten om att det innebär en öppning för kilometerskatt. Regelsystemet kan användas för det. Men jag kan lova Leif Pettersson att jag ska göra allt för att motarbeta den möjligheten.

Anf. 125 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Jag är helt övertygad om att vi kommer att föra den diskussionen på många håll under det kommande året. Det tvivlar jag inte alls på.

Om regeringen var så beredd att lyssna på kommunerna, om regeringen ville så väl och ville ha nya avtal, varför svarade regeringen inte på kommunernas brev? Svaret på breven kom efter det att kommunerna hade börjat leva om, efter det att oppositionen i utskottet sade att vi inte går med på propositionen när läget är som det är i Motala och Sundsvall. Direktivet från EU hade inte kunnat genomföras i Sundsvall med mindre än att vi faktiskt klarade ut frågorna som vi var oroliga för på förhand.

Vi måste komma ihåg att de utländska fordonen kanske inte är så många på dessa broar. Frågor om trängselskatt och så vidare är viktigare. Lars Johansson ska tala mer om de frågorna.

Det är också viktigt att i sammanhanget säga att dessa frågor kan ha viss betydelse när det gäller den olagliga inrikestrafiken. Det är olyckligt att vi har en minister, möjligen också en alliansgrupp, som faktiskt vill avreglera allt och som vill att den olagliga inrikestrafiken blir laglig genom att ändra reglerna, inte genom att den försvinner. Det är vad ministern har sagt i talarstolen i interpellationsdebatter.

Anf. 126 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Jag tackar Leif Pettersson för att han tog upp frågan om cabotage och hans påståenden om vad ministern har sagt.

Ministern har sagt att cabotage kan ändras om det finns en inre fungerande marknad. Det är tydligt. Då är det inget problem. Det är bra med hård konkurrens, men det måste också finnas en inre fungerande marknad.

Vi måste också komma åt – det är därför vi lägger fram förslag den 1 mars – otillåten och kriminell verksamhet inom åkeribranschen. Det är bra. Förslagen kommer från Rikspolisstyrelsen och Transportstyrelsen den 1 mars. Vi jobbar vidare med frågorna. Vi vill absolut inte ge förutsättningar för kriminalitet i Sverige, utan dem vill vi motarbeta. Där råder det absolut inget tvivel.

Jag tror till och med att Leif Pettersson kan hålla med om att det vore bra om vi inte behövde cabotageregler och om det fanns en fullt fungerande inre marknad i EU.

Tony Wiklander tog upp en skrivelse från sju länder om en översyn av cabotagereglerna. Det gällde just en översyn som ska gälla hela EU. Det är inte fråga om nationella undantag. Det är inget problem med det. Det handlar om vad de vill ha inom hela unionen. Det är också bra. Jag kan ibland skymta i debatten att Sverige inte ville vara med, men ministern blev inte ens blivit tillfrågad om att skriva under meddelandet. Därför är det egentligen helt ointressant.

Jag kan tacka Leif Pettersson för att ni har varit tydliga med att ni vill ha kilometerskatt.

Anf. 127 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till förslagen i betänkandet. Jag är glad att vi efter många turer i det här ärendet nu kan gå till beslut.

Vi i Miljöpartiet anser att regeringen har gått oss till mötes i de krav som vi hade i vår följdmotion till den undermåliga proposition som kom i oktober.



Vi känner oss nu trygga med att kravet på att avgifterna på broarna i Motala och Sundsvall, liksom trängselavgifterna i Stockholm och Göteborg, kommer att omfatta såväl svenskregistrerade som utlandsregistrerade fordon från den 1 januari nästa år, i alla fall när det gäller broarna.

Vi har också gett klartecken till den uppgörelse som regeringen och Trafikverket har gjort med Motala och Sundsvalls kommuner. Den fungerar som en kompensation för att Trafikverket och regeringen hade dålig koll på EU-reglerna när man lovade kommunerna saker som man senare inte kunde stå för, som att broavgifterna på Sundsvallsbron bara skulle gälla för lastbilar, inte för personbilar. Det var klantigt att man inte visste att EU-reglerna inte tillåter att ha det så. Det var också klantigt och nonchalant att tro att vi alla ledamöter i trafikutskottet skulle godkänna regeringens misstag utan att kommunerna kompenseras.

Herr talman! Vi i Miljöpartiet har varit, och är, mycket kritiska till regeringens förhållande med att införa trängselskatt även för utlandsregistrerade fordon. I Oslo måste alla utländska person- och lastbilar betala när de åker in i staden. Varför ska inte utländska person- och lastbilar som åker in i Stockholm och Göteborg betala? Varför har inte den svenska regeringen fått ett system på plats efter alla dessa år?

I höstas, när propositionen kom, fanns det fortfarande inga ambitioner att snabba på arbetet. Men det är glädjande att regeringen nu lyssnar på oppositionen. Det finns nu en tidsplan som innebär att systemet ska vara på plats senast den 1 januari 2015, vilket betyder att avgifterna på Motalabron och Sundsvallsbron kommer att gälla alla fordon.

Herr talman! Men är det så väldigt smart att ta ut avgifter på broarna? Att trassla in sig i dessa medfinansieringsavtal där en del av finansieringen ligger i vägavgifter har kanske inte gynnat saken. Avgifterna på båda broarna, särskilt på Sundsvallsbron, har motiverats med att man måste få ut biltrafiken från stan. Luftkvaliteten i Sundsvall är så dålig att kommunen – precis som Stockholms kommun – riskerar böter från EU om inte åtgärder vidtas.

Innan Sundsvallsbron byggdes ansåg Miljöpartiet att de 4,5 miljarder från närtidssatsningen som stoppades in i bron vid utbyggnaden av E4:an hade gjort mycket bättre transport- och klimatnytta på andra ställen. De pengarna hade behövts till viktiga järnvägssatsningar i regionen, till exempel för att bygga triangelspår i Bergsåker och Maland och dubbelspår på Ostkustbanan. Miljöpartiet drev andra alternativ lokalt för att komma åt problemet med stadsluften.

Men nu står bron där, och då är vi i ett annat läge. Det är självklart märkligt att personbilar som använder bron måste betala när de som åker genom stan får åka gratis. Det borde ju vara billigare att åka den klimatsmartaste vägen. Regeringen och Trafikverket borde ha vetat att det inte gick att undanta personbilar från broavgiften.

Herr talman! Det är, som sagt, bra att även utlandsregistrerade lastbilar kommer att få betala bro- och trängselavgifter. Det blir rättvist. Frågan är när regeringen tycker att det är dags att införa att även utländska åkare ska betala för det stora slitage som deras lastbilar orsakar på hela det svenska vägnätet.

Miljöpartiet och andra partier i oppositionen tycker att det är rättvist att införa en kilometerskatt för tunga lastbilar, en lastbilsskatt. Det är också ett sätt att komma åt det ökade antalet olagliga, billiga lastbils-

transporterna, som vi pratade om här tidigare. Dessa utländska åkare bryter också mot bland annat cabotagereglerna.

Det har hänvisats till en artikel i Svenska Dagbladet som även jag har läst. Där tar man upp det här problemet. I artikeln, som publicerades i dag, säger Mats Hollander, kommunikationsdirektör på Green Cargo, att en anledning till att man behöver sparka 600 anställda och sälja 120 lok är att man inte klarar av att möta konkurrensen från de utländska åkerier som kör olagligt i Sverige och tar allt fler marknadsandelar.

Att regeringen är så passiv inför alla överträdelser är skrämmande. Dagens situation är allvarlig av flera skäl. Det är allvarligt för den svenska åkerinäringen, för klimateffektivare transporter, för trafiksäkerheten samt för arbetsmiljön och sociala rättigheter.

Att järnvägen tappar marknadsandelar är mycket allvarligt av klimat-skäl. Det är säkert något som oroar de ledamöter i trafikutskottet som tror på klimatförändringarna och som också tror på vårt ansvar och vår möjlighet att hejda dem. Att införa en rättvis och klimatsmart lastbilsskatt är en sådan viktig möjlighet.

Jag vill avsluta med att säga att det känns väldigt bra att vi i och med att vi tillstyrker förslagen i betänkandet har tagit ett steg för att få en lastbilsskatt på plats.

Anf. 128 LARS TYSKLIND (FP):

Herr talman! Jag yrkar bifall till förslagen i betänkandet och avslag på reservationen från Sverigedemokraterna. Det är lite tråkigt att den från Sverigedemokraterna som står för reservationen inte är här nu. Men det förs ändå en debatt om vem som ska ta åt sig mest av äran för att detta nu är på plats, och det kan vara en nog så intressant debatt.

Jag ska inte ta åt mig den äran, men jag vill ändå uttrycka min uppskattning över att vi med stor enighet säger ja till förslaget om infrastrukturavgifter på väg. Därmed införs också EU:s Eurovinjettdirektiv, som är det som styr avgifterna.

Det låg faktiskt EU-böter i potten när vi diskuterade den här frågan, det ska vi inte heller glömma. Det här var ingenting som vi själva kunde välja. Skulle vi ta ut avgifter måste vi tillämpa Eurovinjettdirektivet. Det säger inte att vi måste ha avgifter, men det anger hur vi ska ta ut avgifter.

Men nu är vi där, även om vi har tagit en liten omväg, men det överlåter jag till historien. I sak handlar det här om att få ett regelverk på plats, men det som har hamnat i fokus är de avtal som har slutits mellan Trafikverket och kommunerna Sundsvall och Motala om avgiftsuttaget på de nya broarna.

En grundförutsättning för att dessa broar byggdes precis när de byggdes var att de skulle avgiftsfinansieras. Det skulle tas upp lån, och lånen skulle finansieras genom avgifter. Det var utgångspunkten.

Vi från Folkpartiet har grundinställningen att för att kunna höja investeringstakten ska flera nya projekt kunna avgiftsfinansieras. Så i princip tycker vi att det är rätt att man gör på det här sättet.

Det är naturligtvis väldigt olyckligt att dessa avtal bygger på oklara förutsättningar. De uppfyller inte de krav som fanns i Eurovinjettdirektivet.

Herr talman! Det är ändå positivt att de berörda kommunerna Sundsvall och Motala samt regeringen och Trafikverket har löst denna

fråga på ett konstruktivt sätt. Man har lyckats komma fram till en lösning som alla parter tycker är acceptabel.

Även SKL har nämnts här och i många andra debatter med en viss skadeglädje, kan man säga. SKL:s ordförande Anders Knape, M, har uttryckt att han i det läget inte kunde rekommendera sina medlemmar att ingå avtal med staten.

Jag tycker ändå att det är viktigt att läsa SKL:s remissvar till propositionen ordentligt. I första punkten sägs det att SKL är i grunden positivt till medfinansiering. Men det måste ske med hållbara avtal, vilket naturligtvis är självklart. Men nu är vi på väg att få ett tydligt regelverk på plats, så då borde vi ha betydligt bättre förutsättningar för att se till att det här inte ska hända igen.

Detta visar med all tydlighet hur nödvändigt det är att vi bifaller det liggande förslaget.

Att det finns en stor vilja till medfinansiering kan vi se på många ställen. Vi har till exempel väg E20 genom Skaraborg, som bland andra Sten Bergheden känner till, där kommuner, region och även näringsliv vill vara med och medfinansiera. Det är inte för att de ska gå före i någon kö eller så utan för att de vill ha en bättre produkt. De vill alltså vara med och medfinansiera för att få en motorväg. Då är vi tillbaka i detta när vi diskuterar medfinansiering i ett annat sammanhang. Detta är för att skapa mervärden för den regionen. Och då fungerar det precis så som vi har tänkt att det ska göra.

När det gäller att ta ut avgifter för utländska fordon tror jag att vi i alla partier har varit väldigt angelägna om att lösa den frågan. Vem som har varit mest påtryckare i frågan kan vi också diskutera. Nu är det i alla fall tydligt att vi har fått ett datum, den 1 januari 2015, och det är mycket bra.

Det har inte varit så mycket diskussion kring trängselavgifterna i Stockholm, men i Göteborg har avgifter för utländska fordon varit en väldigt stor fråga. Det är naturligtvis en rättvisefråga och en anständighetsfråga att alla betalar.

Vi tycker från Folkpartiets sida att det är mycket bra att vi nu har detta datum på plats. Hur mycket pengar det ger kan vi inte säga, men det har egentligen inte så mycket med det att göra. Det har mest att göra med att alla ska vara med och betala.

Herr talman! I skenet av detta – nu finns det ingen sverigedemokrat här, men någon kanske kan förmedla budskapet – är det inte alldeles lätt utan direkt svårt att förstå vart Sverigedemokraterna vill komma med sin reservation. Man kan tyda den så att de vill ha avgifter på utländska fordon. Ja, det vill vi alla. Men de säger nej till det regelverk som är en förutsättning för att ta betalt av utländska fordon, och då börjar man bli lite fundersam. Denna reservation är nog så nära ett moment 22 som man kan komma.

Anf. 129 LARS JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag tänker uppehålla mig en del kring trängselskatten som sådan, men först vill jag bara göra ett konstaterande.

I grunden handlar denna debatt om tre olika överenskommelser som regeringen har gjort – med Göteborgs kommun, Västra Götalandsregionen, Hallands läns landsting med flera – kring hur det västsvenska paketet

ska finansieras med trängselskatt och att det också ska omfatta utländska fordon, som riksdagen fattade beslut om i april 2010. De andra avtalen, med Sundsvalls kommun och Motala kommun, är också överenskommelser som har gjorts. Leif Pettersson poängterade tidigare mycket riktigt hur det gick till.

Det intressanta med alla dessa tre överenskommelser är att regeringen har gjort överenskommelser med kommuner som i bred enighet har ställt upp på det här. Det har varit stora majoriteter i kommunerna. Därför är det följdriktigt att minoritetsregeringen nu accepterar det som utskottet har drivit, som ordföranden i utskottet, Anders Ygeman, har hanterat mycket skickligt.

Nu börjar ni attackera Sverigedemokraterna väldigt mycket. Det är i och för sig intressant. Men i nio av tio fall stöder ju minoritetsregeringen sig på Sverigedemokraterna för att få igenom sina propositioner. Nu lyckades inte det denna gång, och då hamnade man i ett förhandlingsläge som gjorde att Socialdemokraterna med flera kunde delta i diskussioner om hur vi skulle lösa dessa frågor.

När det handlar om trängselskatten vill jag gärna säga att den har varit ett lidandes historia i riksdagen sedan april 2010, där regeringen inte har gjort någonting under ett helt år. Man tillsatte en utredning först ett år senare – väl medveten om att för att trängselskatten skulle verkställas måste man under 2012 ha tagit fram en lagrådsremiss, ett förslag till lag, och dessutom arbetat in det i budgeten 2012 för att trängselskatt för utländska fordon skulle börja gälla från och med den 1 januari 2013, när trängselskatten infördes.

Detta har finansministern avstått från att informera om i de tre olika interpellationsdebatter som jag har haft med honom i denna fråga under 2012 och 2013.

Jag tycker att det var ganska intressant när vi kom in i ett läge där vi äntligen fick diskutera: Vad är det nu som måste ske? Det finns tydligt redogjort för det i betänkandet från trafikutskottet. På s. 15 står det väldigt tydligt vad som nu måste ske. Det var precis den tydligheten som inte fanns innan majoriteten i utskottet bordlade propositionen. Det var först därefter vi fick fram tydligheten: Vad är det för åtgärder som måste vidtas för att det ska verkställas?

Det är viktigt att ha den historieskrivningen med sig för framtiden. Man kan vara minoritetsregering, men man måste lyssna på oss i oppositionen när vi har rätt. Det har regeringen faktiskt gjort. Jag har under de samtal som vi har haft med ministern i fråga upplevt att hon har förstått detta väldigt tydligt, och det tycker jag är oerhört positivt. Därför är också skrivelsen från departementet i den här frågan väldigt tydlig.

Dessutom har man nu också fått en överenskommelse med Motala och Sundsvall som innebär att det ska vara trängselavgift samtidigt som avgifter införs för de övriga fordonen som är svenskregistrerade. Det är tydligt och klart. Det var det inte heller från början, men nu har det blivit det. Sundsvall och Motala har fått rätt. Vi har äntligen fått besked om trängselskattens införande i Göteborg.

Tyvärr kan man då säga att de som har förlorat på denna väntan, vilket blir två år, är åkerinäringen i Västsverige och de som vill argumentera för trängselskatten i den folkomröstning som ska bli i Göteborg i

september. Att den inte har införts tidigare är ett problem i den debatten, och ni har gemensamt medverkat till att skapa en sådan osäkerhet.

Men vi är glada för det beslut som riksdagen, förhoppningsvis nästa vecka, kan ta i denna fråga.

Anf. 130 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Jag vill bara påpeka en sak när det gäller trängselskatt för utländska fordon. Jag är medveten om att Lars Johansson tyckte att vi skulle införa det i princip omgående. Lars Johansson fick tydlig information om att bakgrunden var att en myndighet, Transportstyrelsen, hade tagit tillbaka de tankar som de hade på grund av tekniska komplikationer. Det innebar att de inte kunde lägga fram det förslaget, och då kom vi fram till en annan tidpunkt. Jag tror att Lars egentligen hade respekt för det. Vi hade naturligtvis också respekt för det. Man var tvungen att finna ett förslag som var möjligt att ha som grund. Efter det – och Lars var med på de diskussionerna – kunde vi se till att det blev möjligt när vi fick de nya tankarna.

Anledningen var praktisk hantering. Det var det som gjorde att vi var tvungna att sätta det datumet.

Jag vill också vara tydlig med att det står ”senast den 1 januari 2015”. Det råder ingen tvekan om att det västsvenska paketet är beroende av trängselskatterna. Det står både Lars Johansson och jag bakom, så min förhoppning är att det införs så snart som möjligt.

Anf. 131 LARS JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Javisst, det hoppas jag också. Men jag antar att Jan-Evert Rådström ändå tycker att det väl var ganska fel av regeringen att inte tillsätta den här utredningen förrän i juni 2011, alltså 13 månader efter att riksdagen hade fattat beslut, och egentligen ett och ett halvt år efter att man hade gjort överenskommelsen i Västsverige.

Denna fördröjning har gjort att hela frågan har blivit fördröjd. Det var därför jag tyckte att det var viktigt att poängtera det i talarstolen. Det är bakgrunden till att vi hamnat i den situation vi är i nu.

Det handlar om att Transportstyrelsen måste skriva avtal med övriga länder i Europa om tillgång till bilregistret för att man ska kunna ta ut avgiften. Detta borde inte dra ut på tiden så väldigt länge.

Vi hade tidigare en statsminister i Sverige som talade om långbänk. Jag vill nog påstå att det här verkligen är en långbänk. Konsekvensen är det jag nämnde tidigare, att vi har hamnat i ett läge där vi inte har kunnat ta ut avgiften under två hela kalenderår. Det måste väl ändå Jan-Evert Rådström tycka är bekymmersamt, både för åkerinäringen och för oss som vill att trängselskatten ska fortsätta finnas efter valet i september i år.

När vi insåg att detta inte var förberett fick vi såklart ta skeden i vacker hand och acceptera läget som det var. Jag är därför glad att det nu är tydligt påtalat i betänkandet, som egentligen är en avskrift av den skrivelse som departementet skickade till trafikutskottet om hur beslutet ska tas i rätt ordning.

Som sagt, det är tråkigt att det blev en sådan fördröjning i frågan. Men vi i Socialdemokraterna är ju pragmatiker, så vi accepterar faktum.

Anf. 132 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:  
Herr talman! Att det är två års försening på införandet av trängelskatt kan vi vara överens om är felaktigt.

Oavsett när det drar i gång är det en process som ska göras. Vi har ett intensivt arbete framför oss, vilket Lars Johansson är klart medveten om. Det är många länder som vi måste skriva separata avtal med i och med att det inte finns någon EU-gemensam syn på detta. Det jobbet måste sättas i verket. Och som sagt var, de tekniska komplikationer som fanns i systemet har också bidragit till att det blir förseningar.

Nu är vi där vi är. Vi kommer att införa trängselavgifter för utländska fordon, och vi kommer att kunna ha avgifter också på våra broar, vilket är mycket bra. Det är upp till Lars Johansson och mig själv att i den folkomröstningsdebatt som kommer att hållas i Göteborg vara tydliga med att detta är en del av den finansieringslösning som ligger till grund för Västsvenska paketet. Det kan vi alltså diskutera tillsammans.

Anf. 133 LARS JOHANSSON (S) replik:  
Herr talman! Det är helt riktigt; vi är överens om att det tar tid att skriva dessa avtal med övriga länder i Europa. Det är därför jag återigen säger att det hade varit bra om det gjorts i tid. Då hade vi sluppit den här fördröjningen.

Jag tror också att Jan-Evert kan vara överens med mig om att det är bra att vi nu får in detta gemensamt, också när det gäller avgifterna för Motalabron och Sundsvallsbron. De kommer nu att ha det tydliga beskedet att där gäller det för både svenska och utländska fordon från första dagen. Det skapar en ökad rättvisa – precis den rättvisa som vi också vill åstadkomma med trängselavgifter i Stockholm och i Göteborg.

Anf. 134 JOHAN ANDERSSON (S):  
Herr talman! Jag känner mig nöjd i dag med att man har kommit så här långt i frågan om avgifter på väg, som har varit en rysare.

Jag är själv Motalabo. Jag var kommunstyrelsens ordförande mellan 1996 och 2006 och jobbade mycket med vår bro över Motalaviken.

År 1942 planlade dåvarande stadsfullmäktige i Motala kommun ett reservat för att anlägga en bro över Motalaviken. Sedan dess har planen varit framme vid olika tillfällen. Den var framme 2003; då kom det så kallade Trollhättepaketet som gjorde att bron rycktes undan. För varje år har trafikvolymen ökat på den gamla genomfarten genom stadskärnan, vilket har gjort att den här förbindelsen har varit väldigt angelägen.

År 2009 träffade dåvarande kommunfullmäktige i Motala helt enigt – samtliga politiska partier stod bakom – en överenskommelse med staten i form av dåvarande Vägverket. I förhandlingar med dåvarande statssekreteraren vid Näringsdepartementet Leif Zetterberg, som deltog i de förhandlingarna, tecknade man ett avtal med staten om medfinansiering under förutsättning att det blev vägavgifter på bron.

Sedermera visade det sig att de från Vägverket och regeringen som skötte förhandlingarna i den här delen inte hade ordentligt på fötterna. De kom tillbaka med beskedet att det här inte kunde genomföras på grund av EU-lagstiftningen. Naturligtvis skapade det oro och turbulens i allra högsta grad hos alla politiska partier i Motala. Men man hade en ansvars-

full opposition i trafikutskottet som såg till att man kom på rätt köl igen i frågan.

Däremellan har det varit en hel del annan turbulens. Jag hade själv förmånen att träffa företrädarna från Sundsvall, från Motala kommun naturligtvis och från Kommun- och Landstingsförbundet när de var här och uppvaktade utskottet i frågan. De var frustrerade när de kom till mötet men kände sig efteråt ganska lättade över att utskottet hade lyssnat på argumentationen som de förde fram.

Det handlade mycket om frågan om man kan lita på staten som avtalspart. Precis som Leif Pettersson förtjänstfullt sade bygger mycket av den kommande åtgärdsplaneringen på en stor del medfinansiering med kommunala medel. Det är medel som man har avstått i kommunerna och som kanske hade kunnat gå till andra angelägna åtgärder men som kommunsektorn ändå ser som värdefulla och viktiga för att lösa infrastrukturfrågorna.

Jag tycker för min egen del att det känns bra att man har kommit fram till en lösning med både Motala och Sundsvalls kommuner. Det känns som sagt angeläget att det här nu går i hamn.

Men jag hoppas också att regeringen inför de få månader som är kvar av den här perioden har lärt sig någonting av det här. Det gäller att man har ordentligt på fötterna, att man för dialog och att man har kontakt på ett helt annat sätt än vad man har haft med de båda kommunerna i det här ärendet.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag i propositionen.

Anf. 135 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Ja, bron i Motala är en långdragen historia. Jag tror att korridoren för att få den till stånd gjordes 1942.

Johan Andersson var kommunalråd 1996–2006 under socialdemokratisk regering. Det hände ingenting. Vi kan väl ändå vara överens om att även om det har varit diskussioner om avtalet och formaliteter i avtalet kan vi tacka alliansregeringen för att det har kommit till stånd en bro som ni har kämpat för i Motala sedan 1942. Tyvärr fick inte Johan Andersson möjlighet att signera kontraktet, men det är väl ändå bra att det kom till stånd?

Anf. 136 JOHAN ANDERSSON (S) replik:

Herr talman! Vi kanske ska hålla debattnivån på en lite högre nivå i fråga om vem som har gjort vad och inte.

Jag vet inte hur pass insatt Jan-Evert Rådström är i frågan i Motala. Jag är oerhört kunnig i den frågan och har varit med under många år och slitit för den. Det har vi oftast gjort över de politiska gränserna i Motala. Så var det även nu när finansieringen togs fram.

Frågan har varit uppe vid olika tillfällen. Den var med i Trollhättepaketet. Det var flera åtgärder som försvann i samband med det. Det är historia numera – nu är bron på plats.

Det jag vill belysa med mitt inlägg är vikten av att kunna lita på staten som avtalspart. När dåvarande kommunalrådet Eva Isaksson Ribers, Moderaterna, undertecknade avtalet var naturligtvis hennes förutsättning att man skulle kunna lita på staten i dess del i avtalet. Sedan visade det

sig att man inte kunde göra det. Staten hade inte ordentligt på fötterna. Den hade tecknat ett avtal som inte stämde överens med EU-rätten.

Därför tycker jag att det känns angeläget att få tydliggöra att om man inte hade agerat från trafikutskottet hade lagstiftningen gått igenom. Det hade blivit en fråga att hantera mellan kommunerna, som säkerligen inte skulle ha haft så mycket att sätta emot i förhandlingarna. Det känns angeläget att man har kommit till skott, och det tycker jag känns bra.

Jag är oerhört nöjd med att förslaget har kommit igenom och att det nu är genomförbart.

Anf. 137 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Regeringen tar sitt ansvar, och regeringen har alltid haft ambitionen att få en bra lösning, oavsett hur trafikutskottet har agerat. Det kan jag garantera.

Johan Andersson tycker att jag raljerar med historieskrivningen, men det är ändå bara att konstatera att det var under alliansregeringen som detta blev möjligt. Det är en kamp som har varit sedan 1942 i politisk enighet, som sägs här. Jag kan ge ett vitsord tillbaka om den kreativitet och det gemensamma intresse som man har haft i Motala och kommit fram till en gemensam överenskommelse med ett socialdemokratiskt kommunalråd i dag. Det ska de ha all eloge för i Motala. Det skulle ju ha kunnat vara en vilja att fortsätta ha en konflikt. Men detta ansvar tog man från Motalas och regeringens sida, och det är värt att poängtera, tycker jag.

Anf. 138 JOHAN ANDERSSON (S) replik:

Herr talman! Visst tog Motala sitt ansvar. Det hade man nog gjort i den här delen också.

Bakgrunden var som jag sade att det var borgerligt styre när avtalet tecknades. Naturligtvis kunde det vara tekniskt möjligt att föra en diskussion om politik. Vi valde dock att inte göra det i Motala. Vi valde att se till helheten och till att få en så bra lösning som möjligt, vilket jag tycker känns bra. Det här är en lösning som jag som lokalpolitiker kan försvara hemma i allra högsta grad, och naturligtvis även som rikspolitiker och riksdagsledamot med ansvar för dessa frågor.

Vi har valt att inte göra partipolitik av den här frågan. Vi tycker inte att vi har så mycket att tjäna på det. Det här gagnar Motalaborna på bästa sätt, och jag hoppas att det blir så.

Anf. 139 ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Jag hade inte tänkt gå upp i den här debatten, men när Jan-Evert Rådström använder riksdagens debatt till att inte bara en utan två gånger felcitera den interpellationsdebatt om tydligare cabotageregler jag hade med infrastrukturministern vill jag ändå ta tillfället att berätta för kammaren vad ministern sade. Den debatten finns på riksdagens hemsida som protokoll och som webb-tv. Även om Jan-Evert Rådström inte var här i kammaren och lyssnade på debatten hade han kunnat utnyttja sin möjlighet att läsa den innan han citerade den.

Jag ska citera vad ministern sade i debatten: ”Till skillnad från några andra medlemsländer är Sverige (...) positivt till en helt öppen inre marknad, även för vägtransporter.” En helt öppen inre marknad för väg-



transporter betyder ju att de 3 000, 4 000, 5 000 eller 6 000 illegala transporter som i dag görs under manteln av cabotage i ett slag blir lagliga.

Regeringen stöder den linje som EU-kommissionen har lagt fram, med en helt öppen inre marknad, där det som i dag är illegal inrikestrafik blir laglig transport.

Detta blir också svaret på den andra frågan: Varför skrev ministern inte på det brev som sju kolleger hade skrivit? Jan-Evert Rådström säger att det var för att hon inte fick frågan. Det stämmer, men i debatten, som finns på riksdagens hemsida, förklarar ministern också varför hon inte fick frågan. Hon står nämligen för en rakt motsatt politik. Hon vill inte ha striktare regler för cabotage. Hon vill avskaffa reglerna för cabotage och ha en helt öppen inre marknad för vägtransporter, där de i dag olagliga transporterna blir lagliga, och där social dumpning och utslagning blir allmänt förekommande.

(Applåder)

I detta anförande instämde Monica Green (S).

Anf. 140 ANDREAS NORLÉN (M):

Herr talman! Som riksdagsledamot från Motala vill även jag gärna framföra några kommentarer med anledning av den här debatten om det rättsliga ramverket för infrastrukturavgifter. Låt mig slå fast att det är mycket glädjande att bron över Motalaviken äntligen är byggd och invigd. Det är något som Motalaborna och många andra har väntat på i mer än 70 år.

Bron har redan minskat den tunga trafiken genom Motala, till gagn för både miljön och trafiksäkerheten, och den är dessutom ett landmärke som bidrar till att skapa en positiv bild av staden.

Det är också mycket glädjande att det nu har nåtts en uppgörelse mellan staten och Motala kommun när det gäller avgiftsnivåerna och kommunens medfinansiering. Det avtal som ingicks 2009 mellan kommunen och dåvarande Vägverket var tyvärr delvis inte förenligt med EU-rätten, men tack vare ett aktivt och konstruktivt agerande från båda parter, inklusive Näringsdepartementet och infrastrukturministern, har nu en ny överenskommelse ingåtts. Uppgårelsen tillgodoser kommunens intresse av rimliga avgiftsnivåer och sänkt medfinansiering, samtidigt som Trafikverket kan genomföra riksdagens beslut att den lånefinansierade delen av projektet ska bekostas med broavgifter.

Utifrån den inblick jag har haft i processen har det varit tydligt att Trafikverket och Näringsdepartementet hela tiden haft inriktningen att nå en ny överenskommelse med Motala kommun. Jag har haft kontakter under hand med företrädare för departementet under 2013, inklusive statsrådet, och det har varit helt tydligt att alla har haft uppfattningen att staten inte ensidigt har kunnat diktera villkoren för det som regleras i den tidigare överenskommelsen mellan staten och Motala kommun. Det är ett avtal mellan två parter, och det ska upprätthållas tills en ny överenskommelse har ingåtts. Det har varit både statens och kommunens ingång. Nu har man nått en lösning. Det är mycket bra.

Jag tror att det för historieskrivningens skull är viktigt att slå fast just detta: Näringsdepartementet har haft inriktningen att nå en ny överenskommelse och har inte haft för avsikt att diktera för Motala kommun

något som har reglerats i det gamla avtalet, för det har man inte rättsliga möjligheter att göra.

Det är också viktigt att slå fast att det faktum att Motalabron delvis skulle finansieras av avgifter var en väsentlig förutsättning för att projektet skulle bli av. Det framgår av riksdagens beslut från riksmötet 2009–2010, och även ett enigt kommunfullmäktige i Motala har ställt sig bakom den inriktningen. Det gjorde man redan för fyra år sedan. Den inriktningen accepteras också fortfarande av alla partier i fullmäktige i Motala, inklusive Sverigedemokraterna.

Det är vidare viktigt att slå fast att det lagförslag som debatteras här i kammaren i dag inte säger om avgifter ska tas ut för den ena eller andra bron, utan i den nya lagen ges ett rättsligt ramverk för att hantera praktiska frågor, till exempel hur broavgifter ska beräknas när det har fastställts att avgifter ska tas ut. Det fastställandet sker dock i annan ordning. Avtalet mellan staten och de berörda kommunerna är alltså en sak, och lagförslaget är en annan.

Det är bra att kammaren nu i mycket bred enighet är redo att anta regeringens lagförslag i oförändrat skick, bortsett från en lagteknisk justering. Det är också bra att regeringen tydligt har sagt att även fordon från andra länder ska betala broavgifter. En teknisk lösning för det är på väg fram, och planerna är att det ska genomföras senast den 1 januari 2015.

Med detta vill jag som Motalabo sammanfattningsvis uttrycka min glädje över att Motalabron är på plats, att en bred enighet har uppnåtts om det rättsliga ramverket för avgiftsuttaget och att staten och Motala kommun har nått en rimlig överenskommelse om avgifter och medfinansiering.

Anf. 141 JOHAN ANDERSSON (S) replik:

Herr talman! Nu ska vi passa oss så att det inte blir en fullmäktigedebatt. Den får vi hålla någon annanstans hemmavid. Jag förstår att talman instämmer i det.

Jag har bara en kort konkret fråga till Andreas Norlén: Varför svarade inte ministern och departementet på de brev man skrev från Motala och Sundsvalls kommuner om att man ville ha nya förhandlingar för att klara ut det här? Om nu den moderatledda alliansregeringen är så oerhört förträfflig som Andreas Norlén vill göra gällande, varför svarade inte infrastrukturministern på breven?

Anf. 142 ANDREAS NORLÉN (M) replik:

Herr talman! Jag är inte insatt i detaljerna när det gäller Näringsdepartementets hantering av inkommande post. Det är jag inte heller när det gäller utgående brev. Jag kan därför inte ge Johan Andersson ett fullt ut insiktsfullt svar på den fråga han ställer om postgången i Regeringskansliet. Men jag kan konstatera att infrastrukturministern, som vi diskuterar här, har varit tydlig med att det har pågått förhandlingar mellan Motala kommun och Trafikverket i den här frågan. Hon förlitade sig inledningsvis på att det skulle leda till en överenskommelse. Så småningom har även departementet engagerat sig mer direkt i förhandlingsarbetet. Och nu har man nått en överenskommelse som är bra för alla parter.

Det är också värt att notera att infrastrukturministern var på plats i Motala när den nya bron invigdes av Hans Majestät Konungen och att kommunalrådet då hade möjlighet att ställa den fråga som Johan Andersson nu ställer till mig. Hon hade möjlighet att ställa den direkt till statsrådet.

Anf. 143 JOHAN ANDERSSON (S) replik:

Herr talman! Jag ska hjälpa Andreas Norlén med svaret. Säkerligen var det på det sättet att man inte reagerade förrän Sveriges Kommuner och Landsting var väldigt tydliga. De rekommenderade sina medlemmar att ifrågasätta staten som en avtalspart.

När det gäller ungefär 25 procent av den kommande infrastrukturplanen har man förutsatt medfinansiering. Det är oerhört mycket pengar som står på spel. När den moderata ordföranden i SKL, Anders Knape, som har nämnts ett antal gånger i kväll, gick ut med den här rekommendationen till sina medlemmar blev det fart på förhandlingarna också med kommunerna. Det tror jag var *en* del i det. Den andra delen var att man riskerade att inte få igenom sin proposition i riksdagen.

Anf. 144 ANDREAS NORLÉN (M) replik:

Herr talman! Först vill Johan Andersson att jag ska ha synpunkter på brevhandlingen inom Näringsdepartementet. Nu vill han att jag ska agera tankeläsare och spekulera om vad som rörde sig i statsrådets och andra berörda personers innersta när de här frågorna hanterades. Jag har ingen möjlighet att göra det. Jag besitter inte de gåvorna.

Jag kan bara konstatera vad som faktiskt utspelade sig. Det pågick samtal mellan Motala kommun och Trafikverket om hur den här frågan skulle lösas. Näringsdepartementet var väl insatt i problematiken och helt inriktad på att det skulle nås en ny överenskommelse. Man var väl medveten om att det inte skulle gå att diktera villkoren för Motala kommun i de delar som det fanns avtalsvillkor, för det avtalet var rättsligt bindande. Så småningom nådde man en överenskommelse efter en process där också Näringsdepartementet och infrastrukturministern var aktiva parter. Det är den historieskildring som går att fastställa utifrån det händelseförlopp som har gått att iakttä under det år som just har förflutit och under början av det här året.

Detta är vad jag kan konstatera. Det har funnits en tydlig ambition från regeringen att nå en överenskommelse. Nu har man gjort det. Det är en bra överenskommelse för Motala kommun. Det är en bra överenskommelse för staten. Det finns en fin motorvägsbro över Motalaviken. Det har vi anledning att vara glada över, Johan Andersson och jag och alla andra som kommer att åka över den.

Anf. 145 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Nej, Andreas Norlén, det var inte så. Du försöker förvränga historien. Det gick inte till på det sättet. Det var först när oppositionen i trafikutskottet satte klackarna i backen som Näringsdepartementet började upptäcka att man behövde förhandla med Sundsvall och Motala.

Tidigare var planen att bara strunta i vad kommunerna sade. Det var därför man inte svarade på brev. Det var inte för att det var något fel på postgången i departementet – du behöver inte spekulera i någonting så-

dant. Det var inte det som det handlade om. Man ville helt enkelt inte ha kontakt med kommunerna. Man tänkte strunta i dem. Sedan tänkte man att Trafikverket i efterhand skulle meddela kommunerna hur avgifterna såg ut.

Det framgick tydligt när företrädare för Trafikverket var i utskottet och fick frågor om detta. Det var så man hade tänkt lägga upp det hela. Men det gick inte, för vi satte klackarna i backen.

Man kan säga att vi kidnappade en proposition som inte riktigt handlade om två broar. Man försökte nämligen säga att det egentligen inte handlade om broarna, trots att det stod i propositionen att det handlade om broarna. Man försökte säga att det bara var avgifterna. Så var det inte. Man försökte liksom hitta på en annan historia än den som verkligen låg till grund för detta.

Så här gick det till. Så var det faktiska läget. Sedan har det kommit ut någonting bra av det. Och jag tror att bron i Motala hade stått där oavsett om man hade kommit överens eller inte om ett nytt avtal med kommunerna. Den var ju redan byggd.

Anf. 146 ANDREAS NORLÉN (M) replik:

Herr talman! Jag förstår att oppositionspartierna i trafikutskottet gärna vill ta åt sig äran av det händelseförlopp som har utspelat sig. Det är naturligt. Det är en del av det politiska spelet. Min uppfattning är att man inte har anledning att ta åt sig äran av det som skedde. Min uppfattning är att regeringen och Trafikverket hade för avsikt att ingå nya avtal med kommunerna, oavsett om Socialdemokraterna med flera i trafikutskottet hade, som sades här, kidnappat en proposition eller inte som egentligen handlade om andra saker.

Låt mig kommentera propositionens sakinhåll. Det är tydligt för var och en som läser propositionen och lagförslaget att det handlar om att skapa ett rättsligt ramverk som ska vara generellt giltigt i de fall man i särskild ordning beslutar att införa infrastrukturavgifter, till exempel på broar. Det är ett ramverk som har sin giltighet oavsett om man inför avgifter i Motala och Sundsvall eller inte. Dessutom genomför man ett EU-direktiv på det sättet.

Jag tycker i och för sig att det är bra att Leif Pettersson erkänner att man kidnappade en proposition som inte handlade om relationen mellan staten och Motala kommun och Sundsvalls kommun för att på så vis försöka uppnå andra syften. Men jag kan inte tycka att det är särskilt tilltalande att man på så sätt obstruerar och förhindrar den beslutsprocess som vi har här i riksdagen, när man blandar ihop frågor på det sättet. Jag konstaterar att man gjorde det och att man erkänner det.

Sammanfattningsvis är det som jag sade till Johan Andersson. Min bild är tydlig. Regeringen var väl insatt i problematiken och hade för avsikt att nå en överenskommelse med kommunerna.

Anf. 147 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Jo, man kan berätta många sagor från riksdagens talarstol; det är tydligt. Men Trafikverket var faktiskt i utskottet och sade så här: Vi har ett avtal. Vi behöver inte förhandla om något nytt avtal med Motala och Sundsvall.

Det var det besked vi fick. Hade det beskedet gällt hade inte Sveriges Kommuner och Landsting kunnat gå ifrån det de sade i utskottet: Vi rekommenderar inte staten som avtalspart i fortsättningen.

Då hade man suttit med skägget i brevlådan och inte kunnat gå vidare med en åtgärdsplanering och allt det som man nu kan göra.

Det är de facto det läge som är. Sedan får du, Andreas Norlén, ha en annan uppfattning om vad Näringsdepartementet ville. Men nyss kunde du inte titta in i någons hjärna, så jag tror inte att du ska göra det den här gången heller. Jag tror att du ska ta det väldigt försiktigt med just den här delen av historieskrivningen. Du kan vara glad över att bron är byggd och över att det finns ett avtal. Men strunta i historieskrivningen, för du har inte riktigt klart för dig hur det har gått till!

Vi är också glada över att det finns ett avtal nu. Vi är glada över att vi har lyckats få igenom det här. Att det blev den här propositionen som lades till grund för detta beror på att man skrev: Här gäller det broarna i Motala och Sundsvall. Det skrev man i propositionen. När man kom till utskottet sade man att det inte gällde det. Jag vet inte varför man sade det. Vi frågade om det, men vi fick inget ordentligt svar.

Jag tror att det är viktigt att komma ihåg att det här är ett bra exempel på hur en minoritetsregering måste agera på ett ansvarsfullt sätt.

Anf. 148 ANDREAS NORLÉN (M) replik:

Herr talman! Om det vore så som Leif Pettersson sade, att Trafikverket hade för avsikt att diktera villkoren för kommunerna när väl propositionen var antagen, skulle det få anses väldigt märkligt att regeringen gav Trafikverket ett särskilt uppdrag att förhandla med Sundsvalls kommun för att nå en ny överenskommelse. Det framstår som ett ganska bakvänt agerande att ge någon i uppdrag att förhandla med en kommun om man inte har för avsikt att det ska leda fram till någonting.

Uppenbarligen finns det olika bilder av hur processen har gått till. Det kommer säkert att diskuteras hur historieskrivningen ska se ut. I de samtal som jag haft med företrädare för den politiska ledningen på Näringsdepartementet har man varit mycket tydligt medveten om den problematik som funnits. Avtalen har varit rättsligt bindande, och man har varit inriktad på att nå nya överenskommelser. Det har man nu gjort, och det har vi anledning att vara glada över.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 5 februari.)

## 19 § Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Proposition

2013/14:78 Nomineringar till Europeiska unionens domstol och Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna

Framställning

2013/14:RS3 Översyn av riksdagsordningen

*Infrastrukturavgifter  
på väg*

## 20 § Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

*den 29 januari*

### **2013/14:249 Statsinkomster av räntesnurrebegränsningar**

av *Leif Jakobsson* (S)

till finansminister Anders Borg (M)

### **2013/14:250 Färre djurtransporter**

av *Jens Holm* (V)

till landsbygdsminister Eskil Erlandsson (C)

### **2013/14:251 Levande landsbygd**

av *Raimo Pärssinen* (S)

till landsbygdsminister Eskil Erlandsson (C)

### **2013/14:252 Försvarets överlevnadsskola i Karlsborg**

av *Monica Green* (S)

till försvarsminister Karin Enström (M)

### **2013/14:253 Skattesänkningar och jobb**

av *Peter Persson* (S)

till finansminister Anders Borg (M)

### **2013/14:254 Rekryteringen av soldater till insatsorganisationen**

av *Pyry Niemi* (S)

till försvarsminister Karin Enström (M)

### **2013/14:255 Regeringens åtgärder för att minska konsumtionen av salt och socker i Sverige**

av *Pyry Niemi* (S)

till landsbygdsminister Eskil Erlandsson (C)

## 21 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

*den 29 januari*

### **2013/14:359 Integritetskränkningar på internet**

av *Ardalan Shekarabi* (S)

till justitieminister Beatrice Ask (M)

### **2013/14:360 Gästarbetare i Qatar**

av *Kent Härstedt* (S)

till utrikesminister Carl Bildt (M)

**2013/14:361 Kustbevakningen i Helsingborg**

av *Kent Härstedt* (S)

till försvarsminister Karin Enström (M)

**2013/14:362 ILO-konvention 189 och rekommendation 201 om hushållsanställdas rättigheter**

av *Ali Esbati* (V)

till arbetsmarknadsminister Elisabeth Svantesson (M)

**2013/14:363 Kartläggning av habiliteringsersättning**

av *Tomas Eneroth* (S)

till statsrådet Maria Larsson (KD)

Prot. 2013/14:62

29 januari

---

## 22 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

*den 28 januari*

**2013/14:322 Underhållsstöd**

av *Phia Andersson* (S)

till statsrådet Ulf Kristersson (M)

**2013/14:330 Krisen inom naturvetenskap och matematik**

av *Peter Persson* (S)

till utbildningsminister Jan Björklund (FP)

**2013/14:339 Järnvägstrafiken mellan Storlien och den norska gränsen**

av *Gunnar Sandberg* (S)

till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

*den 29 januari*

**2013/14:315 Fungerande trygghetslarm i hela landet**

av *Carina Adolfsson Elgestam* (S)

till statsrådet Anna-Karin Hatt (C)

**2013/14:329 Äldre och fallolyckor**

av *Hans Olsson* (S)

till statsrådet Maria Larsson (KD)

**2013/14:331 Näringspolitiska initiativ för Skåne**

av *Anders Karlsson* (S)

till näringsminister Annie Lööf (C)

**2013/14:332 Ökande arbetslöshet i Skåne**

av *Anders Karlsson* (S)

till arbetsmarknadsminister Elisabeth Svantesson (M)

**2013/14:333 Marinens Musikkår**

av *Tina Ehn* (MP)

till försvarsminister Karin Enström (M)

**2013/14:334 Världsarv**

av *Thoralf Alfsson* (SD)

till kultur- och idrottsminister Lena Adelsohn Liljeroth (M)

- 2013/14:335 Hundimport**  
av *Catharina Bråkenhielm* (S)  
till landsbygdsminister Eskil Erlandsson (C)
- 2013/14:336 Arvsrätt för särkullbarn**  
av *Catharina Bråkenhielm* (S)  
till justitieminister Beatrice Ask (M)
- 2013/14:337 En strategi för kultur- och musikskolorna i Sverige**  
av *Gustav Fridolin* (MP)  
till kultur- och idrottsminister Lena Adelsohn Liljeroth (M)
- 2013/14:338 Svenska pass vid människosmuggling**  
av *Hans Hoff* (S)  
till justitieminister Beatrice Ask (M)
- 2013/14:340 Visumtvång för medborgare i Kosovo**  
av *Adnan Dibrani* (S)  
till utrikesminister Carl Bildt (M)
- 2013/14:341 Kosovos deltagande i idrottsutbytet i EM och VM**  
av *Adnan Dibrani* (S)  
till kultur- och idrottsminister Lena Adelsohn Liljeroth (M)
- 2013/14:342 Kosovos medlemskap i Europeiska radio- och tv-unionen**  
av *Adnan Dibrani* (S)  
till kultur- och idrottsminister Lena Adelsohn Liljeroth (M)
- 2013/14:343 Nationella minoriteter och Filminstitutet**  
av *Raimo Pärssinen* (S)  
till kultur- och idrottsminister Lena Adelsohn Liljeroth (M)
- 2013/14:346 Konsekvenser av sänkningen av den särskilda inkomstskatten för utomlands bosatta**  
av *Fredrik Olovsson* (S)  
till finansminister Anders Borg (M)
- 2013/14:349 Ansvar för snöskoterfrågor**  
av *Gunnar Sandberg* (S)  
till miljöminister Lena Ek (C)
- 2013/14:351 Försenad utvärdering av skolreformer**  
av *Cecilia Dalman Eek* (S)  
till utbildningsminister Jan Björklund (FP)
- 2013/14:354 Åtgärder med anledning av granskning av FN:s rasdiskrimineringskommitté**  
av *Lena Sommestad* (S)  
till statsrådet Erik Ullenhag (FP)
- 2013/14:356 Regler för utfärdande av slutbetyg**  
av *Gunilla Svantorp* (S)  
till statsrådet Maria Arnholm (FP)



Förhandlingarna leddes  
av tredje vice talmannen från sammanträdet början till och med 8 §  
anf. 30 (delvis),  
av talmannen därefter till och med 11 § anf. 57 (delvis),  
av tredje vice talmannen därefter till och med 13 § anf. 81 (delvis),  
av talmannen därefter till och med 17 § anf. 103 (delvis),  
av tredje vice talmannen därefter till och med 18 § anf. 139 (delvis) och  
av talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

MADELEINE GABRIELSON HOLST

*/Eva-Lena Ekman*

# Innehållsförteckning

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1 § Justering av protokoll .....</b>  | <b>1</b>  |
| <b>2 § Anmälan om fördröjt svar på interpellation .....</b>  | <b>1</b>  |
| <b>3 § Anmälan om faktapromemoria .....</b>  | <b>1</b>  |
| <b>4 § Ärenden för hänvisning till utskott .....</b>   | <b>2</b>  |
| <b>5 § Motpart i mål om ny legitimation enligt patientsäkerhetslagen .....</b>   | <b>2</b>  |
| Socialutskottets betänkande 2013/14:SoU9 .....   | 2         |
| (Beslut fattades under 16 §.) .....  | 2         |
| <b>6 § Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag om ändring av direktiv 2011/96/EU om ett gemensamt beskattningssystem för moderbolag och dotterbolag hemmahörande i olika medlemsstater .....</b> | <b>2</b>  |
| Skatteutskottets utlåtande 2013/14:SkU23 .....   | 2         |
| Anf. 1 GUNNAR ANDRÉN (FP) .....  | 2         |
| (Beslut fattades under 16 §.) .....  | 3         |
| <b>7 § Strålskydd, kärnteknisk säkerhet och explosivämnen m.m. ....</b>  | <b>3</b>  |
| Försvarsutskottets betänkande 2013/14:FöU6 .....   | 3         |
| Anf. 2 PETER JEPPSSON (S) .....  | 3         |
| Anf. 3 PETER RÅDBERG (MP) .....  | 6         |
| Anf. 4 MIKAEL JANSSON (SD) .....   | 7         |
| Anf. 5 TORBJÖRN BJÖRLUND (V) .....   | 8         |
| Anf. 6 ABDIRIZAK WABERI (M) .....  | 9         |
| Anf. 7 PETER JEPPSSON (S) replik .....   | 12        |
| Anf. 8 ABDIRIZAK WABERI (M) replik .....   | 12        |
| Anf. 9 PETER JEPPSSON (S) replik .....   | 12        |
| Anf. 10 ABDIRIZAK WABERI (M) replik .....  | 13        |
| Anf. 11 ALLAN WIDMAN (FP) .....  | 13        |
| Anf. 12 PETER RÅDBERG (MP) replik .....  | 14        |
| Anf. 13 ALLAN WIDMAN (FP) replik .....   | 15        |
| Anf. 14 PETER RÅDBERG (MP) replik .....  | 15        |
| Anf. 15 ALLAN WIDMAN (FP) replik .....   | 16        |
| Anf. 16 PETER JEPPSSON (S) replik .....  | 16        |
| Anf. 17 ALLAN WIDMAN (FP) replik .....   | 17        |
| Anf. 18 PETER JEPPSSON (S) replik .....  | 17        |
| Anf. 19 ALLAN WIDMAN (FP) replik .....   | 18        |
| Anf. 20 TREDJE VICE TALMANNEN .....  | 18        |
| Anf. 21 STAFFAN DANIELSSON (C) .....   | 19        |
| Anf. 22 TORBJÖRN BJÖRLUND (V) replik .....   | 20        |
| Anf. 23 STAFFAN DANIELSSON (C) replik .....  | 21        |
| Anf. 24 TORBJÖRN BJÖRLUND (V) replik .....   | 22        |
| Anf. 25 STAFFAN DANIELSSON (C) replik .....  | 22        |
| Anf. 26 MIKAEL OSCARSSON (KD) .....  | 23        |
| (Beslut fattades under 16 §.) .....  | 23        |
| <b>8 § Försvarspolitiska frågor .....</b>  | <b>23</b> |

|   |           |                  |
|---|-----------|------------------|
| Försvarsutskottets betänkande 2013/14:FöU7 .....                | 23        | Prot. 2013/14:62 |
| Anf. 27 PETER HULTQVIST (S) .....                               | 23        | 29 januari       |
| Anf. 28 PETER RÅDBERG (MP) .....                                | 26        | <hr/>            |
| Anf. 29 MIKAEL JANSSON (SD) .....                               | 28        |                  |
| Anf. 30 TORBJÖRN BJÖRLUND (V) .....                             | 30        |                  |
| Anf. 31 HANS WALLMARK (M) .....                                 | 32        |                  |
| Anf. 32 PETER HULTQVIST (S) replik .....                        | 34        |                  |
| Anf. 33 HANS WALLMARK (M) replik .....                          | 35        |                  |
| Anf. 34 PETER HULTQVIST (S) replik .....                        | 35        |                  |
| Anf. 35 HANS WALLMARK (M) replik .....                          | 36        |                  |
| Anf. 36 PETER RÅDBERG (MP) replik .....                         | 37        |                  |
| Anf. 37 HANS WALLMARK (M) replik .....                          | 37        |                  |
| Anf. 38 PETER RÅDBERG (MP) replik .....                         | 38        |                  |
| Anf. 39 HANS WALLMARK (M) replik .....                          | 38        |                  |
| Anf. 40 ALLAN WIDMAN (FP) .....                                 | 39        |                  |
| Anf. 41 PETER HULTQVIST (S) replik .....                        | 41        |                  |
| Anf. 42 ALLAN WIDMAN (FP) replik .....                          | 41        |                  |
| Anf. 43 PETER HULTQVIST (S) replik .....                        | 42        |                  |
| Anf. 44 ALLAN WIDMAN (FP) replik .....                          | 42        |                  |
| Anf. 45 STAFFAN DANIELSSON (C) .....                            | 43        |                  |
| Anf. 46 MIKAEL OSCARSSON (KD) .....                             | 45        |                  |
| Anf. 47 ANNA-LENA SÖRENSON (S) .....                            | 47        |                  |
| (Beslut fattades under 16 §.) .....                             | 49        |                  |
| <b>9 § Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till</b> |           |                  |
| <b>direktiv om skydd för företagshemligheter .....</b>          | <b>49</b> |                  |
| Näringsutskottets utlåtande 2013/14:NU28 .....                  | 49        |                  |
| Anf. 48 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S) .....                     | 49        |                  |
| Anf. 49 HANS ROTHENBERG (M) .....                               | 50        |                  |
| Anf. 50 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S) replik .....              | 52        |                  |
| Anf. 51 HANS ROTHENBERG (M) replik .....                        | 52        |                  |
| Anf. 52 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S) replik .....              | 53        |                  |
| Anf. 53 HANS ROTHENBERG (M) replik .....                        | 53        |                  |
| (Beslut fattades under 16 §.) .....                             | 54        |                  |
| <b>10 § Studiestöd .....</b>                                    | <b>54</b> |                  |
| Utbildningsutskottets betänkande 2013/14:UbU16 .....            | 54        |                  |
| (Beslut fattades under 16 §.) .....                             | 54        |                  |
| <b>11 § Associationsrätt m.m. ....</b>                          | <b>54</b> |                  |
| Civilutskottets betänkande 2013/14:CU8 .....                    | 54        |                  |
| Anf. 54 HILLEVI LARSSON (S) .....                               | 54        |                  |
| Anf. 55 JAN LINDHOLM (MP) .....                                 | 56        |                  |
| Anf. 56 MARGARETA CEDERFELT (M) .....                           | 58        |                  |
| Anf. 57 HILLEVI LARSSON (S) replik .....                        | 59        |                  |
| Anf. 58 MARGARETA CEDERFELT (M) replik .....                    | 60        |                  |
| Anf. 59 HILLEVI LARSSON (S) replik .....                        | 60        |                  |
| Anf. 60 MARGARETA CEDERFELT (M) replik .....                    | 61        |                  |
| Anf. 61 LARS TYSKLIND (FP) .....                                | 61        |                  |
| Anf. 62 OLA JOHANSSON (C) .....                                 | 63        |                  |
| Anf. 63 ROLAND UTBULT (KD) .....                                | 65        |                  |

|   |            |
|---|------------|
| Anf. 64 ANNIKA LILLEMETS (MP).....  | 67         |
| Anf. 65 BÖRJE VESTLUND (S).....   | 69         |
| (Beslut fattades under 16 §.) .....   | 70         |
| <b>12 § Sjöfylleri.....</b>   | <b>70</b>  |
| Civilutskottets betänkande 2013/14:CU12.....                                      | 70         |
| Anf. 66 MARGARETA CEDERFELT (M).....  | 70         |
| Anf. 67 LARS-ARNE STAXÅNG (M).....  | 70         |
| Anf. 68 MARIA ABRAHAMSSON (M).....  | 71         |
| Anf. 69 FINN BENGTSSON (M).....   | 73         |
| Anf. 70 AGNETA GILLE (S).....   | 74         |
| Anf. 71 OLA JOHANSSON (C).....  | 74         |
| (Beslut fattades under 16 §.) .....   | 75         |
| <b>13 § Ersättningsrätt.....</b>  | <b>75</b>  |
| Civilutskottets betänkande 2013/14:CU14.....                                      | 75         |
| Anf. 72 HILLEVI LARSSON (S).....  | 75         |
| Anf. 73 JAN LINDHOLM (MP).....  | 77         |
| Anf. 74 MARGARETA CEDERFELT (M).....  | 82         |
| Anf. 75 HILLEVI LARSSON (S) replik.....   | 85         |
| Anf. 76 MARGARETA CEDERFELT (M) replik .....                                      | 85         |
| Anf. 77 HILLEVI LARSSON (S) replik.....   | 85         |
| Anf. 78 MARGARETA CEDERFELT (M) replik .....                                      | 86         |
| Anf. 79 JAN LINDHOLM (MP) replik .....  | 86         |
| Anf. 80 MARGARETA CEDERFELT (M) replik .....                                      | 87         |
| Anf. 81 JAN LINDHOLM (MP) replik .....  | 87         |
| Anf. 82 MARGARETA CEDERFELT (M) replik .....                                      | 87         |
| Anf. 83 OLA JOHANSSON (C).....  | 88         |
| Anf. 84 JAN LINDHOLM (MP) replik .....  | 90         |
| Anf. 85 OLA JOHANSSON (C) replik.....   | 91         |
| Anf. 86 JAN LINDHOLM (MP) replik .....  | 91         |
| Anf. 87 OLA JOHANSSON (C) replik.....   | 92         |
| Anf. 88 ROLAND UTBULT (KD).....   | 92         |
| (Beslut fattades under 16 §.) .....   | 93         |
| <b>14 § Justitieombudsmännens ämbetsberättelse .....</b>                          | <b>93</b>  |
| Konstitutionsutskottets betänkande 2013/14:KU11 .....                             | 93         |
| Anf. 89 PHIA ANDERSSON (S).....   | 93         |
| Anf. 90 CECILIA BRINCK (M).....   | 95         |
| Anf. 91 PER-INGVAR JOHNSON (C).....   | 96         |
| (Beslut fattades under 16 §.) .....   | 97         |
| <b>15 § Sjöfartsfrågor.....</b>   | <b>97</b>  |
| Trafikutskottets betänkande 2013/14:TU6.....                                      | 97         |
| Anf. 92 LARS JOHANSSON (S) .....  | 97         |
| (forts. 17 §).....  | 99         |
| <b>Ajournering.....</b>   | <b>99</b>  |
| <b>Återupptagna förhandlingar .....</b>   | <b>99</b>  |
| <b>16 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens<br/>sammanträde.....</b> | <b>100</b> |
| SoU9 Motpart i mål om ny legitimation enligt<br>patientsäkerhetslagen .....       | 100        |

|   |            |
|---|------------|
| SkU23 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag om ändring av direktiv 2011/96/EU om ett gemensamt beskattningssystem för moderbolag och dotterbolag hemmahörande i olika medlemsstater ..... | 100        |
| FöU6 Strålskydd, kärnteknisk säkerhet och explosivämnen m.m.....  | 100        |
| FöU7 Försvarspolitiska frågor.....  | 102        |
| NU28 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till direktiv om skydd för företagshemligheter.....  | 104        |
| UbU16 Studiestöd .....  | 104        |
| CU8 Associationsrätt m.m.....   | 105        |
| CU12 Sjöfylleri .....   | 105        |
| CU14 Ersättningsrätt .....  | 106        |
| KU11 Justitieombudsmännens ämbetsberättelse.....  | 106        |
| <b>17 § (forts. från 15 §) Sjöfartsfrågor (forts. TU6) .....</b>  | <b>107</b> |
| Anf. 93 STINA BERGSTRÖM (MP) .....  | 107        |
| Anf. 94 JESSICA ROSENCRANTZ (M) .....   | 109        |
| Anf. 95 LARS JOHANSSON (S) replik .....   | 111        |
| Anf. 96 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik .....  | 112        |
| Anf. 97 LARS JOHANSSON (S) replik .....   | 112        |
| Anf. 98 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik .....  | 113        |
| Anf. 99 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....   | 113        |
| Anf. 100 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik .....   | 114        |
| Anf. 101 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....  | 114        |
| Anf. 102 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik .....   | 114        |
| Anf. 103 LARS TYSKLIND (FP).....  | 115        |
| Anf. 104 LARS JOHANSSON (S) replik .....  | 118        |
| Anf. 105 LARS TYSKLIND (FP) replik .....  | 119        |
| Anf. 106 LARS JOHANSSON (S) replik .....  | 119        |
| Anf. 107 LARS TYSKLIND (FP) replik .....  | 120        |
| Anf. 108 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....  | 120        |
| Anf. 109 LARS TYSKLIND (FP) replik .....  | 121        |
| Anf. 110 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....  | 121        |
| Anf. 111 LARS TYSKLIND (FP) replik .....  | 122        |
| Anf. 112 GÖRAN LINDELL (C).....   | 122        |
| Anf. 113 ANNELIE ENOCHSON (KD).....   | 124        |
| Anf. 114 EDWARD RIEDL (M) .....   | 126        |
| Anf. 115 LARS JOHANSSON (S) replik .....  | 128        |
| Anf. 116 EDWARD RIEDL (M) replik .....  | 128        |
| Anf. 117 LARS JOHANSSON (S) replik .....  | 129        |
| Anf. 118 EDWARD RIEDL (M) replik .....  | 129        |
| Anf. 119 GUNNAR ANDRÉN (FP) .....   | 129        |
| (Beslut skulle fattas den 5 februari.).....   | 130        |
| <b>18 § Infrastrukturavgifter på väg.....</b>   | <b>131</b> |
| Trafikutskottets betänkande 2013/14:TU8 .....   | 131        |
| Anf. 120 TONY WIKLANDER (SD).....   | 131        |
| Anf. 121 LEIF PETTERSSON (S).....   | 132        |
| Anf. 122 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) .....  | 133        |

|             |  |            |
|-------------|--|------------|
| Anf. 123    | LEIF PETTERSSON (S) replik .....                   | 135        |
| Anf. 124    | JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik.....                | 135        |
| Anf. 125    | LEIF PETTERSSON (S) replik .....                   | 135        |
| Anf. 126    | JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik.....                | 136        |
| Anf. 127    | STINA BERGSTRÖM (MP) .....                         | 136        |
| Anf. 128    | LARS TYSKLIND (FP) .....                           | 138        |
| Anf. 129    | LARS JOHANSSON (S) .....                           | 139        |
| Anf. 130    | JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik.....                | 141        |
| Anf. 131    | LARS JOHANSSON (S) replik .....                    | 141        |
| Anf. 132    | JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik.....                | 142        |
| Anf. 133    | LARS JOHANSSON (S) replik .....                    | 142        |
| Anf. 134    | JOHAN ANDERSSON (S).....                           | 142        |
| Anf. 135    | JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik.....                | 143        |
| Anf. 136    | JOHAN ANDERSSON (S) replik.....                    | 143        |
| Anf. 137    | JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik.....                | 144        |
| Anf. 138    | JOHAN ANDERSSON (S) replik.....                    | 144        |
| Anf. 139    | ANDERS YGEMAN (S) .....                            | 144        |
| Anf. 140    | ANDREAS NORLÉN (M) .....                           | 145        |
| Anf. 141    | JOHAN ANDERSSON (S) replik.....                    | 146        |
| Anf. 142    | ANDREAS NORLÉN (M) replik .....                    | 146        |
| Anf. 143    | JOHAN ANDERSSON (S) replik.....                    | 147        |
| Anf. 144    | ANDREAS NORLÉN (M) replik .....                    | 147        |
| Anf. 145    | LEIF PETTERSSON (S) replik .....                   | 147        |
| Anf. 146    | ANDREAS NORLÉN (M) replik .....                    | 148        |
| Anf. 147    | LEIF PETTERSSON (S) replik .....                   | 148        |
| Anf. 148    | ANDREAS NORLÉN (M) replik .....                    | 149        |
|             | (Beslut skulle fattas den 5 februari.) .....       | 149        |
| <b>19 §</b> | <b>Bordläggning.....</b>                           | <b>149</b> |
| <b>20 §</b> | <b>Anmälan om interpellationer .....</b>           | <b>150</b> |
| <b>21 §</b> | <b>Anmälan om frågor för skriftliga svar .....</b> | <b>150</b> |
| <b>22 §</b> | <b>Anmälan om skriftliga svar på frågor .....</b>  | <b>151</b> |
| <b>23 §</b> | <b>Kammaren åtskildes kl. 19.20. ....</b>          | <b>153</b> |

Tryck: Elanders, Vällingby 2014