

# Riksdagens protokoll

2006/07:112

Torsdagen den 24 maj

Kl. 12.00 – 19.22



Protokoll  
2006/07:112

---

## 1 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelser:

### *Interpellation 2006/07:508*

Till riksdagen

Interpellation 2006/07:508 Regeringens nedskärningar på Arbetsmiljöverket

av Torbjörn Björlund (v)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 29 maj 2007.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresa.

Stockholm den 8 maj 2007

Arbetsmarknadsdepartementet

Sven Otto Littorin (m)

Enligt uppdrag

*Karin Renman*

Expeditions- och rättschef

### *Interpellation 2006/07:510*

Till riksdagen

Interpellation 2006/07:510 Situationen för deltidsarbetslösa

av Josefin Brink (v)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 29 maj 2007.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresa.

Stockholm den 8 maj 2007

Arbetsmarknadsdepartementet

Sven Otto Littorin (m)

Enligt uppdrag

*Karin Renman*

Expeditions- och rättschef

### *Interpellation 2006/07:543*

Till riksdagen

Interpellation 2006/07:543 Sms-lån

av Egon Frid (v)

Interpellationen kommer att besvaras måndagen den 11 juni 2007.

Stockholm den 21 maj 2007

Justitiedepartementet

*Beatrice Ask*

## **2 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 23 maj**

### **UU12 Strategisk exportkontroll 2006**

*Punkt 4* (Internationellt samarbete m.m.)

1. utskottet

2. res. 3 (v, mp)

Votering:

253 för utskottet

34 för res. 3

62 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 107 s, 81 m, 23 c, 22 fp, 20 kd

För res. 3: 17 v, 17 mp

Frånvarande: 23 s, 16 m, 6 c, 6 fp, 4 kd, 5 v, 2 mp

*Punkt 7* (Det svenska regelsystemet – ändringar och information)

1. utskottet

2. res. 7 (v)

Votering:

253 för utskottet

19 för res. 7

17 avstod

60 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 107 s, 81 m, 23 c, 22 fp, 20 kd

För res. 7: 2 s, 17 v

Avstod: 17 mp

Frånvarande: 21 s, 16 m, 6 c, 6 fp, 4 kd, 5 v, 2 mp

Fredrik Malm (fp) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

*Punkt 8* (Krigsmaterielhandel och mänskliga rättigheter, fattigdomsbekämpning m.m.)

1. utskottet

2. res. 9 (v, mp)

Votering:

255 för utskottet

34 för res. 9

60 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:  
För utskottet: 109 s, 81 m, 22 c, 23 fp, 20 kd  
För res. 9: 17 v, 17 mp  
Frånvarande: 21 s, 16 m, 7 c, 5 fp, 4 kd, 5 v, 2 mp

Prot. 2006/07:112  
24 maj

---

#### *Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.

#### **FöU7 Justering av Studsviksvavgiften m.m.**

Kammaren biföll utskottets förslag.

#### **FöU8 Lagen om elektromagnetisk kompatibilitet och det nya EMC-direktivet**

Kammaren biföll utskottets förslag.

### **3 § Elektronisk underrättelse i vissa ärenden om utgivningsbevis**

Föredrogs

konstitutionsutskottets betänkande 2006/07:KU18

Elektronisk underrättelse i vissa ärenden om utgivningsbevis (prop. 2006/07:87).

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut fattades under 12 §.)

### **4 § Riksrevisionens styrelses redogörelse angående bidrag som regeringen och Regeringskansliet fördelar**

Föredrogs

konstitutionsutskottets betänkande 2006/07:KU19

Riksrevisionens styrelses redogörelse angående bidrag som regeringen och Regeringskansliet fördelar (redog. 2006/07:RRS22).

*Riksrevisionens  
styrelses redogörelse  
angående bidrag som  
regeringen och  
Regeringskansliet  
fördelar*

Anf. 1 PER BILL (m):

Herr talman! Ibland får vi intrycket att det är de viktiga ärendena som vi debatterar och att de oviktiga bara slinker igenom utan debatt. Så är det inte. Det finns många viktiga ärenden som vi är överens om och därför inte tar någon större debatt om. Ett av dessa är det här ärendet.

Skälet till att talarlistan är mycket mager tror jag är att KU så sent som för ett halvår sedan i sin höstgranskning hade en ordentlig genomgång av två departement om huruvida de hade skött detta att återrapportera bidragen både sakinhållsmässigt och ekonomiskt.

Granskningen gav mycket övrigt att önska. Jag skulle vilja säga att det var en sorglig, dålig ordning på många ställen. I vissa ärenden fanns det ingen återrapport över huvud taget, trots att återrapporteringsdatumet var passerat, och i andra fanns det brister mot det gällande regelverket.

Båda de departement som vi då granskade, det vill säga Socialdepartementet och Kulturdepartementet, satte stort hopp till att det nya regel-

verket skulle göra att det blev stramare. Jag tror att de till och med hävdade att det hade blivit en uppstramning. Då blir man naturligtvis lite orolig när Riksrevisionen i detta betänkande, KU19, konstaterar att de nya reglerna inte är kända för alla bidragshandläggare och att de inte vet hur de ska göra.

Om KU vid flera tillfällen har påpekat bristerna i regeringens och Regeringskansliets fördelning av bidrag och vi sedan sätter stort hopp till de nya reglerna, även denna gång, och Riksrevisionens styrelse gör detta påpekande, får vi naturligtvis ytterligare vatten på vår kvarn. Vi kommer nämligen att hålla ett ordentligt öga på regeringens handläggning av bidrag. Oavsett vilken färg regeringen har kommer KU under ganska lång tid – vi har redan flaggat för det – att återkomma till denna bidragsgivning och hur den ska skötas.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut fattades under 12 §.)

## **5 § Fastställande av löner för riksdagens ombudsmän, m.m.**

Föredrogs  
konstitutionsutskottets betänkande 2006/07:KU21  
Fastställande av löner för riksdagens ombudsmän, m.m. (framst.  
2006/07:RS1 och framst. 2006/07:RR1).

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut fattades under 12 §.)

## **6 § Nya hastighetsgränser**

Föredrogs  
trafikutskottets betänkande 2006/07:TU15  
Nya hastighetsgränser (prop. 2006/07:73).

Anf. 2 ANNELIE ENOCHSON (kd):

Herr talman! Betänkandet *Nya hastighetsgränser* bygger på propositionen från regeringen med samma namn. Två reservationer och tre särskilda yttranden från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet har fogats till betänkandet.

Den förra regeringen beslutade i december 2004 att ge Vägverket i uppdrag att ta fram en strategi för en successiv anpassning av hastighetsgränserna på vägarna till nollvisionen samt kraven på tillgänglighet, god miljö, positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem. Av dåvarande regerings beslut framgick att det i uppdraget ingick som ett första led i en sådan strategi att ta fram förslag till ett nytt hastighetssystem.

Det nuvarande hastighetssystemet med hastighetsgränserna 30, 50, 70, 90 och 110 kilometer i timmen infördes 1971. Innan dess var hastighetsgränsen 50 kilometer i timmen i tätort, vilket infördes redan 1955,

och för övrigt gällde fri fart utom för vissa fordon och fordonskombinationer.

Mycket har hänt sedan nuvarande hastighetsbegränsningssystem infördes 1971. Vägtyper och stödutrustning har utvecklats, och fordon har blivit avsevärt bättre när det gäller såväl körsäkerheten som skyddet för de åkande vid olyckor. Nya typer av vägar har tillkommit som ”2+1”-väg med mitträcke. Fartdämpande åtgärder och ökad separation av oskyddade trafikanter har gett goda resultat för trafiksäkerheten i tätorter.

Vintern 2003/04 fick Vägverket möjlighet att använda vinterhastighet efter fyra års försöksverksamhet.

Det pågår sedan 2003 försöksverksamhet med varierande hastighetsgränser i tiosteg från 30 till 120 kilometer i timmen på 17 olika platser i landet. Försöksverksamheten ska pågå fram till och med 2007.

Betänkandet och utskottsmajoriteten ställer sig bakom regeringens förslag som möjliggör för beslutande myndigheter att använda sig av hastigheter i tiostegsintervaller mellan 30 och 120 kilometer i timmen. Regeringens förslag bör genomföras genom ändringar i trafikförordningens 3 kap. 17 § samt i Vägverkets föreskrifter om lokala trafikföreskrifter. Vidare bör Vägverket ta fram dels nya riktlinjer för sina beslut om högsta tillåtna hastighet, dels föreskrifter med riktlinjer till de beslutande lokala myndigheterna för när de olika hastighetsgränserna bör användas.

Med dessa inledande ord vill jag överlämna betänkandet till kammaren och ser fram emot en givande debatt.

Anf. 3 MARIE NORDÉN (s):

Herr talman! Regeringen föreslår en komplettering av dagens hastighetsgränser på vägarna med ytterligare fem.

Det var den socialdemokratiska regeringen som gav Vägverket i uppdrag att ta fram en strategi för en successiv anpassning av hastighetsgränserna på vägarna till nollvisionen samt kraven på god tillgänglighet, god miljö, positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem. Rapporten presenterades redan september 2005. Att den dåvarande regeringen valde att inte föreslå det som den borgerliga majoriteten nu vill genomföra tycker jag talar för sig själv. Vi tyckte inte att den delen som gällde utökade hastighetsgränser var ett bra förslag. Vi tycker helt enkelt att det är dåligt använda pengar.

Herr talman! Nollvisionen formulerades av den socialdemokratiska regeringen för tio år sedan. Den är i dag något som vi alla kan vara stolta över. Trafiksäkerhetsarbetet med nollvisionen som utgångspunkt har resulterat i att antalet olyckor med dödsfall eller allvarliga personskador som utgång har minskat under flera år. Under 2006 planade dock antalet ut, och vi socialdemokrater ser allvarligt på det men menar att det behövs kraftfullare åtgärder för att återta handlingskraften i nollvisionen än de förändrade hastighetsgränser som regeringen föreslår.

Precis som Vägverkets rapport – som är underlaget till propositionen – tydligt visar är hastighetsöverträdelserna ett allvarligt hinder för säker trafik. Drygt hälften av alla trafikanter kör för fort. Vägtrafikinstitutet har beräknat att minst 150 liv per år skulle kunna sparas om alla trafikanter respekterade dagens hastighetsgränser. Hastighetsöverträdelserna leder också till ett ökat utsläpp av koldioxid motsvarande 700 000 ton varje år

bara på de statliga vägarna. Vi kan alltså se att både liv och en bättre miljö skulle vinnas om vi alla följde hastighetsgränserna.

Regeringen säger att man ibland kan uppleva dagens hastighetsgränser som plöttriga. Vi tror inte att det blir mindre plöttrigt med fler hastighetsgränser, det riskerar snarare att få motsatt verkan. Acceptansen hos förarna minskar med fler gränser, och det riskerar att leda till minskat förtroende för trafikreglerna i stort hos bilister och yrkesförare.

Trafikuskottet fick inför behandlingen av propositionen en föredragning av Vägverket. Där redovisade man bland annat hur den totala restiden inte skulle minska eftersom hastighetsminskningen från 90 till 80 kilometer i timmen kommer att kompenseras med högre hastigheter på motorväg. Men hur blir det för oss som inte har några motorvägar att resa på när vi ska förflytta oss i våra regioner? Vår restid kommer inte att vara densamma, utan den kommer naturligtvis att öka.

Att sänka hastigheterna på 700 mil av dagens 90-vägar kommer att öka restiden med drygt två miljoner timmar. Vi tror inte att det kommer att accepteras av trafikanterna på dessa sträckor. Därmed kommer de inte heller att bidra till att målet för transportpolitiken och nollvisionen uppnås. Det riskerar också att ge en negativ effekt på den regionalpolitiska utvecklingen. Det är jättetråkigt att den borgerliga regeringen släpper det regionalpolitiska perspektivet.

Vi menar att det behövs en ordentlig miljökonsekvensbeskrivning innan riksdagen kan ta ställning till förslaget. Vi anser inte att miljöeffekterna av fler hastighetsgränser på vägarna är tillräckligt belysta för att klarlägga vilka effekter som regeringens förslag får på miljön och klimatet.

Att hastighetsgränserna på vissa sträckor ska sänkas från 90 till 80 kilometer i timmen för att kompensera att utsläppet av koldioxid ökar då man höjer hastigheten till 120 kilometer i timmen på motorväg kommer garanterat inte att få acceptans i de delar av landet där man redan i dag upplever att man har fått stå tillbaka när det handlar om väginvesteringar och underhåll. Nu ska man dessutom bära motorvägarnas ökade miljökostnad. Det rimmar hemskt illa.

Herr talman! Det finns flera bra förslag i Vägverkets rapport. Dessa skulle kunna genomföras utan att man hackar upp systemet med hastighetsgränser. Ett exempel är ökad användning av hastighetsbegränsningar som varierar med trafik-, väglags-, väder- och siktförhållanden. Den typen av dynamiska hastighetsskyltar möter stor förståelse bland bilister och yrkesförare. Andra typer av åtgärder för att öka trafiksäkerheten ska naturligtvis också prövas och genomföras. Den nya tekniken skapar också nya möjligheter.

Vi anser att pengarna som omskyltningen av vägnätet skulle kosta kan användas på ett mycket bättre sätt, till exempel till informationskampanjer och till insatser för att förstärka övervakningen. Vi vet att hastighetskameror har gett stora positiva effekter vad gäller minskat antal döda och skadade i trafiken. På vissa sträckor har antalet allvarliga olyckor minskat med så mycket som 60 procent.

Herr talman! Vi menar att den viktigaste åtgärden för att öka trafiksäkerheten och för att uppnå nollvisionen är att förmå trafikanterna att följa gällande trafikregler. Därför bör dagens hastighetsgränser bibehållas, och ökade resurser bör användas till informationskampanjer om trafiksäker-

het och om vikten av att följa regelverket, till utveckling av smart teknik på vägarna, till säker utformning av vägar samt till satsningar på övervakning. På så sätt blir trafiken på vägarna säkrare, påverkan på miljön minskar och färre personer blir dödade och skadade i trafiken. (Applåder)

Prot. 2006/07:112  
24 maj

*Nya hastighetsgränser*

Anf. 4 PETER PEDERSEN (v):

Herr talman! Eftersom jag är osäker på om min socialdemokratiska kollega yrkade bifall till någon av reservationerna gör jag det. Jag hade tänkt yrka bifall endast till reservation 2, men för säkerhets skull yrkar jag också bifall till reservation 1.

Frågan handlar egentligen om hur vi ska förena trafiksäkerhetsaspekten med ett miljöperspektiv. Från Vänsterns sida tycker vi att regeringen i sin proposition har lyckats väldigt dåligt med det.

En utgångspunkt måste vara att om man förändrar ett system ska man kunna leva upp till de transportpolitiska mål som riksdagen har fastställt. Det gäller inte minst de delmål som handlar om trafiksäkerhet och miljö. Vi tycker inte att det finns en tillräcklig sådan analys, oavsett om vi pratar om trafiksäkerhet eller miljö. Man har inga konsekvensbeskrivningar av vad som kommer att ske på de två områdena vid införandet av nya hastighetsgränser.

Man pratar i allmänna ordalag om att man på vissa sträckor kan höja hastighetsgränsen – på motorväg från 110 till 120 – och att man kan sänka den på andra. Ingen borgerlig trafikpolitiker, vare sig i regeringen eller i riksdagen, törs säga att om man ska leva upp till målet oförändrade eller minskade utsläpp av koldioxid måste genomsnittshastigheten i trafiken sänkas. Det gäller oavsett om man tittar på detaljer på vägar i Värmland, Lappland eller Skåne.

Jag vill att någon borgerlig politiker förklarar för mig hur det går till att leva upp till koldioxidmålet – om man utgår ifrån att det ska vara oförändrat. Hur klarar man det om den genomsnittliga hastigheten i trafiken i Sverige ökar?

På frågestunden den 19 april ställde jag en fråga till infrastrukturminister Åsa Torstensson. Ministern sade så här i slutet av sitt svar: Med tanke på hur vägstandarden är runt om i landet tror jag att Peter Pedersen vet att det handlar om att sänka hastigheten för att hitta rätt nivå på de olycksdrabbade vägarna.

Då har vi samma grundsyn. Frågan är vad det är som gör att man inte kan få in det i propositionstexten. Vad är det som gör att den borgerliga majoriteten i trafikutskottet inte kan tänka sig en sådan skrivning som vi yrkar på och som har föranlett reservation 2? Man misstänker att det ligger en hund begraven. Kan det möjligen vara så att den borgerliga majoriteten inte är överens? Vem lurar man då?

Miljön låter sig inte luras. Om syftet är att man ska höja hastigheterna generellt i trafiken vill jag ha svar på hur man i så fall ska kunna leva upp till målet oförändrade eller minskade koldioxidutsläpp.

Jag har inte fått svar på den frågan. Det finns en massa statistik och underlag när det gäller detta.

Bakgrundsmaterialet från Vägverket och Naturskyddsföreningen visar att de har en restriktiv syn och inser att om man höjer hastigheten från 110 till 120 på vissa vägar krävs det betydande sänkning av farten på

andra vägar för att kompensera de ökade koldioxidutsläppen. Ju fortare det går i trafiken desto mer koldioxidutsläpp blir det.

Vi från Vänstern kan tänka oss att man höjer hastighetsgränserna på vissa vägar, men då måste man våga säga att det innebär att det kommer att krävas sänkta hastigheter på några andra vägar och på betydligt längre sträcka om vi ska kunna leva upp till målen en trafiksäker miljö och oförändrade koldioxidutsläpp.

Jag tror att de som läser den här propositionen behöver någon typ av vägledning. Man får det svar som man kan ta till i riksdagssammanhang, om man inte riktigt vet vad man ska säga, nämligen att riksdagen inte ska gå in på detaljer utan man utgår ifrån att Vägverket vet hur man ska fastställa hastighetsgränserna.

Då kan man fråga sig varför vi diskuterar frågan över huvud taget. Man har sagt att man inte behöver lyfta upp det här igen. Man anser att det är en principiell fråga som man lyfter upp till riksdagen. Man skriver om koldioxidmålet. Det tycker jag är en riktig bedömning.

När man läser Vägverkets och NTF:s underlag är det uppenbart att deras beräkningar är att förslaget ska innebära färre döda i trafiken. Jag minns inte om det var 30 eller 50 färre per år. Det är ju betydande siffror. Jag vill att någon förklarar om ni på fullt allvar menar att det ska kunna ske om den genomsnittliga hastigheten i trafiken ökar? Får vi större trafiksäkerhet om den genomsnittliga hastigheten ökar? Jag pratar inte om enskilda sträckor med god vägstandard.

Marie Nordéns och Socialdemokraternas farhåga att man försämrar för vissa delar av landet medan andra får bättre tillgänglighet och kommer fram snabbare, har jag full förståelse för. Utgångspunkten måste ändå vara att det är trafiksäkerheten som avgör vilken hastighet man kan ha. Det ligger också i förslaget att man ska kunna ha flexibla hastigheter, det vill säga att man kan tänka sig olika hastighet beroende på om det är dag eller natt, god eller dålig sikt, sommar eller vinter. Det kanske är något vi får se i framtiden.

Det handlar om att den vägstandard och den trafikmiljö vi har ska avgöra hur fort man får köra. Om det drabbar landsbygden negativt får vi vidta åtgärder för att få en mer likvärdig vägstandard i landet så att man inte diskriminerar vissa delar av vårt avlånga land.

Vi har sagt att det finns risk för plottrighet om man inför tiosteg. Man säger att det inte får skifta alltför ofta. Om man kör i en stadsdel ska man kunna hålla samma fart och om man kör ute på landet ska man inte ändra hastigheten hela tiden. Det är ju bra. Vi utgår från att Vägverket inte kommer att ägna sig åt ständiga förändringar av hastighetsgränserna vilket skulle göra det svårt för den enskilde trafikanten att hålla reda på hur fort man får köra.

Nu säger man på s. 6 att om det visar sig bli för svåröverskådligt återgår man till ett 20-intervallsystem.

Förra gången jag hörde ett sådant argument var när man i en kommun skulle bygga en cykelväg rakt igenom kön till korvkiosken. Då frågade någon om det inte var dumt att bygga en cykelväg just där. Man fick till svar att om det är för många som cyklar där får vi ändra på cykelvägens riktning. Om man bygger en cykelväg vill man väl att någon ska cykla där. Om man inför nya hastighetsgränser tror man väl på idén.



Nu lägger man in en brasklapp och säger att om det visar sig att det blir för plottrigt och svåröverskådligt så inför vi ett 20-system. Den argumentationen är inte speciellt väl underbyggd.

Det har från alla partier framförts att det är oerhört viktigt att samtliga trafikanter håller de hastighetsgränser som finns. Det håller vi med om. Men man kan säga att det inte räcker. Om vi inför fri fart i Sverige kommer ju alla trafikanter, oavsett om de puttrar fram i 20 eller kör i 190, att hålla hastighetsgränsen. Det är ju fri fart. Det skulle vara förödande för miljön. Det skulle bli extremt mycket mer utsläpp av växthusgaser.

Visst är det viktigt att alla håller hastighetsgränserna – det tycker vi också – och att man får acceptans för de regler som finns. Men det kan inte vara ett argument för att vara otydlig från Sveriges riksdag. Det står faktiskt att vi ska ha oförändrade eller minskade koldioxidutsläpp. Vi borde också kunna säga att det nya förslaget innebär att vi ska ha oförändrad eller sänkt genomsnittlig hastighet i trafiken för att kunna uppnå målet färre döda.

Jag hoppas att jag i dag kan få svar från någon på den borgerliga kanten.

Anf. 5 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Herr talman! Miljöpartiet yrkar bifall till reservation 1, det vill säga avslag på propositionen.

Jag tycker att det är bekymmersamt att regeringen i så liten utsträckning lyckas införliva sin nyvunna klimatinsikt i andra politikområden. Det verkar som om man tror att en effektiv klimatpolitik är möjlig utan att man bedriver den så att den får konsekvenser någon annanstans. Ett typexempel är när Fredrik Reinfeldt säger att han kan tänka sig att höja dieselskatten eller koldioxidavgiften, men då skulle samtidigt något annat sänkas så att inte vägtrafiksektorn sammantaget får högre beskattning.

Då blir det inte heller någon broms för vägtrafiken. Senast i dag har vi sett i redovisningen att det är den som ökar och som riskerar, om man tittar på Sveriges totala koldioxidutsläpp inklusive flyg och sjöfart, att spräcka de mål som vi här i riksdagen har satt upp.

Jag såg i går att Åsa Torstensson har inrättat ett logistikcentrum. Det är väldigt bra att man samlar ihop dem som sysslar med godstransporter. Men i motiveringen fanns flera olika argument och vad man skulle syssla med och vad som skulle bli bättre, men inte miljö och klimat. Om regeringen har insett att detta är viktigt och i regeringsdeklarationen säger att detta är vår generations ödesfråga, tycker vi att det är väldigt konstigt att detta inte införlivas i alla politikområden där det sker utsläpp av växthusgaser.

I dag ska vi diskutera nya hastighetsgränser. Frågan är då om det finns en motsättning mellan klimatpolitik och nollvisionen inom trafiken. Nej, det är ingen motsättning alls. Tvärtom är det mycket lätt att förena dessa. Åtgärder för att nå det ena kan leda till att det blir lättare att nå det andra. Detta är ingen ny kunskap. Jag satt med i Miljömålskommittén på 90-talet, och vi gick igenom olika medel och åtgärder för att minska klimatpåverkan. Sedan tog vi reda på hur mycket de olika åtgärderna kostade i relation till vilken effekt de gav i klimatpolitiken. Då kom Miljömålskommittén fram till att hastighetskameror var den mest effektiva klimatåtgärden, inte utifrån någon insikt om trafiksäkerhetsfrågorna, utan

renodlat utifrån vad som var bäst för miljön. Att man får en efterlevnad av hastighetsgränserna och totalt sett får en hastighetssänkning i vägtrafiken var det som bäst kunde bidra till att minska växthusgaserna.

Vad har det förslag som regeringen har lagt fram för effekter på trafiksäkerheten? Det är inget nytt förslag. Vägverket har haft detta förslag länge. Vi var flera som frågade Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö när han var hos oss i utskottet om dessa höjningar och sänkningar kommer att gå jämnt upp. Han slingrade sig och sade att höjningarna och sänkningarna skulle ske i samklang med regionerna efter samtal och dialog med folk ute i landet. Och där finns det tyvärr på många ställen snarare en argumentation för en höjning av hastigheter än en sänkning av hastigheter. Ska då Vägverket böja sig för dessa opinionsyttringar är risken stor att det totalt sett blir en höjning av hastighetsgränserna snarare än en sänkning av dem. Därför fick vi inte heller något tydligt svar från Vägverket om den sammantagna effekten och om detta kommer att leda till mer klimatpåverkan och större risk för olyckor i stället för tvärtom.

Vad säger Vägtrafikinspektionen om detta? Jo, de har gått igenom Vägverkets bedömning av hur många färre dödsfall som denna förändring skulle leda till. Och Vägtrafikinspektionen hävdar – såvitt jag har sett har man en väldigt bra argumentation för sin sak – att det inte finns någon ordentlig grund för Vägverkets bedömningar om ett minskat antal döda. Det är snarare en gissning än en kvalificerad bedömning.

Vad skulle man då kunna göra i stället? Det största bekymret tror jag inte är vilka siffror som står på de olika skyltarna, utan det stora bekymret är att de hastighetsgränser som vi har i dag inte efterlevs. Det är bara en av alla dessa hastighetsgränser som mer än 50 procent av bilisterna respekterar. I fråga om alla de övriga hastighetsgränserna kör mer än hälften fortare än den angivna hastighetsgränsen.

Både svensk och internationell forskning visar två saker. Den ena är att hastigheterna är den största anledningen till att det sker så många dödsfall och svåra olyckor på vägarna. Den andra är att en bättre övervakning i kombination med tuffare sanktioner är det effektivaste för att minska antalet svårt skadade och dödade i trafiken.

Den stora förändringen i Frankrike skedde i och för sig utifrån ett väldigt stort antal skadade och dödade i trafiken. Där har man åstadkommit en stor minskning just genom åtgärder i form av övervakning och hårdare sanktioner mot regelöverträdelser. Danmarks klippkortssystem är den viktigaste anledningen till att man där nu är nere på samma nivå som man hade för 60 år sedan när det gäller antalet människor som dödas i vägtrafiken.

Det är därför mycket glädjande att det i olika delar av det offentliga Sverige görs överväganden om något som vi från Miljöpartiet har motionerat om, det vill säga att man överväger att införa detta klippkortssystem i Sverige. Det innebär att man efter kanske tredje klippet, alltså när man för tredje gången har visat att man inte borde ha förtroende att inneha körkort, får körkortet indraget. Det är någonting som påverkar efterlevnaden av hastighetsgränserna bra mycket mer än de i förhållande till skadan rätt blygsamma bötesbelopp som vi har i Sverige.

Det har rätt så nyligen publicerats uppgifter om att de nya bötesbeloppen inte har lett till så stora hastighetssänkningar som man hade förhoppningar om när de infördes.

Miljöpartiet tycker att förslaget om att sänka gränsen för när en hastighetsöverträdelse ska leda till att man drar in körkortet för någon är bra. Vi tycker att det är för generöst att man kan köra så mycket som 29 kilometer i timmen för fort där det är högre hastighetsgränser och 20 kilometer för fort där det är lägre hastighetsgränser. Vi vill gärna sänka båda dessa med 10 kilometer i timmen. Då skulle vi få en helt annan efterlevnad av det system som vi har.

De medel som avsätts i regeringens förslag för Vägverkets kostnader för att byta ut alla dessa skyltar och lägga om systemet skulle förmodligen ge en mycket större effekt i förhållande till nollvisionen om man använder dem till fler hastighetskameror.

Jag ska sammanfatta det hela. Miljöpartiets uppfattning är inte att det viktigaste är att ändra några hastighetsgränser över huvud taget utan att man ser till att de hastighetsgränser som finns efterlevs. Det skulle leda till en sänkning av hastigheterna.

Om man tittar på internationell forskning konstateras det två saker. Det ena som är speciellt för Sverige i förhållande till andra länder är att det tycks finnas en väldigt dålig insikt här, trots alla informationsinsatser, om vilken roll hastigheterna spelar för risken att omkomma i trafiken. Det tycks som om många bilförare har gått på reklamen om de krock-säkra bilarna. De har stor tilltro till att bilen skyddar dem, och de håller mycket högre hastigheter än vad som är rimligt för att de ska kunna klara en olycka utan att skadas eller dödas.

En annan sak som denna forskning visar är att ju fler hastighetsgränser som man har, desto sämre är efterlevnaden. Det gör att det finns väldigt allvarliga invändningar mot Vägverkets förslag som riskerar att leda till en ganska plöttrig bild. Vi vet att det ofta tar lång tid för trafikanterna att lära sig de hastighetsgränser som finns och försöka efterleva dem.

Detta förslag är väldigt bekymmersamt. Det kan tyckas som något litet och inte särskilt viktigt med ändrade hastighetsgränser. Men detta kunde ha varit en möjlighet för regeringen att visa att man menar allvar med klimatfrågan. Tyvärr gör regeringen oss besvikna. Jag hoppas att man kommer med nya förslag som leder i rätt riktning och inte i fel riktning.

Anf. 6 CHRISTER WINBÄCK (fp):

Herr talman! Jag vill börja med att säga att jag i mitt anförande företäder hela alliansen, och alla partier inom alliansen står bakom. Jag vill också passa på att i början av mitt anförande yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga reservationer. Jag vill också hälsa ministern välkommen till denna debatt. Det är bra och givande vid en sådan här debatt att ministern är med. Och vi får höra hennes synpunkter om en stund.

Hur hastighetsregleringarna på vägarna ska se ut i framtiden är det som vi debatterar i dag. Jag vill börja med att läsa upp en beskrivning från Vägverkets hemsida. Där står följande:

Det kan vara lika farligt att köra för fort som att falla utför ett stup eller från ett högt hus. Vi uppfattar inte automatiskt hastigheten som farlig när vi åker bil. Det beror på att människohjärnan fortfarande reagerar som om vi levde på stenåldern. Våra gener har inte hunnit anpassa sig till utvecklingen. Därför inser vi direkt faran med att falla från en höjd eller

ett stup men inte hur farligt det skulle vara att crocka i 90 kilometer i timmen. Hastigheten i kollisionsogonblicket är helt avgörande för hur svårt människor skadas i trafikolyckor. Hög hastighet bidrar också till att olyckor över huvud taget inträffar. Om alla höll hastighetsgränserna skulle 100–150 liv sparas varje år. En lägre medelhastighet för även med sig andra fördelar som minskar bränsleförbrukningen och minskar koldioxidutsläppen.

Trafiken har under årtionden kraftigt utvecklats. Med ett system för hastigheter som funnits sedan 1971 torde det vara dags att se över gränser och rimligheten i det som är.

I förslaget redogörs för en långsiktig strategi för hur hastighetsgränser ska anpassas till nollvisionen och en del övriga transportpolitiska mål.

Hastigheten på vägarna har betydelse för att uppnå både trafiksäkerhet och miljö. Men för att uppnå detta är det också viktigt att hastigheten möter en acceptans hos trafikanterna. Det är här som vi har chansen att med ett nytt system skapa en större acceptans.

För att göra hastighetsefterlevnaden så effektiv som möjligt krävs en större flexibilitet. Att införa ett system med tio steg innebär att det är lättare att höja och sänka mer marginellt än det är med 20 steg. Det kan öka acceptansen och därmed också efterlevnaden.

Bättre flyt i trafiken innebär att man kör jämnare. Vi vet att det som skapar situationer i trafiken, försämrar miljön och så vidare mycket är accelerationer och inbromsningar. En bättre medelhastighet innebär också att vi får en bättre miljö. Hastigheterna behöver vara i balans.

Många är de sträckor där vi förare har tyckt att den hastighet som det aktuella vägavsnittet åsatts inte speglar verkligheten. Ofta har vi kanske tyckt att det skulle vara högre hastighet. Men det kan också finnas en acceptans för nödvändiga hastighetssänkningar.

Som jag inledningsvis sade har vi själva ibland svårt att avgöra om det är lämplig hastighet. En 90-hastighet som blir 80-hastighet kan naturligtvis göra väldigt mycket för både miljön och trafiksäkerheten.

En förutsättning för att klara detta är att vi har ett tydligt regelverk för hur gränserna ska kunna användas. Det handlar inte om en skyltflora med många olika gränser på korta sträckor där vi går från 90 till 80, till 70, till 60 och till 50, utan det handlar om att på väl avvägda bestämda avsnitt, på större sammanhängande sträckor, i större städer samt mellan och i stadsdelar där behoven inte speglas ha möjlighet att marginellt höja eller sänka hastighetsgränserna.

Vägverkets tydlighet om hur detta ska tolkas till förmån för tillämpningen hos lokala myndigheter är naturligtvis viktig. Det ska vara tydliga och tillräckliga gränser. Vi diskuterar hur skyltningen ska ske för att, naturligtvis, få bästa möjliga resultat.

Det här innebär inte med automatik, som någon påstod, att de regionala myndigheterna höjer alla hastigheter. Självklart ska det till en diskussion och en tolkning av vad som är rimligt och väsentligt för de aktuella avsnitten. Här finns det också en chans att göra en omprövning av många av de hastighetsgränser som i dag slentrianmässigt finns kvar på våra vägar – också detta naturligtvis till förmån för trafiksäkerheten och för miljön.

Analys och bedömningar i förhållande till transportpolitiska mål är det avsevärt viktigt att göra. Genom att öka efterlevnaden av hastighetsgränserna gör vi, tror jag, stora vinster både i form av ett minskat antal skadade och miljömässigt. Jag tror att det här systemet till en början kan vara hastighetsneutralt. Jag tror också att det på sikt kommer att leda till en sänkning av hastigheter på många sträckor.

Många av de här sakerna borde vi över partigränser kunna enas om genom en konstruktiv dialog. Det finns mer att göra för att öka trafiksäkerheten, och det finns mer att göra för att göra miljön i trafiken bättre. Men någonstans måste vi starta. Jag tycker att vi kan starta här.

Det har kommit många frågor från er som före mig hållit anföranden. Jag har säkert missat att svara på en del frågor, men jag skulle tro att jag får ge svar i replikerna alldeles strax.

Anf. 7 PETER PEDERSEN (v) replik:

Herr talman! Eftersom Christer Winbäck från Folkpartiet tagit på sig att prata för hela alliansen utgår jag från att ni också har pratat ihop er om de frågor som jag ställt här i dag och som jag ställde när vi behandlade betänkandet i utskottet.

Jag uppfattade inte exakt det som Christer Winbäck läste upp när det gäller Vägverket. Jag skulle gärna vilja höra slutet som jag uppfattade handlade om att det är önskvärt med en lägre hastighet, eller möjligtvis en lägre medelhastighet. Det är exakt det som Vänsterpartiet säger i reservation 2.

Jag har tidigare här i dag försökt framföra att vi nog skulle kunna tänka oss att vara med på det här förslaget om det klart kan uttalas att – precis som när det gäller koldioxidmålet – en omläggning till ett system med nya hastighetsbegränsningar innebär att koldioxidutsläppen är oförändrade eller sänkta.

Min fråga kvarstår: Varför kan man inte uttala detta väldigt tydligt vad gäller genomsnittshastigheten, precis som i reservation 2?

Jag hör nu att Christer efter, misstänker jag, noga övervägande inom den borgerliga alliansen, väger varje ord på guldväg. När det gäller flera av dina exempel säger du att en sänkning av hastigheten från 90 till 80 skulle ha påtagliga effekter på trafiksäkerheten – eller någonting i den stilen. Jag håller med om det.

Du återgav vad Vägverket sagt och sade att en lägre hastighet skulle ha samma effekt. Också det håller jag med om. Men varför står inte det i propositionen? Och varför – det kan ni inte påverka direkt – har ni inte kunnat gå med på att det lilla påpekandet förs in i betänkandetexten?

Jag skulle vilja veta om det finns något i Vägverkets eller NTF:s underlag som motsäger vad jag säger. Kan man alltså verkligen förena högre hastigheter i genomsnitt med oförändrade lägre koldioxidutsläpp? Om det finns någonting sådant skulle jag vilja att ni i så fall citerar det.

Någon på den borgerliga sidan, till exempel infrastrukturministern, kan väl ta fram ett underlag som visar att det är möjligt att höja hastigheter utan att bryta mot det andra målet, nämligen att vi ska hålla koldioxidutsläppen på en neutral nivå.

Anf. 8 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Herr talman! Peter, du sade att du inte riktigt hörde vad jag sade på slutet när jag återgav vad Vägverket sagt. Men du återgav det nästan ordagrant så du har nog hört det ganska bra.

Vad gäller CO<sub>2</sub>-målen finns det många saker som påverkar i trafiken. Det handlar inte bara om hastigheter. Det handlar om att köra på ett mer skonsamt sätt – *eco-driving* är en viktig del av det hela – och det handlar om information för att få en förståelse hos många trafikanter som kanske inte fullt har samma kunskap som vi och andra. Det handlar också om andra åtgärder i trafiken. Vi kan ha drivmedelsdiskussioner och så vidare.

En av de saker som jag för en stund sedan tog upp i mitt anförande är följande. Genom att bättre följa hastighetsgränserna slipper vi en hel del av det som en del av er i reservationstexterna skriver om, det vill säga att hastighetsöverträdelser förorsakar många miljöskador och skador i övrigt i trafiken. Det gäller då bland annat dödade i trafiken.

Det finns alltså mycket som behöver ses över. Jag tror att det här med att bättre följa hastighetsgränser är väldigt viktigt för att minska skadorna på miljön och i trafiken i övrigt.

Peter, du säger att jag väger mina ord på guldvåg. Men det gör vi väl alla när vi står här i talarstolen och försöker vara så tydliga som möjligt om det vi vill ha sagt och göra det väldigt klart.

Ja, det är riktigt att en sänkning från 90 till 80 kommer att minska skadorna på miljön och i trafiken. Men vi ska också komma ihåg att det i dag finns vägar som kanske är underhastighetsatta. För att få den här laglydnaden och acceptansen förtjänar kanske också de att hastigheter höjs något.

Nu är det noll sekunder kvar av min talartid, så jag får återkomma i nästa replik med svar.

Anf. 9 PETER PEDERSEN (v) replik:

Herr talman! Problemet är att ni trots att ni väger orden på guldvåg och trots väldigt många chanser inte lyckas förklara hur det här ska gå till, hur ni ska kunna leva upp till det ena målet utan att inse att hastigheten i trafiken genomsnittligt måste minska.

Det vi hörde här från talarstolen hoppas jag kan betraktas som ett slags förarbete till Vägverket så att de begriper hur lagstiftningen ska utformas.

Vi har hört om detta från olika håll, och jag har tidigare här återgett vad infrastrukturministern sagt på en frågestund. Ungefär samma sak sades då.

Men jag konstaterar att det inte står så i betänkandetexten, tyvärr. Det framgår inte där. I NTF:s material ser vi att de säger precis som vi. Vi kan tänka oss att på vissa ställen höja hastigheterna. Men för att man ska kunna kompensera det måste man sänka på andra ställen. Eftersom man förbrukar mer bensin och därmed släpper ut mer koldioxid ju fortare man kör, blir det en längre sträcka där hastigheten måste sänkas. Om man höjer hastigheten från 110 till 120 tio mil räcker det inte att sänka från 90 till 80 på motsvarande sträcka, utan man måste sänka från 90 till 80 på ett ökat antal mil.

Det är den helhetssyn man inte kan läsa sig till när man läser betänkandetexten eller propositionen. Det är helt omöjligt att räkna ut om det kommer att leda till ökade eller minskade koldioxidutsläpp eller om det kommer att leda till ökade eller minskade genomsnittsfarter.

Därför vore det önskvärt att vi åtminstone här i debatten kunde få klarlagt att det i alla fall inte kommer att innebära att hastigheterna i genomsnitt höjs, om det är enklare att svälja det betet. Vi ska inte ha höjda hastigheter i samhället. Det leder inte till bättre trafiksäkerhet. Kan vi vara överens om det?

Anf. 10 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Herr talman! Det som är det viktigaste, som jag sade från talarstolen och säger igen, är att få en acceptans för hastighetsgränser. Genom att vi får en jämn och anpassad hastighet sparar vi miljön och minskar olyckor. Att få ryckiga hastigheter, att få överträdelse av hastigheter och mycket annat som det medför skapar mer problem än något annat. Jag tycker inte att man ska detaljreglera precis allting, om det ska uppåt eller nedåt. Jag tycker att det handlar om, precis som du själv efterlyste från talarstolen, information. Information är väldigt viktig. Acceptans är viktig, som jag sade nyss, och det är viktigt att se till att vi på olika sätt jobbar för att få en bättre miljö och färre olyckor genom de här hastighetsgränserna.

Jag tror att vi genom att också föra en dialog med de myndigheter som lokalt och regionalt ska hjälpa till i det här arbetet kommer att få en större förståelse. Genom att vi får vägavsnitt som är bättre anpassade för de hastigheter som vi tycker att det ska vara får vi också förare som kör bättre, lagligare och därmed orsakar mindre skador i trafiken och på miljön.

Anf. 11 MARIE NORDÉN (s) replik:

Herr talman! Jag måste börja med att yrka bifall till vår reservation 1.

Christer Winbäck pratade i sitt anförande väldigt mycket om högre acceptans för de nya hastigheterna. Då kan jag inte låta bli att ställa mig frågan: Om man i dag har svårt att acceptera att det är 90 på många vägar, hur skulle acceptansen öka när man drar ned hastigheten till 80 kilometer i timmen? Förhoppningen är att spara 50 liv, 50 färre skulle dö i trafiken varje år. Det förutsätter att man följer hastighetsgränserna.

Christer Winbäck pratar också om det nya arbetssättet. Jag kan inte se någonting annat än att det här sättet skulle man kunna arbeta med utan att hacka upp det gamla systemet. Det är just det man gör – man hackar upp någonting. Bli det fem ytterligare hastigheter är risken större att det blir hackigt. Men varför göra en så stor och dyr satsning som det här kommer att innebära i stället för att satsa på att jobba på det här sättet?

Jag tycker att det är jättebra att man har ett gemensamt synsätt över landet, att det inte ska skilja sig mellan regioner. När jag åker från Jämtland till Västerbotten och ser att det helt plötsligt blir 90 på en 110-väg förstår jag att det är något som inte stämmer, att man inte har haft samma utgångsläge. Men på vilket sätt skulle acceptansen bli större bara för att man sänker hastigheten?

Anf. 12 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Herr talman! Det viktigaste är, som jag sade, att få acceptans hos förarna för hastighetsgränserna. Att sänka hastigheten till 70 på en 90-väg, som kanske är för högt skyltad, för att den har blivit sämre, för att det blivit mer trafik på den eller för att det finns något annat som gör att man vill sänka hastigheten skulle sannolikt innebära att många av de förare som kör på den vägen dagligdags upplever att det på något sätt är orättvist. De tycker att man borde kunna köra fortare på den vägen. Det innebär i sin tur att sannolikheten ökar att de kommer att köra fortare än de skyltade 70. Att däremot sänka hastigheten marginellt, det vill säga till 80, kan få en större acceptans och förståelse för att vägen just nu inte är i det skicket, att trafiken är för tung eller det är något annat som gör att man måste ha en något lägre hastighet på vägen. Jag tror att det är väldigt viktigt att känna att marginella ändringar ändå betyder väldigt mycket när det gäller både antalet skadade och miljön.

Jag förstår inte riktigt resonemanget om att hacka upp. Som jag sade förut handlar det inte om att sätta tio skyltar efter varandra med en massa olika hastigheter, utan man gör det på längre vägavsnitt och ställen där det är befogat att göra justeringar. Var och en som åker på en väg kommer inte att uppleva det som upphackat, utan man kommer att märka en marginell förändring nedåt eller uppåt för att vägen har blivit sämre eller av någon anledning kanske bättre.

Jag tycker att det här med dyrt, som Marie Nordén säger, är väldigt tråkigt. Människoliv är väl väldigt viktiga. Om det kostar ett antal kronor att göra fler skyltar för att få en hastighet som folk accepterar tycker jag att det är en kostnad som man får bära i detta sammanhang.

Anf. 13 MARIE NORDÉN (s) replik:

Herr talman! Att det blir dyrt – med det menar jag att vi skulle kunna använda de här pengarna på ett mycket bättre sätt. Den informationskampanj som man talar om att man ska sätta i gång skulle man kunna göra utan att hacka upp systemet och tillföra fem nya hastigheter.

Jag tycker inte att jag fick svar på frågan om acceptans. Man utgår från att man ska sänka. Oavsett vad som hade hänt om man hade lagt fram det här förslaget eller inte hade man sänkt hastigheten i en stor del av landet.

Jag tycker att det finns andra sätt att få bilisterna att hålla hastighetsgränserna. Det är att satsa på övervakning, att se till att folk håller de hastigheter som finns. Det skulle i sig spara 150 liv. Frågan är om det skulle vara värt de pengarna detta kostar. Man skulle spara 150 liv i stället för 50 liv, som man pratar om. Att det blir hackigt och rörigt beror på att det är fler hastighetsgränser att hålla sig till.

Alla har någon gång missat en hastighetsskylt och undrat: Är det samma hastighet nu som för en stund sedan? Ibland går det snabbt, inte för snabbt, utan man blir förvirrad. Då ska man få nya hastigheter att förhålla sig till. Jag säger inte att man skulle bli förvirrad om det var från 90 till 30, men jag tror inte att fler hastighetsgränser gör att förarna kommer att känna en större acceptans för hastigheterna. Det här återhållsamma, att man känner att det hänger ihop och att man känner att man vet varför gränserna är satta kan vi nå utan att förändra hastigheterna.

Jag frågar åter: Hur blir acceptansen större?



Anf. 14 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Herr talman! Om man skyltar ned en 90-väg till 70 är det svårare att få acceptans för det än om man skyltar ned till 80. Jag nämnde även i mitt anförande att det inte bara handlar om sänkning. Det handlar även om höjningar. Vet bilisterna att man försöker anpassa vägarna så att hastigheten är rimlig kan det öka acceptansen hos dem som är goda förare. Det finns alltid sådana som vill överträda hastigheten, men det gör det oavsett hur hastighetssystemen ser ut.

Genom att få mer flyt i hastigheterna och genom att man slipper att bromsa, minska och öka hastigheten mellan 70 och 90 får vi färre accelerationer och liknande på vägarna. Därmed får vi bättre flyt i trafiken.

Jag håller helt med om att information är viktig. Självklart ska vi informera och öka informationen. Men vi ska också ha någonting konkret att bidra med, någonting som vi tror kommer att göra trafikmiljön bättre.

Övervakning är väsentlig, absolut. På olika sätt ska man se till att stärka och skärpa den. Jag tror att övervakningen många gånger nästan är viktigare än sanktioner.

Man missar hastighetsskyltar. Ja, det har väl de flesta förare också i den här salen tyvärr någon gång gjort. Men det blir inte så att det blir fler skyltar att missa. Det blir inte så att vi ska fördubbla antalet skyltar. Det är inte så att Marie Nordén plötsligt kommer att missa två skyltar i stället för en, utan vi kommer att se till att de skyltar som finns i dag är bättre anpassade till de hastigheter som råder.

Det är även avsikten att man på ett både tydligare och säkrare sätt ska försöka få hastighetsgränserna begripliga och bra skyltade så att alla vet om vilka hastigheter som gäller.

På sikt finns också förhoppningsvis framtida teknik som kommer att hjälpa oss att inte missa hastighetsskyltar vare sig i det gamla eller i det nya systemet.

Anf. 15 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Varje trafikolycka och varje dödsolycka är en olycka för mycket. Därför är trafiksäkerheten ett av de allra viktigaste områdena inom transportpolitiken. Även om Sverige i dag är ett av världens trafiksäkraste länder arbetar regeringen vidare med trafiksäkerheten och med nollvisionen som grund.

År 2006 dog ca 440 personer i trafiken, vilket visar att vi ständigt måste ta till oss nya kunskaper och åtgärder för att förhindra dödsolyckor på väg. Regeringen arbetar för att de allra bästa förutsättningarna för ökad trafiksäkerhet ska finnas. En viktig del i detta är att möjliggöra att dagens hastighetsgränser kan kompletteras så att det går att använda även 40-, 60-, 80-, 100- och 120-gräns. Med hjälp av dessa kan vi lättare sätta rätt hastighet på rätt vägstandard – just för att rädda liv.

Vägverket bedömer att man på längre sikt med den förändringen av hastighetsgränserna och därmed en ökad acceptans för de angivna hastigheterna kan klara att rädda 40–50 liv per år. Erfarenheterna har tidigare präglats av att det har varit svårt att få acceptans för sänkningar från 90 till 70 kilometer eller från 110 till 90 kilometer.

Därför är det viktigt att nya hastighetsgränser används på ett sådant sätt att acceptansen för dem ökar. Den enskilda trafikanten kommer att märka det genom såväl sänkningar som höjningar av hastigheten. Man

kommer också att få sig förklarat hur hastigheterna är kopplade till säkerheten.

Samtidigt som vi bejakar de möjligheter som fler hastighetsgränser innebär får vi inte blunda för de risker som har diskuterats här. En risk som har framförts av många är att det blir fler hastighetsgränser att hålla reda på och därmed en plottrighet för trafikanten. Jag är övertygad om att den risken kan hanteras genom att förändringar i de nya tiostegen endast görs på längre sammanhängande sträckor och för hela tätorter eller större delar av städerna.

Vägverket bör få direktiv att ta fram tydliga anvisningar och råd för användningen av hastighetsgränserna. Dessutom ska utmärkningen av hastigheten vara tydlig och tillräcklig.

Sammantaget vill jag se möjligheter att lättare anpassa hastighet efter vägstandard. Med andra ord vill jag se rätt hastighet på rätt väg. Jag vill ha hastighetsgränser som ger oss möjlighet att rädda många människoliv inom ramen för ett effektivare utnyttjande av vägsystemet och som samtidigt ger positiva bidrag till koldioxidmålet.

I dag har vi att hantera *ett* betänkande för att förbättra trafiksäkerheten och minska antalet olyckor. Men arbetet måste ständigt fortgå. Därför fortsätter informationsarbetet, och den målgruppsanpassade informationen kommer fortsatt att vara prioriterad. Det gäller också fortsatt utbyggnad av livräddare eller hastighetskameror på Sveriges farligaste vägar.

I övrigt fortsätter den ökade kontrollen vad gäller hastighet, nykterhet och användande av bilbälte just för att rädda liv. Vi vet alla som sitter här att om vi alla skulle hålla rätt hastighet på den vägstandard som råder, om alla skulle vara nyktra som satte sig bakom ratten och om alla använde bilbälte så skulle vi mycket klart reducera antalet dödsolyckor i trafiken.

Med nollvisionen som mål har jag nu lagt fram förslag på nya hastighetsgränser för att få ökad acceptans att hålla rätt hastighet på rätt vägstandard. Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Anf. 16 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik:

Herr talman! Jag lyssnade mycket uppmärksamt på Åsa Torstenssons inlägg. Regeringen har möjlighet att stilla vår oro och göra något åt de farhågor vi har hyst från trafikutskottet för att det totalt sett skulle bli en ökning i stället för en minskning av hastigheterna. Regeringen kan nämligen i direktiven till Vägverket tala om att det totalt sett ska bli en sänkning av hastigheterna.

Därför undrar jag om Åsa Torstensson är beredd att utforma direktiven till Vägverket så att det blir på det viset. Om regeringen inte gör det så vet vi att det inte blir någon effektiv trafiksäkerhetsåtgärd och dessutom en ökad belastning på klimatet.

Jag undrar om regeringen har några planer för att öka efterlevnaden i övrigt. Det är ett stort bekymmer att bara en enda av alla hastighetsgränser efterlevs av mer än hälften av trafikanterna. Det handlar till exempel om fler hastighetskameror. Det handlar om att Vägrafikinspektionen har föreslagit att man ska titta på ett klippkortssystem för att bättre koppla körkortsinnehavet till efterlevnad av hastigheterna. I Finland har man dagsbot för hastighetsöverträdelser, vilket gör att det är mer kännbart även för människor som inte har låga inkomster.

Är någon av dessa åtgärder någonting som regeringen överväger i syfte att närma sig nollvisionen? Det verkar ju som om det står still nu och att antalet dödsfall i trafiken inte fortsätter att minska. Det måste vidtas åtgärder om man ska ta Åsa Torstenssons utfästelser på allvar.

Anf. 17 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik:

Herr talman! Trafiksäkerhetsarbetet pågår mycket intensivt. Nästa vecka kommer jag att ha en fortsättning på den nationella samlingen just för att tillsammans med andra aktörer inom trafik- och transportsektorn lyfta upp vilka åtgärder var och en kan vidta för att bidra till att skapa bättre trafiksäkerhet, ökad efterlevnad av de regler vi har och så vidare. Det arbetet pågår alltså mycket tydligt och intensivt.

Det finns ett antal frågor och ett antal diskussioner inom departementet som handlar både om alkohol och andra åtgärder i syfte att skapa bättre förutsättningar för ökad nykterhet, bättre användande av bilbälte och att följa hastighetsgränserna bättre.

Vi fortsätter med en utbyggnad av utsättningen av livräddare runt omkring i landet. Hitintills finns det 700, och ytterligare 150 kommer att placeras ut på de olycksdrabbade delar där det anges ett starkt krav för att man ska kunna skapa en ökad trafiksäkerhet. Arbetet pågår som sagt mycket tydligt och intensivt.

Vi har ett nära arbete direkt med NTF och dess ledning, som har varit en del av det underlag som jag har tagit till mig innan propositionen om nya hastighetsgränser lades fram. Jag tror att det är avgörande att också det ideella arbete som pågår med informationskampanjer fortsätter och intensifieras. Det gäller direkta relationer med trafikanter. Där har vi stor hjälp och ett stort kunnande i frivilligorganisationerna.

Anf. 18 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik:

Herr talman! Det gläder mig att höra att regeringen planerar att sätta ut fler hastighetskameror. Det är en bevisat klok åtgärd.

Men jag fick inte svar på frågan om ifall ni i direktiven till Vägverket nu efter riksdagsbeslutet kommer att ange att totalhastigheten ska sjunka. Kommer ni på något sätt att indikera detta? Om detta inte finns med så urgröper ni trovärdigheten när det gäller att det här faktiskt är effektivt.

Sedan har jag en fråga som handlar om jämställdhetsmålet. Jag lyssnade på Åsa Torstensson när hon invigde Jämkom i Stockholm. Hon sade många kloka ord om att man ska ta jämställdhetsmålet på allvar. Men om man tittar på hastigheter och jämställdhet finns det rätt stora systematiska skillnader mellan kvinnor och män. De flesta av oss kvinnor värderar trygghet mer än framkomlighet och hälsar i större utsträckning med glädje att man har hastighetsdämpningar vid skolor. Vi känner oss mer trygga när man har mer övervakning så att hastighetsgränserna följs. Vi är mer positiva till att man sätter ned hastigheterna.

Jag kan inte se att ni har gjort någon tydlig analys av detta eller att ni i argumentationen menar att en lägre hastighet och mer trygghet i trafiken är ett sätt att närma sig jämställdhetsmålet och minska de skillnader som finns mellan män och kvinnor både i beteende och i värderingar i det här avseendet. Därför frågar jag Åsa Torstensson om detta är någonting som regeringen har övervägt.

Anf. 19 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik:

Herr talman! Jämställdhetsperspektivet vad gäller trafiksäkerhet är i allra högsta grad mycket tydligt och levande. Det är också, precis som Karin Svensson Smith säger med anledning av den här propositionen och det betänkande vi i dag diskuterar, så att kvinnor pläderar för att vi ska ha sänkta hastighetsgränser.

Vi har en proposition och ett betänkande som belyser möjligheterna till helt nya hastigheter. Vi tror att det finns en större acceptans för att sänka från 90 till 80 där trafikanterna upplever att steget från 90 till 70 är för stort. Ni som själva är bilförare vet att det märks väldigt tydligt. Vägverket har efterfrågat möjligheten att i nuläget göra en tiostegssänkning i stället, det vill säga en sänkning från 90 till 80, för att fånga upp trafikantens och det mänskliga beteendets acceptans.

Men parallellt med detta kommer det också att innebära att vi höjer hastigheten på vissa ställen där vi har satsat pengar på ökad säkerhet på vägarna. Det sker av samma anledning. Eftersom vi trafikanter rör oss på stora ytor får vi också en acceptans för att vi kan ha en högre hastighet på en trafiksäker väg. Där det är en lägre standard sänker vi till 60, 80 och ibland 40.

Som slutligt svar vill jag säga att Vägverket har att förhålla sig till klimatmålet. Detta ska ha en neutral klimateffekt.

Anf. 20 MARIE NORDÉN (s) replik:

Herr talman! Jag tycker också att det är väldigt trevligt att ministern är här och debatterar just det här ärendet med oss. Det är alltid kul när ministrar har den möjligheten.

Jag har några frågor till ministern. Vi i utskottet fick information av Vägverket, och det var väldigt intressant att höra hur de hade resonerat. Man sade, precis som jag sade i mitt anförande, att för att kunna höja hastigheten till exempelvis 120 på motorväg måste man kompensera det på något sätt. Vi vet ju att höjer man från 110 till 120 stiger bränsleförbrukningen och därmed också koldioxidutsläppen med ungefär 10–15 procent. Vägverket säger att det ska kompenseras genom att man sänker hastigheterna från 90 till 80. Då undrar jag hur det går ihop med att man säger att hastigheten ska sättas utifrån vägens funktion. Det är det som är det viktiga.

Jag blir lite förundrad när jag hör ministern säga att det finns urusla vägar som har helt fel hastigheter. Det målas upp en bild av att Vägverket inte regelbundet tittar på kvaliteten på vägarna och sätter hastigheter. Där skulle jag vilja ha en förklaring.

Anf. 21 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik:

Herr talman! Jag ber om ursäkt till Marie Nordén, men jag ska faktiskt tillrättalägga ett påstående. Marie sade att för att kunna höja hastigheterna krävs det sänkningar på andra vägavsnitt.

För att kunna sänka hastigheterna på de vägar där de av trafiksäkerhetsskäl behöver sänkas – de är mycket olycksdrabbade – och få en acceptans för de sänkningarna har Vägverket efterfrågat möjligheten att höja där det uppenbart är mycket trafiksäkra vägar. Det är parallellarbete med att säkra och bygga nytt för att skapa säkrare vägar. Det gäller att

man som trafikant ser att det finns ett tydligt samband mellan hastighet och vägstandard.

Det är snarare för att kunna sänka hastigheten på dessa vägar av trafiksäkerhetsskäl som man har efterfrågat möjligheten att med tiosteg kunna höja hastigheten där man bedömer att det är så trafiksäkert att man kan göra det.

Anf. 22 MARIE NORDÉN (s) replik:

Herr talman! Jag har förstått att man vill höja hastigheterna. Men, precis som flera talare har sagt här, för att höja hastigheterna, som innebär ett ökat utsläpp av koldioxid, måste man också sänka om det ska bli ett nollsummespel vad gäller koldioxidutsläppen. På föredragningen sade Vägverket att man sänker hastigheterna för att kompensera de ökade koldioxidutsläppen när man höjer hastigheterna på motorvägarna.

Jag undrar hur många vägar som ministern har fått information om är felmärkta och där Vägverket har underlåtit att sänka hastigheterna. Den möjligheten finns ju redan i dag. Har man underlåtit att sänka hastigheterna, och varför i så fall?

Jag undrar också varför acceptansen skulle öka i de delar av landet som kanske har lite sämre vägar. Det ska ju kompensera för de ökade koldioxidutsläppen. Ökar acceptansen om man vet att man i andra delar av landet, där det finns bättre vägar och motorvägar, får köra 120? Ska det vara helt okej för oss att köra 80 på en tidigare 90-väg om de får köra 120?

Anf. 23 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik:

Herr talman! Jag förstår att oppositionen just i dag fastnar vid 120. Propositionen har till syfte att rädda 40–50 liv genom att man sänker hastigheterna och hittar rätt hastighet till vägstandard. Jag återupprepar att vi i dag diskuterar en proposition och ett utskottsbetänkande som syftar till att skapa en ökad säkerhet med färre döda och färre onödiga olyckor på våra vägar.

Parallellt med detta, för att man ska se att det finns ett samband mellan hastighet och vägstandard, ges det möjlighet att höja hastigheterna på vissa ställen. Vi är medvetna om att när man höjer hastigheten blir det ökade CO<sub>2</sub>-utsläpp. Därför har Vägverket enligt den här propositionen i uppdrag att se till att utsläppen ska sänkas eller vara klimatneutrala. Det står mycket tydligt skrivet. Det är det arbete som Vägverket har att utföra.

Varken ni eller jag vet vilket antal vägavsnitt som de kommer att studera djupare. Det underlaget har vi inte här i dag. Vi vet inte vilka vägavsnitt som kommer att få en sänkt hastighet. Både Marie Nordén och jag har väl åkt runt i Sverige, och vi vet att det finns dåliga, olycksdrabbade vägar i alla delar av landet. Detta är ett redskap som Vägverket efterfrågar. NTF har mycket tydligt bejakat detta därför att man ser värdet av att möta trafikanterna och få deras acceptans för rätt hastighet på rätt väg.

Anf. 24 PETER PEDERSEN (v) replik:

Herr talman! Det har sagts några självklarheter här i dag, tycker jag. Jag kan upprepa att Vänstern förstås inte har någonting emot ståndpunkten att vi ska öka acceptansen för de hastighetsbegränsningar som vi har.

Men det gäller ju å andra sidan oavsett om de heter 30, 50, 70, 90 och 110 eller om det blir 120. Alla bestämmelser ska följas, och alla lagbrott ska åtgärdas.

Hastighetsövervakning behövs nog oavsett om toppfarten är 120, 110, 90 eller 80. Det är självklarheter, tycker jag, och det behöver inte sägas här. Det vi diskuterar just nu är om detta förslag kan kombineras med den faktiska ståndpunkt som framförs och som infrastrukturminister Åsa Torstensson har upprepat här, nämligen att man säger att förslaget till Vägverket ska utformas så att man håller oförändrade eller sänkta CO<sub>2</sub>-utsläpp.

Min fråga är då: Om regeringen och den borgerliga alliansen skulle ha tyckt att det vore bra att hitta en större enighet i denna fråga, varför kan ni då inte gå med på det som Åsa Torstensson faktiskt har sagt? Det är ungefär det som står i slutet av Vänsterpartiets andra reservation, nämligen att man ska säkerställa att Vägverket styr förändringsarbetet så att hastigheterna i landet i genomsnitt sänks i och med det nya hastighetssystemet. Vi pratar inte om att den och den vägen ska ha den och den hastigheten, utan vi pratar om exakt det som Åsa Torstensson också har sagt. I genomsnitt ska alltså farten sänkas.

När jag läser NTF:s underlagsmaterial framgår detta tydligt. Man skriver att 120 ska användas restriktivt. Man pratar om att man kan höja på vissa sträckor, men man är väldigt tydlig med att det måste innebära att hastigheten sänks på andra sträckor.

Jag ska läsa ett citat från frågestunden den 19 april. Då sade statsrådet följande: ”Jag tror också att det är viktigt att ge möjlighet att höja hastigheten där vägstandarden är bra och där man har åtgärdat för ett olycksfritt och säkert trafikflöde.” Sedan kommer poängen: ”Därför ges det möjlighet att höja, men upprinnelsen är naturligtvis att vi har olycksdrabbade vägar där man behöver sänka.”

Det sade Åsa också här. Varför står inte det i propositionen?

Anf. 25 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik:

Herr talman! När det i propositionen står att man ska hitta rätt hastighet till rätt väg i syfte att skapa möjligheter till 40-, 60- och 80-hastigheter i förhållande till de vi har i dag innebär det per automatik att det också kommer att bli sänkningar till de angivna hastigheterna. Det står också i propositionen att Vägverket räknar med att man med rätt hastighet och rätt vägstandard kan minska antalet dödsolyckor med 40–50 liv per år. Detta är en säkerhetsåtgärd för att minska antalet dödsolyckor i trafiken.

Återigen vill jag säga att jag förstår att Peter Pedersen gärna vill fastna i 120-kilometersgränsen för att det är något som lockar till en annan diskussion. Men uppdraget till Vägverket är precis som det står i propositionen – och det är ju svaret på Peters fråga – att det ska vara klimatneutralt eller att CO<sub>2</sub>-utsläppen ska sänkas.

Anf. 26 PETER PEDERSEN (v) replik:

Herr talman! Jag försöker omformulera min fråga: Anser Åsa Torstensson att det målet och den anvisningen till Vägverket kan uppfyllas om Vägverket skulle ta fram ett förslag som i genomsnitt höjer hastigheterna i samhället från 70 kilometer i timmen till 74 kilometer i timmen?

Kan man leva upp till ett koldioxidmål som säger att man ska ha oförändrade eller sänkta koldioxidutsläpp och samtidigt tillåta en högre genomsnittlig fart? Det är ju faktiskt det jag nu för 78:e gången försöker få ett svar på. Jag har fortfarande inte fått det svaret, och då måste det finnas en hund begravnen någonstans.

Vad är det som gör att man inte kan erkänna det ministern nu åtminstone indirekt säger i denna talarstol? Varför kan det inte framgå tydligt i betänkandetexten och i propositionen?

Anf. 27 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik:

Herr talman! Som svar på Peter Pedersens fråga vill jag säga att jag tycker att det står tydligt i detta betänkande. Vi hanterar en proposition om nya hastigheter i dag. I nuläget har vi en dålig vägstandard där man inte kommer i kapp med underhållet – som någon annan i denna kammare får ta ansvar för – på vägar som skulle ha behövt underhållas. Då skulle de ha varit trafiksäkrare. Det krävs både övervakningskameror och tydligare kontroller från polisen, vilket också är precis det man arbetar mycket tydligt med från och med i år.

Parallellt med detta pågår trots allt också vägbyggen. Jag utgår också från att flera i denna kammare är ute och åker på vanliga vägar och ser vilken plottrighet det finns i dag när det gäller vägstandarden. Skyltarna visar 50, 70, 70, 90, 50, 70 och så vidare där det är nya vägprojekt på gång. Men de vägarna blir kanske per automatik 90-vägar där det i dag finns 50- och 70-gränser. Alltså pågår det ett parallellarbete där Vägverket med bättre åtgärder för säkrare vägar kommer att se till att det blir en annan hastighet.

Detta är dock inte involverat i denna åtgärd för att skapa bättre förutsättningar på de vägar som i dag är olycksdrabbade. För att få bättre acceptans har vi ett behov av att sänka hastigheterna, och då är tiosteget ett förslag som man efterfrågar från Vägverket just för att möta behovet där man upplever att tjugosteget är för stort.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut fattades under 12 §.)

## 7 § Järnvägspolitik och andra järnvägspaketet

Föredrogs  
trafikutskottets betänkande 2006/07:TU12  
Järnvägspolitik och andra järnvägspaketet (prop. 2006/07:45).

Anf. 28 INGEMAR VÄNERLÖV (kd):

Herr talman! Vi ska nu debattera ett betänkande som behandlar regeringens proposition *Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen*, samt järnvägspolitik i övrigt i form av tolv motioner från allmänna motionstiden hösten 2006. Betänkandet innehåller fyra reservationer.

När vi nu håller på att EU-harmonisera vår järnvägslagstiftning med olika så kallade järnvägspaket kan man konstatera att den järnväg vi har i

dag har vuxit fram genom en rad olika typer av järnvägspaket i gången tid.

Man skulle kunna säga att det allra första järnvägspaketet härrör från ett riksdagsbeslut 1854 om att staten skulle anlägga stambanor och att det allmänna fick bygga banor till dessa stambanor. Året efter, 1855, ges Nils Ericson full makt och myndighet att efter eget beprövande och på eget ansvar ordna alla till järnvägsbyggandet hörande arbeten. Ett större ansvarsgivande än detta har nog inte skett i Sverige sedan dess.

År 1871 beslutar riksdagen att inrätta en järnvägslånefond ur vilken allmänna företag kan söka lånemedel till byggande av järnväg. 1888 beslutas att de båda styrelserna för statens järnvägstrafik och statens järnvägsbyggnader slås samman till en myndighet med namnet Kungliga järnvägsstyrelsen.

År 1910 beslutar riksdagen att bygga ett kraftverk i Porjus för att därmed försörja den samtidigt beslutade elektrifieringen av Malmbanan mellan Kiruna och Riksgränsen. Detta beslut är nationalekonomiskt viktigt. Behovet av import av den dyra stenkolen kan i och med detta brytas.

År 1939 beslutar riksdagen att förstatliga de svenska järnvägarna. Det några år tidigare av generaldirektören Axel Granholm myntade uttrycket ”hela folkets järnväg” når sitt crescendo. Han menade att eftersom staten är folket tillhör järnvägarna dem och inte några enskilda intressen. Det sammanlagda beloppet för vilket staten fram till 1952 inhandlade privata järnvägar blev 229 miljoner kronor.

40 år senare, 1979, beslutar riksdagen om länstrafikhuvudmannaskap för järnvägen. 1988 kommer beslut om att dela SJ i två delar: en infrastrukturdel, Banverket, och en trafikdel, SJ. År 2000 bolagiseras SJ.

Herr talman! Med denna lilla rapsodiska historik över viktiga milstolpar i den svenska järnvägens framväxt överlämnar jag ärendet till deltagarna i dagens järnvägspolitiska debatt, som bland annat kommer att handla om trafikeringsrätt och banunderhåll.

Anf. 29 CHRISTINA AXELSSON (s):

Herr talman! Tack för historielektionen, Ingemar Vänerlöv!

I dag ska vi besluta om att införliva EU:s andra järnvägspaket i svensk lagstiftning med att genomföra ändringar i järnvägslagen och lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Syftet med det andra järnvägspaketet är att slutföra uppbyggnaden av ett juridiskt och tekniskt integrerat järnvägsområde som kan bidra till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft.

Vi socialdemokrater motsätter oss inte det andra järnvägspaketet, för det var vår socialdemokratiska infrastrukturminister som förhandlade fram direktivet för Sveriges del. EU-kommissionen har också lagt ned stor möda på att öka järnvägens attraktionskraft genom först det första och sedan det andra järnvägspaketet, och mer kommer med det tredje järnvägspaketet senare.

Från svensk sida har vi varit aktiva tillskyndare i det här arbetet. Vårt övergripande transportpolitiska mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Vi anser att järnvägen, som är ett effektivt, miljövänligt och energisnålt transportmedel, måste få spela en viktig roll i transportkedjan, och det är därför väsentligt att järnvägen ges förutsättningar för detta både i Sverige och



inom EU. Det finns också ett gemensamt intresse hos samhälle och näringsliv att öka möjligheterna för företagen att överföra godstransporter från väg till järnväg, inte minst nu när konsumenterna i allt högre grad frågar efter varors klimatpåverkan i hela kedjan.

Ja, det finns mycket man kan säga om järnvägen och behovet av att järnvägen ska bli en konkurrent till vägen, inte minst med tanke på den aktuella miljö- och klimatdebatten.

Vi vet alla att gods- och persontrafik ökar ju mer sammansvetsade vi blir i den europeiska unionen och ju mer globaliseringen ökar, men järnvägens andel är liten i jämförelse med vägens, och järnvägens andel av godstrafikökningen på senare år har uteblivit.

Herr talman! De invändningar vi har, som ni kan se av vår reservation, är att den borgerliga regeringen har för avsikt att få riksdagens godkännande för att ta bort ömsesidighetsprincipen för auktoriserade sökande, eller ”övriga sökande”, som det står i direktivet. Dit räknas exempelvis logistikorganisationer eller speditörer som inte har säte i Sverige.

Regeringen konstaterar själv i propositionen att vi inte behöver ändra vår lagstiftning i denna bemärkelse, men se där sjunger borgarna konkurrensens lov och framhåller att detta kommer att leda till ett ökat trafikutbud. Hur då? undrar jag.

Herr talman! Jag har två funderingar kring detta. Om vi från svensk sida är sådana ivrare av konkurrensen och tycker att det här skulle förbättra trafikutbudet i Sverige så måste vi väl också tycka att om alla länder inom EU öppnar för dessa operatörer så skulle konkurrensen och trafikutbudet i hela EU bli bättre, eller hur? Jag har inte hört att den moderatledda regeringen gjort några ansatser att framföra detta i diskussioner i EU-sammanhang. Är det då inte bättre att kräva ett fortsatt ömsesidighetsförfarande för att mana på de övriga medlemsländerna? De vill väl också ha ett ökat trafikutbud, och så får ju våra speditörer, som inte har sitt säte i deras länder, möjlighet att konkurrera där.

Hur blir det med arbetsrätten för dem som arbetar i dessa företag? Kommer de att följa de kollektivavtal som gäller i Sverige, eller ska de använda sina egna avtal? Ska vi konkurrera på lika villkor, eller ska vi dumpa arbetsmiljö- och löneregler?

Majoriteten i utskottet säger sig förutsätta att regeringen följer utvecklingen på området och återkommer till riksdagen om hur denna marknad utvecklas. Jaha – och när då, då? Varför inte ta det piano, som vi brukar säga i Stockholms län, och låta övriga sökande bedriva cabotage i Sverige först sedan vi har sett att det fungerar för de järnvägsföretag som vi öppnar upp för enligt direktivet. Varför så bråttom?

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 4, där vi tillsammans med Vänstern och Miljöpartiet formulerar våra invändningar.

Anf. 30 PETER PEDERSEN (v):

Herr talman! Det här betänkandet behandlar dels propositionen *Andra järnvägspaketet* och motioner med anledning av den, dels tolv motioner om olika järnvägsfrågor från allmänna motionstiden hösten 2006. Det här gör att det är lite svårt att vara disciplinerad och välja vilka, eller helst vilken, av de här reservationerna som man ska yrka bifall till, eftersom de har radikalt olika innehåll men samtliga är viktiga. Men för tids vinande och med respekt för den ordning som vi brukar ha här i kammaren

yrkar jag i det här läget bifall till enbart reservation 1. Jag står självfallet bakom de andra reservationer där Vänsterns beteckning finns med.

Jag kan börja från slutet för att hålla det här anförandet någorlunda kort. Reservation 4 från oss, som vi har tillsammans med Socialdemokraterna och Miljöpartiet, handlar om just ömsesidighetsklausulen. Jag tycker att det är en mycket märklig princip att vi ska göra eller riskera att göra ungefär samma misstag som vi gjorde när vi öppnade upp för konkurrens med Posten, nämligen att företag från andra länder får konkurrera i Sverige, men vi kan inte konkurrera på likartade villkor i andra länder.

Det minsta man kan begära, om man ska sjunga marknadens och konkurrensens lov, är ju att de aktörer som finns kan konkurrera på likvärdiga och konkurrensneutrala villkor. Det är väldigt märkligt att ni inte kan förklara varför man frångår den principen just när det gäller järnvägstrafik, cabotage och godstrafik. Jag vore tacksam om någon från den borgerliga sidan – en eller flera – kan komma upp och förklara varför man vill undanta det här. Hur ska man i framtiden upprätthålla principen?

Vi vet ju till exempel att ni också vill ha ökad konkurrens på spåret vad gäller persontrafik och att kanske även andra länders operatörer ska få komma in och köra trafik här. Hur ska vi då kunna hävda att det är rimligt att svenska operatörer har samma rättigheter på deras hemmamarknad i så fall, när vi i det här läget faktiskt tycker att det är en ganska oviktig princip? I så fall har vi ju sagt: Vi tycker att det är jättebra att ni kommer hit och konkurrerar med oss, men vi vill inte konkurrera på er marknad.

Vad är det för vits med det, om man ser spridningseffekten på andra marknadsområden? Jag skulle väldigt gärna vilja ha ett svar på det.

Vår första reservation, som jag yrkade bifall till, har inte att göra med det andra järnvägspaketet utan är mer principiell. Det är ingen hemlighet utan tål att upprepas att Vänsterpartiet inte applåderade och tyckte att det här med avreglering och bolagisering var en speciellt lysande idé och att allting kommer att lösa sig på ett jättebra sätt bara vi öppnar för konkurrens.

Vi konstaterar att vi fortfarande har ett dominerande företag, SJ AB, som har rätt att köra på stomnätet, så att säga. Men vi säger också att om man ska leva upp till sina villkor på riktigt så borde det också vara så att man tar sitt monopol, sin rätt, på fullt allvar och också trafikerar de linjer där man har den här rätten och inte avstår från att köra och sedan kommer tillbaka via upphandling och eventuellt vinner den mot en annan konkurrent. Det är ett väldigt svårbegripligt system för de flesta.

Man kan ha monopol och säga att ni får köra på ett visst spår om ni vill. Om de säger att de inte vill gör man en upphandling och då kanske de vill köra där, men på helt andra villkor. Därför ska vi inte klaga på enbart SJ AB, och det gör jag inte heller. Jag klagar framför allt på Sveriges riksdag, som fattat ett så märkligt beslut. Det innebär att vi i huvudsak säger att det är viktigare för SJ AB att tjäna pengar till staten än att transportera resenärer som vill ta sig fram på ett miljövänligt sätt i landet. Avkastningskravet gör att SJ AB tvingas avstå från att trafikera vissa linjer som de facto skulle vara värdefulla att trafikera. Det skulle vi vilja ha en ändring på.

Om man nu inte kan avbryta avregleringen och återgå till en bättre ordning skulle vi åtminstone vilja ha en reglerad avreglering, alltså att man tydliggör vad man egentligen menar och hur marknaden ska fungera i en avreglerad värld.

När det gäller banunderhåll, som tas upp i reservation 2, konstaterar vi att det tyvärr finns stora brister i Banverkets möjligheter att underhålla den infrastruktur som finns. Vi har från Vänsterpartiets sida, och jag tror att det även gäller Miljöpartiet, avsatt pengar i våra alternativa budgetar där vi pekar på att vi måste se till att de lågtrafikerade banor som finns, till exempel Bohusbanan och Västerdalsbanan, får ett underhåll så att man kan fortsätta att bedriva trafik på dem. Alternativet är att den trafiken ersätts med mer bilism eller fler bussar. Vi tror inte att det är bra om vi ska uppnå de klimatmål vi har. En nedlagd järnväg är mycket kostsam att återuppta. Om spåren är uppbrutna kostar det mycket pengar att försöka få i gång ny trafik i det området.

Vi är det enda parti som varit kritiskt till att vi, med berätt mod är kanske lite väl drastiskt att säga, men att vi i princip överlämnar rätten till annan nation att göra haveriutredningar även om olyckan sker på svenskt område. Det krävs tre fjärdedels majoritet i Sveriges riksdag för att förslaget ska gå igenom, och eftersom vi är ensamma om det inser jag att det inte är någon idé att begära votering. Den skulle vi förlora, så den kan man alltså avstå från.

Det är emellertid en principiellt viktig fråga. Vi tror att en olycka sällan inträffar exakt på gränsen, vilket innebär att det inte går att fastställa om den inträffade exempelvis i Norge eller Sverige. Därför tycker vi att det är en onödig eftergift och ett onödigt sätt att avhända oss det demokratiska inflytande som det innebär att ha en statlig haverikommission, som den vi har i Sverige, som kan granska, lämna ut handlingar och så vidare. Vi förstår inte argumentationen bakom det. Varför måste vi kunna överlämna den rätten till annan nation?

Det var de viktigaste punkterna. Jag vill återigen betona att – om vi håller oss till det andra järnvägspaketet – det vore tacknämligt om någon från den borgerliga kanten i denna debatt kunde förklara varför man har så olika uppfattningar om hur konkurrens och marknadsekonomi ska fungera på olika marknader så att man i just det här fallet tycker att det är ett litet problem att man ger företag från andra länder fördelar i förhållande till svenska företag i deras möjlighet att konkurrera. Varför ska vi ha den ordningen? Jag vore tacksam om ni kunde svara på den frågan.

Anf. 31 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Herr talman! Från Miljöpartiets sida vill vi yrka bifall till reservation nr 2 och nr 4.

Peter Pedersen från Vänsterpartiet har sagt några ord om reservation nr 2. Jag vill understryka att man bittert fått ångra att man tidigare rivit upp vissa banor. Många kommunpolitiker och andra önskar i dag att man hade behållit dessa banor när de insett att klimatkrisen gör att vi måste öka mängden gods och persontrafik på spår och minska motsvarande mängd på väg. Då inser man att man kanske tänkte alldeles för kortsiktigt när man tyckte att de små banorna inte var värda att underhålla utan rev upp dem. Det misstaget behöver vi inte begå en gång till, utan det är

bättre att i stället försöka hålla banorna i gott skick. Det innebär inte att alla ska rustas upp till X 2000-standard.

Det handlar i ett vidare perspektiv om konkurrens på järnväg. Jag vill tacka Ingemar Vänerlöv för historielektionen och erinra om motiven till att järnvägen en gång förstatligades. När det var olika privata aktörer som drog järnväg – i Skåne hade vi sockerbrukspatroner som behövde få fram sina sockerbeter – drogs den enbart på de platser där den som anlade banan hade ett intresse av den. Det fanns ingen som tog ett nationellt ansvar för att järnvägsnätet skulle vara sammanhängande eller att man skulle kunna få ett utbud som sträckte sig över landet till resenärernas fromma.

Det motivet kvarstår än i dag. Om man frågar tågresenärer eller presumtiva tågresenärer hur de tycker att järnvägen ska fungera visar det sig att de frågar efter ett sammanhängande system där tidtabeller och biljettsystem hänger ihop och där man underhåller materialet på sikt i stället för att kortsiktigt försöka maximera trafiken inom det egna trafikområdet för att få ned kostnaderna så mycket som möjligt. För oss i Skåne, som uppskattar att åka till Norrland och besöka fjällen, fanns ett ganska bra utbud av tågtrafik när jag slutade gymnasiet.

Man måste dock inse att det finns en anledning till att tågtrafiken minskar i omfattning, nämligen att konkurrensutsättningen lett till att kostnaderna pressas. Det i sin tur leder till sänkt kvalitet för resenärerna. När vägen av avregleringar gick fram på 1980- och 1990-talet handlade de ideologiska motiven om att bryta upp statliga monopol och verk för att få högre kvalitet och minskade kostnader. Avregleringarna genomfördes under den förra borgerliga regeringen, och då protesterades det mot att de inte föregicks av någon statlig utredning som i sedvanlig ordning och enligt svenskt statskick tog reda på vilka konsekvenser en så stor förändring skulle få.

Konstitutionsutskottet ansåg att en utredning borde ha genomförts innan regeringen lade fram en proposition. Det skedde inte. Det fanns en departementsskrivelse, och en offentlig utfrågning genomfördes i riksdagen. Jag har tagit del av det protokollet och med stort intresse läst hur Industriförbundet varnade för att bryta upp naturliga monopol. Om man försökte ha konkurrens på ett område där monopolen var naturligt skulle det leda till kostnadsstegringar och ett behov av ökade skatter för att få verksamheten att gå ihop.

Järnvägen är inte detsamma som pizzerior eller liknande där de allra flesta av oss tycker att det är bra att det finns mångfald och konkurrerande verksamheter. Järnvägen är till sin natur svår att göra omkörningar på. Järnvägen är till sin natur sådan att helheten är beroende av att de olika delarna fungerar sammantaget.

Vi hade för något år sedan en uppvaktning av Sveriges Turistråd som klagade på de svårigheter som fanns när det gällde att få ihop paket som attraherade utländska turister. Man pekade på svårigheterna att inte veta från den ena månaden till den andra vilket utbud som fanns, om det fanns någon tågtrafik, hur tidtabellerna fungerade, vad det hela kostade. Allt detta var till men när det gällde att få utländska turister till Sverige. Många ville resa på just det sättet.

Nu tycks det som om man inom EU kommit till någon sorts insikt om detta. Erfarenheterna från två av de länder som först började med avre-

gleringar, Nya Zeeland och England, har visat att de förhoppningar som fanns när järnvägen avreglerades inte infriats. Nu har vi facit. Vi har sett att de inte infriats. Trots ett stort antal allvarliga olyckor har man i Storbritannien tagit ytterligare steg i riktning mot avregleringar. Så sent som 1999 försäkrade man det dåvarande trafikutskottet att man inte skulle fortsätta att avreglera eftersom det var för dyrt att köpa tillbaka.

Vi såg i Nya Zeeland, som det tidigare trafikutskottet besökte, hur den privata operatören skötte verksamheten så illa att man av säkerhetsskäl var tvungen att sänka hastigheten till 40 kilometer i timmen. Det innebar självklart att järnvägens konkurrenskraft allvarligt nedsattes. Det är dags att i klimatscenerierna tecken fundera på hur vi ska få en europeisk och svensk järnväg som är tillräckligt effektiv och snabb, så att gods-transporterna på spår kan konkurrera med lastbilstrafik och personresorna kan konkurrera med lågprisflyget. Det kräver stora förändringar.

Beträffande tredje järnvägspaketet har det stått och stampat i många år, vilket i och för sig inte är ovanligt när det gäller EU-maskineriet. Ett viktigt steg framåt togs när EU-parlamentet för några månader sedan avvisade marknadsöppningen för persontrafik. Det innebär, om jag förstår processen i EU rätt, att man kan koncentrera sig på det som är särskilt viktigt för att få snabbare och effektivare tågresor över gränserna. Man kommer alltså att koncentrera sig på de tekniska skillnader som finns mellan länderna, skillnader i krav på lokförare och i elsystem, och försöka lösa dem så att de länder som vill slå vakt om en nationellt fungerande tågoperatör inte ska tvingas släppa in konkurrenter som undergräver verksamheten för den tågtrafik som faktiskt fungerar.

Det gör att jag har vissa förhoppningar om att det här kommer att bli någonting klokt ganska snabbt. Särskilt då den mycket duktige chef för Green Cargo som vi har kommer att övergå till att hantera verksamheten inom EU har jag förhoppningar om att det här kommer att bli någonting på riktigt.

Tittar man på det andra järnvägspaket som vi ska införliva i svensk lagstiftning vill jag också nämna reservation 4. Detta innebär att den ömsesidighet som framför allt Christina Axelsson tog upp här inte finns med.

Jag instämmer med dem som undrar om någon från den borgerliga sidan kan förklara vad det är för mening med att vissa länder öppnar upp och inte andra. Detta har inneburit att det har varit otakt mellan de olika länderna i Europa. Framför allt den tyska statliga järnvägsoperatören har lagt godstrafik på spår under sig i ett stort antal länder där man har öppnat upp för konkurrens. Det järnvägsföretag som är ägt av franska staten har tagit över persontrafik i en lång rad andra länder. Men båda de här stora medlemsstaterna i EU vägrar själva att släppa in andra länders järnvägstrafik i sina länder.

Man förstår att det här inte kan bli effektivt. Det rimliga vore att en modell för fullständig avreglering skulle gälla lika för alla, om man någon gång mot förmodan skulle hitta en sådan. Det vore konsekvent, tycker jag. Den som inte tycker så är nog skyldig någon sorts redovisning, vilket jag hoppas kommer från denna talarstol.

(forts. 9 §)

## Ajournering

Kammaren beslutade kl. 13.51 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.00 då statsministerns frågestund skulle börja.

## Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.00.

*Statsministerns  
frågestund*

## 8 § Statsministerns frågestund

Anf. 32 ANDRE VICE TALMANNEN:  
Vi börjar statsministerns frågestund.  
Vi hälsar statsminister Fredrik Reinfeldt välkommen.

### *Statsministerns fokus på miljön vid besöket i USA*

Anf. 33 URBAN AHLIN (s):

Fru talman! Jag har en fråga till statsminister Reinfeldt om hans berömda resa till USA. Som vi alla känner till valde Fredrik Reinfeldt att lyfta fram endast en fråga under sin resa dit. Jag tyckte egentligen hela tiden att det var ett ganska taskigt resonemang.

Antingen menar man att George W. Bush har svag fattningsförmåga och bara klarar av att hantera en fråga i taget eller så är det statsminister Reinfeldt som bara klarar av att hålla en boll i luften och inte klarar av att hantera flera bollar i luften.

Jag var lite fundersam över hur det kom sig. Men när statsministern kom hem och uttalade sig för TT förstod jag hur det hängde ihop. Han sade: "Hittills har vi behandlat miljöfrågorna som inhemska frågor. För första gången ser vi tydliga internationella signaler på en vilja för internationellt samarbete, för att lösa miljö- och klimatfrågorna. Där bryter jag jungfrulig mark."

Menar statsministern att han är den förste politiker som hävdar att det behövs ett internationellt samarbete för att lösa miljöfrågorna?

Anf. 34 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Det är klart att finns Kyotoöverenskommelser som ligger till grund för ansträngningar som man gränsöverskridande har kommit överens om. I den svenska inhemska diskussionen har det dock väldigt ofta hetat att det perspektiv vi har är det nationella.

Utgångspunkten har väldigt mycket varit regleringar och att skuldbelägga människor för att göra felaktiga val. Det har synt väldigt lite i den svenska debatten av vad vi gör som också görs på annat ställe och hur man möter globala hot med globala svar.

I den delen tycker jag nog att mitt initiativ, och för övrigt också det sätt som jag tyckte ifrågasattes hemifrån när jag var i USA, visar på att vi nu gör någonting som tidigare inte har gjorts i tillräcklig utsträckning.

Anf. 35 URBAN AHLIN (s):

Fru talman! Låt mig få påminna Fredrik Reinfeldt om att Olof Palme redan år 1972 hade en internationell miljökonferens här i Stockholm. Det är någonting som har diskuterats under många år att just ha ett internationellt grepp för att lösa miljöfrågorna. Statsministern är inte inne på jungfrulig mark. Men som moderat partiledare är det möjligt att Reinfeldt är ute på jungfrulig mark.

Om några veckor kommer Kinas president på besök. Han är hitbjuden av den svenska regeringen. Kommer Fredrik Reinfeldt den gången att klara av att hålla två bollar i luften? Kommer vi att ha en diskussion om kommunistdiktaturen i Kina, förtrycket i Tibet och massavrättningarna? Eller kommer vi att göra som Fredrik Reinfeldt gjorde i USA, att underlåta att påtala uppenbara kränkningar av mänskliga rättigheter?

Klarar Reinfeldt att hålla två frågor i luften när Kinas president är här på besök?

Anf. 36 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Jag ifrågasätter att man på 70-talet visste det vi nu vet om klimathotet som har tornat upp till följd av människans sätt att leva. Jag tror att vår ökade kunskap om hur vårt sätt att leva påverkar vår jord har bidragit till att förändra synsättet på ett sätt som kanske ännu inte har fått fullt genomslag i Sverige och kanske inte heller i övriga delar av världen.

Här är det viktigt att tidigt gå före och säga att globala hot måste mötas av globala lösningar. Vi påminns om att vi inte alltid har de politiska strukturerna för att möta detta. Vi kanske har det i Europa. Men det ser svagare ut i övriga världen.

Det är därför viktigt att föra samtalen med president Bush men även med president Hu när han kommer hit till Stockholm. Det kommer att även då vara mitt huvudsakliga ingångsvärde att diskutera miljö- och klimatfrågor för att förstå deras utgångspunkter och de ansträngningar som görs i Kina.

Det kan förhoppningsvis också möjliggöra någon resa till Kina innan vi anträder det svenska ordförandeskapet. Det kan säkert finnas utrymme även för andra frågor.

#### *Regeringens politik för jämställdhet*

Anf. 37 ALICE ÅSTRÖM (v):

Fru talman! Jag har i dag en viktig demokratifråga att ta upp med statsministern. Den handlar om kvinnors underordning i samhället och bristen på makt och inflytande.

I regeringsförklaringen i höstas sade statsminister Reinfeldt: Kvinnor och män ska ha lika möjlighet att utvecklas. Regeringen kommer att motverka och förändra system som konserverar fördelningen av makt och resurser ur ett könsperspektiv. När män och kvinnor delar makt och inflytande i alla delar av samhällslivet får vi ett bättre samhälle. Det måste man instämma i.

Det har nu visat sig att en av dina ministrar, Sven Otto Littorin, som dessutom har ansvaret för ett av de viktigaste områdena för jämställdheten där det finns stora brister, det vill säga arbetsmarknaden, är medlem i

en sluten maktklubb för samhällets elittoppar. Det är en klubb där kvinnor är förbjudna.

Hur rimmar det med det som står i regeringsförklaringen, statsministern, att regeringen kommer att motverka och förändra system som konserverar de förhållanden som finns i dag?

Anf. 38 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Jag tycker att det får vara upp till olika personer att svara för sig när det gäller vad de väljer att vara medlemmar i eller inte. Jag kan inte säga att det har påverkat Sven Ottos övertygelse om att vi som regering måste göra fortsatta ansträngningar för att få den typ av rapportering som vi bland annat fick häromdagen. Den visar att löneskillnaderna mellan män och kvinnor nu ser ut att minska.

Det leder till ytterligare ansträngningar när det gäller att få kvinnor att kunna byta arbetsplats. Det är många gånger väldigt svårt på de arbetsplatser där kvinnor dominerar, nämligen i den offentliga sektorn. Det gäller att uppmuntra kvinnor som har goda idéer att kunna bli företagare. Det är en grund för att själv äga och utveckla företag. Det är en viktig förklaring till förmögenhetsskillnader mellan män och kvinnor i Sverige.

Vi är som regering övertygade om att vi har mer kvar att göra och att det är väldigt viktigt att detta kommer på plats.

Anf. 39 ALICE ÅSTRÖM (v):

Fru talman! Det handlar inte om föreningsfriheten eller enskilda personers fria val. Det handlar om att man aktivt väljer att understödja och delta i detta system som konserverar. JämO säger till exempel att det är vad som stoppar kvinnor från toppjobb. Det konserverar de mönster som näringslivet i ord säger att man vill bli av med.

Vi vet att skälen till att kvinnor har svårt att få ledande befattningar är att de inte har samma nätverk som män. I det här fallet utestängs de också från det. Är det då verkligen rimligt att en minister, som har ett sådant stort ansvar i dessa frågor, deltar i detta system? Det motverkar direkt det som Fredrik Reinfeldt själv säger i regeringsförklaringen.

Vilken trovärdighet har då regeringsförklaringen och regeringens arbete med att motverka och förändra system som konserverar fördelning av makt och resurser ur ett könsperspektiv?

Anf. 40 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Återigen tycker jag att människor är fria att välja vilka föreningar eller sammanslutningar de själva vill ingå i. Jag vill påpeka att jag känner till en del sammanslutningar där idén är att det bara är kvinnor som träffas. Det tror jag i grunden är bra. Det är inte samma sak som att säga att det därför skulle vara bra att det finns manliga strukturer som bygger på att bara män ska närvara.

Jag vill bara konstatera att det trots allt finns olika sammanslutningar. Jag tror till och med att det är vanligare att vi har sammanslutningar i samhället där utgångspunkten är att det är kvinnor som samlas. Det kan just bero på att de upplever att de behöver samlas i ett samhälle där kvinnor får mindre möjligheter att komma fram.

Jag tycker att den betydelse som denna sammanslutning skulle ha kraftigt överdrivs. Det lät på Alice Åström som att nära nog hela sam-



hållsutvecklingen var beroende av just detta organ. Det tror jag helt enkelt är en grymt felaktig beskrivning.

Vi ska naturligtvis dömas utifrån de åtgärder som vi sätter in för att se till att minska skillnader i lön, ägande, möjligheter att driva företag och att utvecklas i arbetslivet så att jämställdheten mellan män och kvinnor förbättras.

Prot. 2006/07:112

24 maj

---

*Statsministerns  
frågestund*

### *Miljöskatter*

Anf. 41 PETER ERIKSSON (mp):

Fru talman! Naturvårdsverket presenterade i dag nyheten att Sverige antagligen klarar målen att minska växthusgaserna med 4 procent till år 2010. Det är ett blygsamt mål men ändå en början. Skälet är radikal minskning av användning av villaolja. Enbart år 2006 minskade användningen med 43 procent i småhus. Människor satsar på pellets, fjärrvärme och värmepumpar. Bakgrunden är höjda oljepriser och grön skatteväxling.

Miljöskatter har visat sig vara det effektivaste medlet för att minska utsläppen. Det här är dock en politik som Moderaterna hittills har varit högljudda motståndare till. I valrörelsen drev Reinfeldt tesen att det är farligt att rösta på Miljöpartiet eftersom det kan leda till ökade energiskatter. Nu torgför han i stället under sitt studiebesök i USA de gröna resultaten och får applåder för det.

Miljöpartiet vill fortsatt använda ökade miljöskatter för att minska utsläppen av växthusgas. Vad vill ni i Moderaterna? Vad vill regeringen?

Anf. 42 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Det är inget som hindrar Peter Eriksson från att själv åka till USA och berätta vilka utgångspunkter som Miljöpartiet ser som viktiga. Jag nämnde särskilt den CO<sub>2</sub>-skatt som infördes 1991. Den har av många nämnts som en viktig utgångspunkt.

Vi har ofta varit kritiska mot att Miljöpartiet beskriver varje skattehöjning och reglering av vilken marknad det än må vara som en framgång för miljön. Vi har många gånger ifrågasatt om detta stämmer. Ofta har det i stället hotat jobb och möjligheterna för olika orter att överleva, men ibland har det varit en riktig åtgärd.

Det som baseras på ett marknadsekonomiskt tänkande fortsätter vi att tro på. Det får den typen av externa effekter att det driver en klimatförändring och har negativ påverkan på miljön om man inte tar detta i beaktande.

Vi ser gärna att man jobbar med utsläppsrättssystem. De system som vi har i Europa vidgas. Vi ser också gärna att man jobbar med punktbeskattning, som Sverige har använt framgångsrikt och som bland annat leder till att mycket av det förnybara nu kommer fram.

Anf. 43 PETER ERIKSSON (mp):

Fru talman! Det är ett intressant resonemang. Man säger att det ibland kan vara bra och ibland dåligt. Vad regeringen hittills har sagt är att man tar bort den flygskatt som man redan har beslutat om. Det finns heller inte något enda förslag om att använda ekonomiska styrmedel genom

ökade miljöskatter. Jag tror att nästan alla experter på det här området skulle säga att just höjda miljöskatter är det effektivaste marknadsekonomiska styrmedel som finns för att få ned klimatutsläppen.

Jag undrar igen: Finns det något konkret, eller är det bara prat?

Anf. 44 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Detta illustrerar skillnaderna i synsätt. Miljöpartiets utgångspunkt är att allting ska göras här i Sverige, och det ska gärna göra så ont i skinnet och i människors plånböcker som det bara kan.

Jag uppfattar att miljöhotet är globalt. Vid sidan av beskedet att Sverige förmodligen klarar sina utsläppsreduktionsmål har vi fått nyheten att nästan ingen annan kommer att göra det. I de flesta länder ökar CO<sub>2</sub>-utsläppen kraftigt. Tror Peter Eriksson att detta gör att klimathotet upphör? Vi måste gå fram med åtgärder som också får bindande verkan för andra.

Exemplet med flygskatterna är ett typexempel. I samma stund som det blir tillräckligt billigt för vanligt folk att flyga vill ni lägga skatt på det så att färre ska ha råd – men bara här i Sverige. Låt oss i stället bredda utsläppsrättssystemet så att det också omfattar flyget, som har stor betydelse för utsläppen. Detta tittar man på nu. Men det måste ske på ett sätt som gör att det inte blir olika villkor för olika länder. Det får inte bara straffa svensk befolkning och möjliggöra ökade utsläpp i andra delar av världen. Där finns en skillnad i synsätt mellan oss två.

(Applåder)

Anf. 45 PETER ERIKSSON (mp):

Fru talman! Om alla skulle ha den strategi som Fredrik Reinfeldt har, nämligen att det i huvudsak är någon annan någon annanstans som ska lösa problemet, så kommer inget att göras någonstans.

(Applåder)

#### *Statsministerns besök i USA*

Anf. 46 HANS WALLMARK (m):

Fru talman! Jag tycker att vi ska glädjas åt att vi har en regeringschef som så snabbt och tydligt har lyckats sätta de viktiga klimatfrågorna på den internationella dagordningen.

Nyligen besökte Fredrik Reinfeldt administrationen i Vita huset samt företrädare för kongressen och dess majoritet. Nog så betydelsefulla är de goda exempel som finns i ett antal amerikanska delstater. Centrum är inte alltid det viktiga, vare sig i USA eller andra länder.

Två guvernörer besöktes också. Jag undrar därför om statsministern själv är lika nöjd med USA-vistelsen och om uppgiften i medierna är riktig, nämligen att det eventuella besöket i Sverige av guvernören i en av världens viktigaste ekonomier, den miljöintresserade Arnold Schwarzenegger, är fastställt med datum redan nu.

Anf. 47 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Guvernör Schwarzenegger hann bjuda in sig till Sverige innan jag ens hade sagt det till honom, vilket visar att han är en handlingens man. Vi hoppas att kunna möjliggöra för honom att komma hit så snart det är möjligt, förhoppningsvis under nästa år. Hans politik är ett spännande exempel på hur miljöarbetet i USA tar fart.

I Kalifornien har man med egen lagstiftning sagt att man tar på sig 25-procentiga utsläppsreduktioner fram till 2020 – detta i, som påpekades, världens sjätte största ekonomi med en befolkning på 37 miljoner.

Schwarzenegger nöjer sig inte med detta. Han knackar på dörren hos övriga guvernörskolleger och säger att också de måste ingå i system med utsläppsrättshandel och uppmuntra användning av förnybar energi. Detta gör att det nu underifrån växer fram en opinion i USA som det är viktigt att vi i Europa ser och försöker länka vårt arbete till.

Vi kan inte ha attityden att vi här hemma i Sverige alltid vet bäst och att ingen annan anstränger sig eller förstår. Det är väldigt många människor runt om på vår jord som är bekymrade, och politiker är beredda att nu göra skillnad. Då måste vi se till att vi går i takt när vi gör det.

#### *Rehabilitering av förtidspensionärer*

Anf. 48 ANNIKA QARLSSON (c):

Fru talman! Miljöfrågorna är på dagordningen, och de är otroligt viktiga. Det gäller både den yttre och den inre miljön. Jag tänkte tala mer om sådant som har med det inre att göra – hur människor mår och så vidare.

Förra året gick vi till val på att vi skulle få fler i jobb och fler jobb. Med regeringsskiftet har vi verkligen sett kraftfulla åtgärder och att det händer mycket på det här området. Vi har också bestämt oss för att vi ska bryta utanförskapet och göra stora satsningar. Det känns att detta också börjar ge resultat.

Det vi ser samtidigt är att vi har en stor grupp som under den förra regeringsperioden flyttades över i kolumnen förtidspensionärer. Över en halv miljon människor står utanför arbetsmarknaden. Det kommer att krävas stora rehabiliteringssatsningar för att de ska komma tillbaka i arbete. Det gjordes inte under den förra regeringen. Här har vi ett stort ansvar.

Jag skulle vilja höra lite om tankarna och idéerna framöver. Hur ska vi göra för att satsa på rehabilitering och få människor tillbaka i arbete?

Anf. 49 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Vi har nu en mycket kraftig sysselsättningsökning i Sverige. Den når nu också fram till grupper som tidigare hade det svårt, nämligen yngre, där det finns mycket glädjande rapporter som precis har kommit in.

Våra nystartsjobb närmar sig nu 8 000, och det är framför allt riktat mot grupper med långtidsarbetslöshet. Det vi ser är att det är fortsatt svårt att få in dem som lever i sjukpension och aktivitetsersättning. Det är förmodligen de som är allra längst från arbetsmarknaden i dag. Där görs nu en genomgång där man ställer frågan vilken typ av arbetsförmåga som egentligen finns.

Precis som frågeställaren tror jag att det måste till ytterligare insatser här. Det vi gör ökar arbetsutbudet och gör att trösklarna sänks för stora grupper som tidigare inte mötte den typen av politik. I stället fördes de till kolumner där det såg ut som om de inte var arbetslösa, och med detta var den förra majoriteten nöjd.

Nu gör vi varje ansträngning vi kan. Vi kan konstatera att för just den grupp som nämndes behöver vi göra ännu mer. Vi behöver framför allt se hur många av dem som egentligen har en arbetsförmåga som man kan räkna utifrån. Det visar sig nämligen att det kanske inte är riktigt så många som vi först trodde. Mer kommer att följa.

#### *Svenska initiativ i EU-parlamentets klimatarbete*

Anf. 50 LENA HALLENGREN (s):

Fru talman! Mycket kretsar kring statsministerns besök i USA och mötena med George Bush och Arnold Schwarzenegger. Jag föreställer mig att du har haft intressanta möten och kanske har givit en del inspiration till det svenska klimatarbetet.

Sverige har under en längre tid haft ett gott utbyte med delstaten Kalifornien i flera avseenden. Bland annat undertecknades ett *memorandum of understanding* 2005. Att kalla det för att man plöjer jungfrulig mark är kanske inte en helt riktig beskrivning.

Jag vill i stället fråga statsministern varför statsministerns parti i Europaparlamentet inte plöjer lika jungfrulig mark. Man har inte deltagit i det tillfälliga klimatutskottets arbete, och man har heller ingen ledamot i det utskott som konstituerades i EU-parlamentet den 22 maj.

Anf. 51 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Det är ömsom stort och ömsom smått här.

Vi har fyra representanter i Europaparlamentet. Det finns väsentligt många fler utskott och verksamheter där. Jag är ofta imponerad över hur mycket och hur brett Europaparlamentarikerna försöker arbeta, vilket parti de än kommer ifrån. Men Lena Hallengren får ursäkta om jag inte känner till de exakta detaljförhållandena när det gäller varför de inte har varit på vissa möten av konstituerande karaktär.

Visst finns det ett sådant papper som har undertecknats av Sverige och Kalifornien. Det var ett av skälen till att jag blev uppmuntrad av guvernören att komma dit. Jag tror att vi har ännu mer att göra. Mycket av den förnybara teknik som växer fram i Kalifornien och som av guvernör Schwarzenegger beskrivs som en stor framtidsbransch, ett sätt att vid sidan av den viktiga filmindustrin i Kalifornien skapa förutsättningar för jobb i framtiden, är något vi bör ta till utgångspunkt även här.

Här kan svenskt kunnande göra skillnad. Här kan vi utbyta erfarenheter därför att vi ligger väldigt långt fram i utvecklingen båda två. Det

är väl bra att det är så, men det viktiga är att det binds mycket närmare än vad det har varit tidigare.

Prot. 2006/07:112  
24 maj

#### *Ensamkommande flyktingbarn*

*Statsministerns  
frågestund*

Anf. 52 CHATRINE PÅLSSON AHLGREN (kd):

Fru talman! Min fråga gäller ensamkommande flyktingbarn. Att komma till Sverige som flykting måste vara oerhört svårt med den bakgrund som i princip alla har. Hur det är att komma utan vårdnadshavare, utan föräldrar, är fruktansvärt svårt för oss att förstå.

I dag finns det ungefär 300 barn på så kallade flyktingförläggningar på tre fyra ställen i landet. Varje vecka kommer 30 ungdomar, barn och unga, till Sverige ensamma.

Jag känner ett stort behov av att lyfta fram den här frågan. Min fråga är därför till Fredrik Reinfeldt: Vad kan regeringen göra för att öka tryggheten för de här oerhört utsatta människorna, som kommer till Sverige ensamma?

Anf. 53 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! I en orolig värld finner många människor skäl att fly. En hel del har inte möjligheter att fly fast de skulle vilja och behöva. Andra kommer till andra delar av världen. Många kommer till Sverige.

Vi får aldrig glömma bort att en utgångspunkt naturligtvis ska vara att vi ska försöka vara en del av ett starkt världssamfund för att mötas och skapa fred, förutsättningar för säkerhet och utveckling i olika delar av världen. Men det är riktigt att många ensamma barn har kommit till Sverige. Jag delar helt beskrivningen av deras situation i många fall. Regeringen har därför lagt fram en del förslag som vi hoppas ska förbättra den situation som de har. Vi har bland annat föreslagit att man ska höja ersättningar för platser i gruppboenden. Vi har höjt den årliga grundersättningen, och vi har förbättrat ersättningen för den vård som många av dem behöver.

Vi ser också att flera kommuner till följd av detta nu skriver avtal, alltså att det blir fler av barnen som faktiskt får stöd för att stanna i Sverige. Vi följer den utvecklingen och ser att den positiva utvecklingen fortsätter.

#### *Ryska oljetankrar i Östersjön*

Anf. 54 CARL B HAMILTON (fp):

Fru talman! I måndags fattade den ryska regeringen ett beslut som kan få stora konsekvenser, nämligen om infrastrukturinvesteringar för export av ytterligare olja genom Finska viken och förbi Gotland ned mot södra Östersjön.

Det är alltså en väldigt stor ökning, ungefär två tredjedelar, enligt mina beräkningar. Det är ungefär 500 ytterligare fartygslaster per år, en ny tanker var sjuttonde timme.

Det här ligger inte i Sveriges intresse, inte i Finlands eller Estlands heller. Och det är naturligtvis miljörisken och risken för kollisioner och olyckor som jag tänker på.

Vårt nationella intresse är ju det motsatta, nämligen att försöka få Ryssland och Polen – det är dem som det gäller här – att ha en oljeledning över land mellan sina länder.

Om det trots allt skulle bli en sådan här pipeline och oljetransport på fartyg undrar jag vilka åtgärder regeringen är beredd att vidta för att förbättra säkerheten och övervakningen i Östersjön.

Anf. 55 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Utgångspunkten är naturligtvis att ryssarna är suveräna när det gäller att fatta beslut om att öka kapaciteten i sina egna hamnar. Men vår utgångspunkt är ju att vi ska försöka samla Östersjöns stater till att gemensamt agera mot det växande hot, får man säga, som bland annat den omfattande trafiken på Östersjön utgör. Det är ju ett hav som inte på alls samma sätt var trafikerat förr men som nu är mycket hårt trafikerat.

Jag har själv, på plats på Gotland, kunnat följa det arbete som man gör för att försöka följa upp de oljeutsläpp, över 300 till antalet, som sker varje år. Man försöker finna svar på frågorna: Vem är det som släpper ut? Varför? Hur kan man åtgärda det? Det är ett arbete som redan görs i Sverige som behöver göras tillsammans med andra.

Vi har också kommit överens om att fasa ut alla oljetankrar med enkla skrov före 2010, vilket är ytterligare ett exempel på hur man kan möta detta. Men vi tar initiativ också inom det havsmiljöarbete vi gör och när det gäller de förslag som kommer att följa om att göra ytterligare åtgärder när det gäller bland annat detta.

#### *Översynskonferensen om förbud mot klusterbomber*

Anf. 56 VERONICA PALM (s):

Fru talman! Vi har i tidigare replikskiften i dag hört hur Sveriges tydliga röst när det gäller demokrati och mänskliga rättigheter i världen sakta tonas ned. Ännu ett exempel på det är debatten om ett internationellt förbud mot klusterbomber.

I dag fattade en enig kammare, samtliga sju partier, beslut om att förorda ett internationellt förbud mot klustervapen, i enlighet med Oslo-deklarationen. Det är vapen som dödar civila till 98 procent. 40 procent av dem som dödas är barn.

I går började den översynskonferens då man på riktigt ska börja arbeta med texterna, ska göra jobbet för att nå det internationella förbudet. Sverige är inte där. Sverige deltar inte. Det är fruktansvärt pinsamt och dåligt. Jag vill ge statsministern chansen att här i kammaren och inför tv-publiken förklara varför Sverige inte deltar i denna översynskonferens.

Anf. 57 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Sverige deltar aktivt i den Osloprocess som pågår kring dessa frågor men finns inte på plats i Lima just nu av, som det har angivits för mig, mer praktiska skäl. Men det ska inte tolkas som att vi inte fortsatt är en del av denna process.

Det är det enkla svaret. Vi är också verksamma när det gäller att bejaka de här internationella regleringarna för att man ska komma till rätta med dessa vapen.

*En bortre gräns för sjukskrivning*

Anf. 58 LISELOTTE OLSSON (v):

Fru talman! Vi har under det senaste årtiondet sett en mycket markant svängning inom sjukförsäkringsområdet. Det har varit rättigheter och något som finns för individens behov av trygghet vid till exempel sjukdom. Nu har vi sett en inriktning mer mot individers skyldigheter gentemot samhället.

Det här nya synsättet har blivit väldigt tydligt efter maktskiftet i höstas då vi har sett flera förslag och beslut som har lett till hårdare tag och jakt på sjukskrivna.

Reinfeldts regeringskamrater i Folkpartiet har i en rapport öppnat för ett införande av en bortre parentes i sjukförsäkringen. Det skulle alltså innebära att alla som är för sjuka för att arbeta förlorar möjligheter att försörja sig efter ett år. I andra EU-länder har vi sett vad detta kan leda till. Långtidssjuka är beroende av socialbidrag eller tvingas i värsta fall till tiggeri.

Nu till min fråga. Jag undrar vad statsministern tycker om en bortre gräns när det gäller möjligheten att vara sjukskriven. Har Folkpartiet stöd i regeringen för att öppna för denna bortre parentes? Om svaret är ja undrar jag: Vad kommer att hända med en sjuk person som blir utkastad från sjukförsäkringen?

Anf. 59 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Den bortre gränsen infördes med stöd av Vänsterpartiet i början av 2000-talet då man automatiskt fördes över till sjuk- och aktivitetsersättning efter tolv månaders långtidssjukskrivning. Eftersom detta var precis lika felaktigt som den övriga beskrivningen var kan jag också passa på att påminna om att mycket av kontrollåtgärderna, som det hänvisades till, infördes redan under den förra mandatperioden.

Jag minns detta därför att en del av det här skrev vi en rapport om i Moderaterna år 2002. Den hänades, och man sade att det här var helt felaktigt och att det var dåliga utgångspunkter. Jag har flera gånger påpekat för Göran Persson att jag inte tror att han missade en enda punkt i rapporten. Detta genomförde han sedan tillsammans med er innan han mötte väljarna 2006.

Det handlade om att anställa massvis med kontrollanter på Försäkringskassan och allting som ni har varit med och givit medel till via beslut här i riksdagen.

Det vi nu försöker göra är att också se till att människor kan få jobb – för det glömde ni – så att det inte bara blir en jakt på människor med någon sorts konstig utgångspunkt. Nu ska vi också se till att vi har en arbetsmarknad som fungerar.

(Applåder)

Anf. 60 MAX ANDERSSON (mp):

Fru talman! I går låg det 17 döda valar på Sergels torg, valar som dött för människohand, lika många som dör varje halvtimme. Just de här hade dött genom fartygskollisioner och som bifångst.

Det var Greenpeace som manifesterade mot att 300 000 valar dör för människohand varje år. Valarna är hotade, och Sverige gör tyvärr inte tillräckligt.

Många länder, framför allt Japan, driver nu på för att återuppta den kommersiella valfångsten. Åtta av tio svenskar är enligt opinionsundersökningar emot detta.

Här är dock inte regeringen bara passiv. På måndag åker en representant för Sveriges regering till Anchorage i Alaska för att rösta för ett återupptagande av den kommersiella valfångsten. Jag undrar: Är statsministern medveten om detta, och hur kan han förklara den ståndpunkten?

Anf. 61 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Jag var inte med på Sergels torg. Jag har i annat sammanhang framfört, bland annat till den isländske statsministern, de synpunkter vi har på att återuppta kommersiell valfångst. Så nog har vi varit tydliga med att vi inte vill överge den internationella samsyn som har funnits i dessa frågor.

Vad som är den exakta ståndpunkten som ska framföras i Anchorage har jag inte haft möjlighet att kontrollera, men jag har ingen anledning att tro annat än att vi fullföljer denna linje och att det förmodligen är någon del av någon förhandling. Men det måste jag underrätta mig bättre om innan jag kan ge ett fullständigt svar i detta.

#### *Kultur i vården*

Anf. 62 SOLVEIG TERNSTRÖM (c):

Fru talman! Jag vill ställa en fråga om kultur i vården. Men först vill jag läsa upp något: Marknadsekonomi är inte svaret på människans alla frågor. Samhället byggs också med moral och kultur. Genom moral och kultur fylls människan med innehåll. Kulturen övar oss i att vara människor. En människa befriad från moral och kultur är en människa utan bröstorg.

Dessa rader läste jag för två år sedan i en artikel undertecknad Fredrik Reinfeldt. Det var vackert. Underbart, statsministern.

Nu vill jag ställa en fråga: Kan kultur få en ännu större och mer betydelsefull uppgift i vårt stressade och rotlösa samhälle, en uppgift i en vidare och direkt nyttobetonad anda?

Det finns redan många bevis i utredningar och forskning för att kultur och hälsa hör ihop och att kultur i vården har en förvånansvärd, mirakulöst god läkande effekt, inte minst i äldrevård och psykvård, jämförbar med biokemiska läkemedel. Det är en tillväxtfaktor alltså. Vad väntar vi politiker på?

(Applåder)



Anf. 63 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Det finns många kulturvänner samlade här. Det är bra. Jag har själv följt hur man ofta i vården jobbar just med kulturella uttryck för att nå fram till människors sinne och få en utveckling som ibland är svår att nå fram till på andra sätt. Så jag har stor respekt för utgångspunkterna för sättet att ställa frågan. Vi bör ha attityden att släppa fram olika typer av sätt att möta människan. Problem är ofta komplexa. Det är inte alltid bara det fysiska. Det länkar ofta in i det mentala.

Låt inte påskina att jag på något sätt skulle stå emot detta! Sedan gäller det hur man ska finna formerna för att nå fram och hur man ska utforma politiken. Det är mångas ansvar, inte minst för landstingspolitiker som har det direkta ansvaret för sjukvården.

#### *Trav- och galoppsporten och en omreglering av spelmarknaden*

Anf. 64 LARS WEGENDAL (s):

Fru talman! Trav- och galoppsporten och dess framtid är av stor betydelse för stora delar av landet. Sporten och näringen är av naturliga skäl till största delen en glesbygdsverksamhet. Den 13 maj kunde jag läsa i olika medier att Centerpartiet svängt i frågan om statligt reglerad spelmarknad. Tydligt är att moderater och folkpartister även i denna fråga lyckats åstadkomma en kovändning hos Centerpartiet.

Men vi måste alla vara helt klara över att ATG spelar en väsentlig roll när det gäller hästsporten och näringens överlevnad. Så min fråga är: Vilken konsekvens kommer en omreglering av spelmarknaden att få för hästsporten och hästnäringens framtid i Sverige? Jag förutsätter att sådana kalkyler är gjorda i Regeringskansliet. Och hur ska sporten och näringen ekonomiskt tryggas på lång sikt om någon annan aktör än ATG får licens på den här marknaden?

Anf. 65 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Det är väl säkrast att Centerpartiet får svara för sig. Några färdiga svar har inte alliansregeringen givit i dessa frågor. Men jag fångar det ord Lars Wegendal använder som jag tror är helt rätt. Vi talar om en omreglering. Vi talar inte om ett regellöst tillstånd – nu får ni göra som ni vill. Det handlar om att anpassa sig till en förändrad förutsättning som bygger på att den gamla synen att det går att driva monopol i realiteten, i praktiskt liv – fråga våra tonåringar – inte finns längre och inte fungerar på det sätt som vi en gång såg. Då blir det reglerat i vissa delar med särskilda skatter och helt oreglerat i andra.

För dem som tar verkligheten som utgångspunkt för att utforma sin politik blir det viktigt att försöka omreglera denna marknad att fungera bättre men fortfarande regelstyrt och med intressen av det slag som här nämns, trav- och galoppnäring, idrottsrörelse, ideella organisationer och kulturella verksamheter för att också få ett stöd till följd av hur vi omreglerar denna marknad. Det är en av de mycket viktiga utgångspunkter vi ska ha när vi gör det arbetet.

Anf. 66 LAILA BJURLING (s):

Fru talman! På SVT:s hemsida läste jag här i veckan: Allt fler slipper köa för att få vård tack vare att de har en privat sjukvårdsförsäkring. Där står det också att försäljning av privata sjukvårdsförsäkringar har ökat med minst 20 procent. Det är naturligtvis bra om det inte finns några köer i vården, men vi socialdemokrater har länge varnat för att det kommer att bli två väntrum på sjukhusen i ett borgerligt Sverige, ett för dem som har råd med privata försäkringar och ett för dem som förlitar sig på den allmänna försäkringen.

Tycker statsministern att det är rättvist att den som har råd med privat försäkring ska få vård före den som inte har råd? Ska det inte längre vara behovet av vård som avgör?

Anf. 67 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Jag menar inte frågeställaren, men tror ni att det uppstod sjukvårdsförsäkringar efter det att den borgerliga regeringen tillträdde? Är det någon som har gått på det? Detta fanns förut i det vänsterdominerade Sverige, massvis, och det växte redan då. Varför? Jo, för att folk möttes av köer i den offentliga sjukvården.

Vad har då den borgerliga alliansregeringen sagt sig vilja göra? Jo, ytterligare ansträngningar för att få bort dessa köer som i grunden är drivkraften för att väldigt mycket av dessa vårdförsäkringar går att sälja. Ju mer framgångsrika vi blir i detta, desto mindre intressant kommer det att vara att behöva ha den här typen av försäkring. Så lyckönska oss i dessa ansträngningar, och stöd oss i vårt arbete för att korta vårdköerna! Vi vill ha den princip som du anger: efter behov, och helst utan köer.

Sedan ska jag gärna säga att om det finns utrymme i sjukvården, om det finns ledig kapacitet – jag har varit på många vårdinrättningar i Sverige där det finns – så har jag inget emot att man kan sälja en tjänst, gärna till någon som kommer utomlands ifrån, och på det sättet tillföra mer resurser till den svenska sjukvården, mer pengar för att kunna få kvalitet i svensk sjukvård.

*Regeringens syn på svenska kollektivavtal*

Anf. 68 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (s):

Fru talman! Min fråga till statsministern gäller att generaladvokaten från EG-domstolen i går lämnade sitt utlåtande över den så kallade Vaxholmsdomen. Jag har noterat att ingen från regeringen har kommenterat den, men jag förutsätter att arbetsmarknadsministern är väldigt nöjd med domen. Han har ju sagt sig stå bakom den svenska modellen, han vill ha kollektivavtal, och han tycker även att löntagare ska vara med i facket.

Däremot har jag noterat att förfärligt många borgerliga ledamöter, inte minst i den här kammaren, har spytt sin galla över yttrandet men också över fackföreningsrörelsen i sig. Vad yttrandet egentligen säger är ju att tillvägagångssättet att hävda svenskt kollektivavtal på svensk mark har skett i enlighet med de regler som generaladvokaten bedömer.

Jag skulle vilja be statsministern att redogöra för regeringens linje. Är det Littorins linje som gäller, eller är det de borgerliga ledamöternas linje som gäller? Jag tycker att det ger en väldigt splittrad bild från regeringen och regeringspartierna av var man står i den här frågan. Ett rakt besked till fackföreningsrörelsen och de fackliga medlemmarna vore väldigt bra i det här läget, statsministern.

Anf. 69 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Jag har flera gånger nämnt att jag som alternativ till den svenska kollektivavtalsmodellen ser att i stället gå fram med mer av lagstiftning. Det är det mer gängse ute i Europa. Jag har därför flera gånger sagt att vi ska stödja ansträngningarna att få behålla vårt sätt, vår modell för hur vi sätter löner i Sverige. Det yttrande som kom från generaladvokaten är ju på det sättet i linje med hur regeringen företräder Sverige i den här konflikten. Det uttalade jag också i går, men det var förmodligen så väntat att det inte återgavs i särskilt många medier.

Däremot kan vi konstatera att generaladvokatens yttrande bara är en del i en rättsprocess som ännu inte har nått sin slutpunkt, det vill säga EG-domstolen har ännu inte fattat sitt slutgiltiga besked. Därför tycker jag att vi ska avvakta det slutgiltiga beskedet, delvis för att man inte alltid följer generaladvokatens utgångspunkter. Men, som sagt, det besked som kom är i linje med den linje som den svenska regeringen har stått bakom.

#### *Lönebidrag och sociala företag*

Anf. 70 DÉSIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (kd):

Fru talman! Jag har en fråga till statsministern som gäller personer med lönebidrag och deras behov av så kallade sociala företag. Regeringen har avsatt mer pengar än tidigare regeringar till lönebidrag, vilket är mycket glädjande. I dag finns det många personer med funktionshinder eller nedsatt arbetsförmåga som är arbetslösa men som med hjälp av ett lönebidrag får möjlighet att komma in på arbetsmarknaden. Många så kallade sociala företag, exempelvis Erikshjälpen och Hela Människan, har utvecklat verksamheter som gör att de här personerna kan komma in på arbetsmarknaden. De får en träningsplats. Tyvärr upplever många av dessa företag att arbetsförmedlarna inte längre stöder dem i detta arbete. Man får inte den hjälpen, trots att det finns mer pengar i budgeten till lönebidrag.

Min fråga är: Hur ser statsministern på detta? Hur ser den nya regeringen på behovet av socialt företagande i framtiden?

Anf. 71 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Ju mer man växlar över från en arbetsmarknadspolitik mer inriktad på att folk inte ska se arbetslösa ut till att försöka utgå från att alla människor har arbetsförmåga, men där en hel del kräver stöd för att kunna fungera i arbetslivet, desto mer uppenbart blir det att man behöver den typ av ansträngningar som Désirée Pethrus Engström nu nämner.

Därför tycker vi till exempel att lönebidraget, som är ett sätt att faktiskt komma in i en reguljär arbetsmarknad men med ett stöd för att kunna fungera, är en bra metod. Den är bättre, som sagt, än dem som ofta varit inriktade på att man ska hamna vid sidan av i någonting som inte är den egentliga arbetsmarknaden.

Om den beskrivning som här ges stämmer måste vi göra ytterligare ansträngningar kring att forma Arbetsmarknadsverket. De ska finnas till stöd för matchning så att personer kan komma in hos arbetsgivare. Jag har ingen grund att ifrågasätta, men heller inte bekräfta, den bild som Désirée Pethrus Engström här ger. Men vi har mycket kvar att göra när det gäller att reformera Arbetsmarknadsverkets sätt att arbeta med aktiv matchning, in på arbetsmarknaden och med bland annat lönebidrag som stöd.

#### *Frågan om livstidsdömda Annika Östberg*

Anf. 72 CARIN RUNESON (s):

Fru talman! Vi är många som med intresse har följt statsministerns besök i USA. Att diskutera miljöfrågor med ledande politiker är naturligtvis lovvärt, men det finns också andra frågor som vi hade hoppats skulle få visst utrymme.

För mig och många andra hade det varit av intresse om statsministern hade tagit upp frågan om livstidsdömda Annika Östberg och hennes öde. Men den frågan var tydligen för liten och oväsentlig. Efter 26 år i fängelse borde hon kunna få sin dom tidsbestämd så att det över huvud taget går att diskutera en överflyttning till ett svenskt fängelse.

Jag vill fråga statsministern: Varför togs inte frågan om Annika Östberg upp, vare sig med president Bush eller med guvernör Schwarzenegger?

Anf. 73 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Jag var väldigt tydlig med syftet med min resa. Jag ville förstå amerikansk politik och syn på klimatstrategi, eftersom jag tror att det är oerhört viktigt att få USA att komma med mer aktivt i arbetet för att möta den globala klimatutmaningen. Jag fann väldigt mycket positivt att arbeta vidare utifrån.

Det har pågått ansträngningar kring Annika Östberg från svensk sida sedan 1985. Det är tydligen väldigt många som har gjort det på ett sätt som inte har fungerat, eftersom hon är kvar i Kalifornien. Vad som är rätt metod för att försöka påverka kan man diskutera. Det bästa sättet är inte alltid att skriva mycket om det i tidningarna eller försöka prata högt om det på ett sätt som ska skapa skuld känslor hos den man ska möta.

Min utgångspunkt var att jag var väldigt glad över att med kort varsel, vill jag påpeka, kunna få mötet med guvernör Schwarzenegger på plats, och jag var tydlig med honom vad syftet var. Då tycker jag att man ska hålla sig till det när man möts.

Anf. 74 HELEN PETTERSSON I UMEÅ (s):

Fru talman! I december besökte statsministern Kiruna och fick där en fråga om den så kallade Ekströmska utredningen om jakt och fiske i samverkan. Statsministerns besked i Kiruna var väldigt tydligt: Den Ekströmska utredningen skulle gå direkt i papperskorgen. En lättnadens suck spred sig genom hela Norrland.

Nu har utredningen dykt upp på bordet igen. Det hänvisas till de politiska förslagen i utredningen i motionsbetänkande efter motionsbetänkande, och debatten kring utredningen har tagit ny fart i de norra delarna av Sverige.

Det ges dock lite olika besked om var utredningen ligger. Den är ju under beredning. Det sägs att man inte ska göra någon politik av den. Ändå hänvisar man till de politiska förslagen i beredningens slutbetänkande.

Min fråga till statsministern är: Ligger den Ekströmska utredningen verkligen kvar i papperskorgen? Kan statsministern fortfarande garantera att det inte kommer att göras politik av utredningens förslag?

Anf. 75 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Fru talman! Politiska förslag har en tendens att ha nio till arton liv ungefär. Det vill säga, frågor dyker ibland upp eller hänvisas till i olika sammanhang. Det kan finnas resonemang i utredningar som är lovvärda men som ändå leder till att man tycker att den åtgärdsmix som kommer som ett förslag inte är den bästa. Något kanske är bra, men mycket fungerar inte.

En utgångspunkt var att konstatera att det finns kraftig kritik mot utredningen på plats – hos dem som lever i norra Sverige. Det var därför jag sade att utan den typ av stöd som vi tycker krävs kan vi inte se att man fullföljer utredningen. Jag har ingen annan uppfattning i dag.

Anf. 76 ANDRE VICE TALMANNEN:

Med detta är dagens frågestund med statsminister Fredrik Reinfeldt avslutad. Vi sänder ett varmt tack till statsministern och alla deltagare i frågestunden.

**9 § (forts. från 7 §) Järnvägspolitik och andra järnvägspaketet (forts. TU12)**

*Järnvägspolitik och  
andra järnvägspaketet*

Anf. 77 STEN NORDIN (m):

Fru talman! Jag vill först för ordningens skull yrka bifall till förslaget i trafikskottets betänkande TU12.

Vi vet att en effektiv och modern järnvägstrafik är en av de avgörande faktorerna för de ambitioner vi har för regionförstoring och för en fungerande arbetsmarknad med den grad av rörlighet som dagens arbetsliv många gånger förutsätter.

Jag måste, fru talman, ändå reagera på hur ledamöterna från vänsterkartellen uttrycker sig när man talar om järnvägstrafik. Vi har ju en ganska stor enighet kring att järnvägstrafiken är viktig. Men attityden är att detta är ett måste. Det känns ungefär lika roligt som vadmalsbyxor och foträta skor när ni talar om järnvägstrafiken. Inse i stället att detta är modernitet! Detta är i hög grad något som på sina egna meriter kan locka till sig resenärer. Det är en bekvämlighet att kunna resa till jobbet med tåg, till exempel i Mälardalen, Skåne eller var det nu är. Det är en bekvämlighet att kunna ta snabbtåg i framtiden genom Europa – tåg som går ända upp till 500 kilometer i timmen.

Det ligger en enorm utvecklingskraft och modernitet i detta, och jag tycker att det många gånger kommer bort i debatten. Det kommer bort i debatten när man ängsligt tillbakablickande drömmer sig tillbaka till det gamla SJ-monopolets tid och beskriver detta, vilket i alla fall vissa delar av vänsterkartellen gör, som en tid av trygghet och väl fungerande järnvägstrafik.

Fru talman! Det var väl ändå så och så med den saken. Jag tågpendlade själv några år på 80-talet mellan Uppsala och Stockholm och har upplevt just detta med bekvämligheten. Det är skönt att tågpendla i stället för att köra bil. Man kan läsa. Man kan sova. Man kan prata med någon eller vad man nu vill. Men jag har också upplevt hur eländigt det kan vara när det inte fungerar. Jag har upplevt det gamla monopolets järnvägsvagnar som det snöade in i på vintern, och då talar vi inte om 50-talet när jag föddes utan om 80-talet.

Fru talman! Jag tycker att det är viktigt att tala just om järnvägen som en framtidsprodukt som kan vinna väldigt mycket på sina egna meriter.

I den transportpolitik som riksdagen har lagt fast understryker vi också järnvägstrafikens betydelse för effektivare transporter, för vår miljö och för hushållningen med energi. Med tanke på den tidigare debatten skulle vi kunna lägga till trafiksäkerheten, eftersom den tunga trafiken är inblandad i väldigt många av de olyckor som inträffar på något sätt.

Vi har fortfarande en lång väg att gå. Trafikutskottet besökte Sveriges största hamn för ett tag sedan. Därifrån går mycket gods till Stockholm, men fortfarande går 80 procent på väg och bara 20 procent på järnväg. Det finns alltså mycket att göra.

Det är för att nå de här målen som vi måste släppa fram mer av effektivitet, mer av modernisering, mer av utveckling. Därför är marknadsöppning och konkurrens otroligt viktigt, på detta område som på alla andra områden. Tänk om vi skulle ha haft ett enda stort statligt IT-bolag. Jag tror inte att det hade blivit mycket utveckling inom IT då.

Det här är ett arbete som måste ske på Europeanivå. Jag håller med om att konkurrensen och konkurrensmöjligheterna långsiktigt självklart måste vara ömsesidiga. Det är därför som vi jobbar med de här frågorna på EU-nivå.

Andra järnvägspaketet, som vi nu antar, är ju en viktig del i den fortsatta EU-harmoniseringen av järnvägslagstiftningen. Men det är betydligt mer som måste göras, såväl inom EU som nationellt i Sverige, för att vi ska kunna fortsätta reformera järnvägstrafiken och nå marknadsöppningar. Nu handlar det främst om godstrafiken.

Det är i högsta grad, fru talman, ett svenskt intresse att godstrafiken nu blir en fungerande konkurrensmarknad. Tittar vi till exempel på Green Cargos siffror ser vi att vi har mer utgående godstrafik från Sverige. Våra företags export ökar snabbare än den nationella godstrafiken. Sedan skulle vi vilja att den nationella också ökade. Men det är klart att vi när vi ser att vi har en snabbare ökning av den utgående godstrafiken också inser att konkurrens och marknadsöppning är någonting som vi har att vinna på.

Det har hänt mycket på 10–15 år. Det har hänt mycket när det gäller järnvägstrafiken sedan jag tågpendlade. Vi har i viss mån konkurrens även i persontrafiken. Men det är klart att vi känner en otålighet, fru talman, över att det går så oändligt snigelaktigt långsamt att nå fram till detta. Jag tillhör verkligen inte dem som hyllar att tredje järnvägspaketet fastnade i EU, eller mer eller mindre avslogs och nu blir föremål för förlikning. Detta är ett bakslag för järnvägstrafiken, ingen framgång för den som vill att vi människor ska resa mer med järnväg. Detta är viktigt att understryka, fru talman.

Jag tror att det här arbetet ändå kan bedrivas framgångsrikt. Jag har lyssnat på oppositionens invändningar på några av punkterna, och jag tänkte kommentera det viktiga redan nu. Det ena har jag väl berört inledningsvis. Det är det som jag tyckte att framför allt Vänsterpartiet men även Miljöpartiet talade sig rätt varma för – den gamla monopoltiden. Jag tror som sagt inte att det är någon framkomlig väg, tvärtom.

Men det fanns också en oro för att regeringen nu släpper på kravet på ömsesidighet i en viss del, nämligen när det gäller godstrafiken. Nu ska man inte förstora – det framgår också av betänkandet – vilken omfattning det beslutet har, det vill säga hur många länder det är som de facto kommer att stänga igen för svenska transportörer. Men jag tror att regeringen gör en helt riktig bedömning här, att vi har att vinna på ökad konkurrens inom godstrafiken.

Då har vi också att vinna på att våga vara föregångare och visa andra länder. Vi behöver ju visa flera av de stora europeiska nationerna hur vi som litet land kan gå före och hur vi som litet land kan se att vi har att vinna på konkurrensen. Man kanske inte i Tyskland och Frankrike skulle behöva vara så förtvivlat ängsliga för den konkurrens som de i vissa delar lever på. De ska till exempel vara glada för att vi inte sätter ut statliga företag som ska bygga järnvägsvagnarna och loken utan att vi faktiskt handlar upp dessa på en konkurrensutsatt marknad. Den här argumentationen, fru talman, måste föras vidare inom den europeiska gemenskapen.

Det är med glädje som vi tar ytterligare ett steg, men det är med otålighet som jag tillsammans med många motionärer från allmänna motionstiden, vars motioner vi behandlar här, konstaterar att det finns väldigt mycket mer av avreglering som måste göras. Utskottet och regeringen är helt överens om att det här arbetet ska gå vidare i enlighet med vad många av motionärerna också yrkar på.

Därmed, fru talman, yrkar jag alltså bifall till förslagen i trafikutskottets betänkande.

Anf. 78 CHRISTINA AXELSSON (s) replik:

Fru talman! Det är intressant att höra hur Sten Nordin jämför att åka tåg med att ha fotriktiga skor. Jag ska säga att jag tycker om både att ha fotriktiga skor och att åka tåg. Det gör jag också dagligen. Det är bekvämt.

Men nu pratade vi om andra järnvägspaketet som framför allt handlar om gods. Då säger Sten Nordin att det är därför vi jobbar med ömsesidigheten på EU-nivå. Det var ju det jag frågade om. Hur gör man då för de speditörer och befraktare som vi nu öppnar för?

De auktoriserade företagen säger direktivet att vi ska öppna för. Det är helt klart. Det är jag också för. Men hur blir det för de andra? Det står också i vårt betänkande att det endast är ”ett mycket begränsat antal länder som vid sidan av Sverige har infört sådana bestämmelser i sin lagstiftning”. Vi fick höra när vi fick det här redovisat i utskottet att det var bara ett par stycken.

Då undrar jag fortfarande, Sten Nordin: Är det inte bättre att vi håller kvar vår ömsesidighet? Då kommer ju de andra naturligtvis att vilja ha det. Då kommer de att öppna för sig. Är det inte på så sätt vi kan få en ökad konkurrens i hela EU? Det måste väl vara lika bra för Frankrike att ha en ökad konkurrens som det är för Sverige. Dessutom tror jag att de åker mer tåg i Frankrike.

Anf. 79 STEN NORDIN (m) replik:

Fru talman! Jag tror att Christina Axelsson och jag tillsammans måste övertyga andra länder i Europa om att öppna för konkurrens. Där har vi ett gemensamt uppdrag i EU-parlamentet. Det är glädjande, fru talman, att vi ändå en bra bit på väg har en samsyn med Socialdemokraterna när det gäller behovet av marknadsöppning. Sedan har ni en ängslighet när det gäller att pröva om Sverige ensidigt ska göra en marknadsöppning för godstrafiken och inte ställa ömsesidighetens krav.

Men jag tror, som jag sade i mitt huvudanförande, att vi som ett litet land ska våga gå före här. Vi är ett litet land som i hög grad är beroende av en väl fungerande godstrafik. Mycket av trafiken går ut från Sverige och därför är vi också beroende av att vi har en väl fungerande konkurrens, att järnvägen moderniseras så att det blir en reell konkurrens mot vägtrafiken.

Jag tror att vi gör helt rätt när vi, som regeringen nu föreslår, provar att gå före. Men det är klart, fru talman, att detta måste ske samtidigt som man noga följer hur utvecklingen går. Den här diskussionen är ju inte avslutad i EU-parlamentet. Vi har tredje järnvägspaketet. Jag är i dag inte beredd att säga att vi ensidigt skulle avreglera persontrafiken, även om man många gånger, det tror jag Christina Axelsson skulle kunna hålla med mig om, är frestad när det inte fungerar. Men här gäller det att vi kan få de stora länderna att förstå att konkurrens måste införas även på detta område, på samma sätt som gäller väldigt många andra områden. Jag tror på den svenska linjen att vara föregångare.

Anf. 80 CHRISTINA AXELSSON (s) replik:

Fru talman! Uppriktigt sagt, Sten Nordin, tror inte jag att du har läst det här ordentligt. Vi öppnar, ja, det gör vi ju i och med andra järnvägsdirektivet – om du har läst direktivet. Det är för dem som inte är auktorise-



rade, alltså de som inte har fått den här A- eller B-licensen, som vi har möjlighet att fortfarande ha en ömsesidighetsprincip, och det är klart att de inte är så många.

Men då undrar jag så här: Varför ska vi öppna för dem? Varför inte ta det lite piano, som jag sade att vi brukar säga, i alla fall i Huddinge där jag bor? Vi avvaktar tills vi har öppnat den här cabotagemöjligheten för de andra företagen och ser hur det fungerar innan vi släpper möjligheten för de andra. Det är på så sätt och för dem vi faktiskt har möjligheter, och det säger också regeringen i sin proposition. Där har vi regeringen med oss. Varför ska vi öppna för dem också? Jag förstår inte. Ökar konkurrensen i Sverige därför att vi gör så? Varför ska vi inte försöka få ökad konkurrens i de andra länderna och sätta press på dem genom att vi har kvar vår ömsesidighet? Det är ungefär som att ha fotriktiga skor: Det känns skönt.

Anf. 81 STEN NORDIN (m) replik:

Fru talman! Det är skönt med sköna skor. Sköna skor innebär här att våga gå före.

Jag har läst detta lika bra som någon annan, Christina Axelsson. Det här handlar om en bedömning av vad som gynnar konkurrensen. Jag tycker inte riktigt, fru talman, att Christina Axelsson har utvecklat vad målet är. Målet är en ökad konkurrens. Vi kan här luta oss mot att det finns flera remissinstanser som också har sagt detta. Bland annat har Sika efterfrågat en motivering om varför man inte föreslår att ömsesidighetsklausulen avskaffas även för organisatörer av trafik. Man måste hålla före vad som är huvudmålsättningen. Huvudmålsättningen är att öppna för konkurrens därför att vi vill få en ökad modern och effektiv godstrafik. Där tycker jag att regeringen har gjort rätt bedömning.

Anf. 82 PETER PEDERSEN (v) replik:

Fru talman! Man upphör aldrig att förvånas när man diskuterar trafikpolitiska frågor. Vid något tidigare tillfälle fick man för sig att det var den borgerliga kanten som hårdast, mest envetet och långsiktigt hade drivit frågan om att införa trängselskatter i Stockholm. Så var det inte. Däremot har ni kommit till insikt om att det kan vara en klok åtgärd.

Jag blir lika häpen nu när jag lyssnar på Sten Nordin. Det låter som att det är Moderata samlingspartiet som är mest progressivt och håller järnvägstrafiken högst av alla. Det är en skrattretande historieskrivning.

Jag törs säga att bland de motioner som finns på området är det Väns-terpartiet och Miljöpartiet som absolut tydligast framhåller järnvägens lov vad gäller framtida transporter av gods- och persontrafik.

Om det Sten Nordin säger stämmer är det märkligt – och det har vi debatterat tidigare – att man i framtiden skär ned på järnvägsinvestera-rens andel av infrastruktursatsningen jämfört med vägsatsningarna – om man nu tror att detta är framtidens melodi. Uppenbarligen tycker inte de som har skrivit budgeten så, utan de vill i huvudsak satsa på mer väg.

Vad gäller persontrafiken – vilket också framgår av betänkandet – har SJ fortfarande ensamrätt på en betydande del av järnvägsnätet. Vi har då sagt i vår reservation 1 att vi tycker att det i grunden är bra att man upp-rätthåller detta men att det också ska ställas krav. Det går inte att bara ha ett monopol – ensamrätt – utan då måste man ställa krav på trafikering.

Om inte det fullföljs är det rimligt att släppa in andra aktörer på den scenen.

Ni förespråkar ofta i samband med konkurrensutsättning och avreglering att konkurrensen ska ske på ett och samma spår. Jag har aldrig förstått hur man kan få mer plats in till Stockholms central, oavsett om det är 1, 14 eller 20 operatörer. Spårbristen är lika påtaglig ändå. Det är det stora problemet.

Anf. 83 STEN NORDIN (m) replik:

Fru talman! Det råder en stark enighet inom hela alliansen om att vi ska satsa på en modern järnvägstrafik. Jag själv och många av mina kamrater har varit involverade i lokal politik. Man ser den intima kopplingen mellan att planera nya bostadsområden och modern kollektivtrafik – många gånger spårbunden.

Detta står inte i motsats till att vi även behöver satsa på vägarna, fru talman. Denna kammare är belägen i Stockholm. Här tror jag att 40 procent av kollektivtrafiken går på väg, men i landet som helhet går 80 procent av kollektivtrafiken på väg. Även för kollektivtrafikens skull behöver vi vägar. Jag kan inte heller se att vi ska peka finger åt dem som behöver använda sin bil för att klara sitt dagliga liv och sin arbetssituation.

Detta står inte i kontrast till eller i motsats till behovet av att satsa på järnväg. Alliansregeringen har visat detta senast i vårbudgeten. Ökningen på 125 miljoner gick just till Banverket för underhållsåtgärder. Vi för många diskussioner om behovet av underhåll. Jag ser att Vänsterpartiet har tagit upp den frågan i en reservation. Det är definitivt inriktningen på vårt arbete.

Varken Moderata samlingspartiet eller något annat alliansparti tycker att man ska ställa järnväg och biltrafik mot varandra. Tvärtom ska järnvägen utvecklas så att den blir konkurrenskraftig. Vår tro är inte i första hand att detta sker med hjälp av monopolpolitik. Däremot behövs ett inslag från politiken för att säkerställa järnvägstrafik i hela landet.

Anf. 84 PETER PEDERSEN (v) replik:

Fru talman! Jag hade inte tänkt att ta den långa drapan om vem som är mest järnvägs-kramare. Men jag måste ändå konstatera att det framgår av motionerna vilka som lyfter fram frågorna. Även i fråga om budget-siffror är de 125 miljoner som Sten Nordin pratar om en liten del jämfört med de massiva järnvägssatsningar som föreslås från Vänsterns och Miljöpartiets sida. Vi pratar om allt från underhåll av de nedläggningshotade banorna till stora satsningar fram till 2015 på ett ökat banunderhåll. Vi borde vara överens om att om vi inte har en fungerande spårtrafik med tillräckligt antal spår hjälper det inte att hävda att det behövs fler operatörer och mer konkurrens.

Vi har träffat ordföranden i SJ AB. Jag tyckte att det då tydligt framkom att det finns klara farhågor hos SJ, och det är problem med att säga att det finns vissa marknadsöppningar och att tillåta vissa länssdelar att köra trafik själv. Vart ska då trafiken som ska gå interregionalt ta vägen? Det är konkurrens om samma spår. Vi föreslår då att man i stället bör samarbeta mellan länstrafikhuvudmännen, SJ AB och alla operatörer. Den enskilde resenären ska inte vid en tågförsening behöva bry sig om

ifall det är SJ:s eller Banverkets fel eller om det är Jernhusen som har stängt dörren så att man inte kommer in på stationen. Det ska gå att ringa till en person eller ett telefonnummer och få ett klart besked om vad som är problemet så att det går att vidta kloka åtgärder för att ta sig fram.

Jag har räknat ut att jag tågpendlar ungefär 50 mil i veckan. Det är utmärkt service, och det går att jobba på tåget. Jag är inte ute efter att kritisera järnvägstrafiken, men jag tror att den kan bli ännu bättre. Vi gör järnvägspolitiken och järnvägsresenären den största tjänsten genom att bygga ut spårkapacitet – inte minst i Stockholm. Det ska dessutom vara med nationella medel, tycker vi i Vänsterpartiet.

Anf. 85 STEN NORDIN (m) replik:

Fru talman! Peter Pedersen är framför allt monopolkramare. Jag tror inte att det är en framgångens väg. Varför började en gång det så djupt rotade statliga järnvägsmonopolet att vittra sönder? Jo, därför att det fanns en så förödande kritik mot det, det fungerade inte och hängde inte med i utvecklingen.

Vi kan nu se att det på europeisk nivå ändå sker rätt revolutionerande tekniska framsteg när det gäller järnvägen. Det vi för kanske tio år sedan trodde var fantasier och science fiction med snabbgående tåg kan nu ta upp konkurrensen med flyget på ett verkningsfullt sätt. Även i det nära perspektivet – regionförstoring och arbetspendling – är järnvägen konkurrenskraftig. Jag tror definitivt att vi måste släppa in fler operatörer som kan ha nya idéer, vill genomföra en teknisk utveckling, är lyhörda mot kunderna och så vidare.

Det handlar inte om kunderna. Kunderna vänder sig väl lämpligen till sin operatör. De ska inte behöva ringa till Banverket, Peter Pedersen eller Sten Nordin när de får problem. De ska vända sig till sin operatör. Det ska självklart räcka. Det är för kundernas skull som vi vill göra hela förändringen av lagstiftningen och framför allt se till att vi på europeisk nivå kan få en fungerande konkurrenssituation.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under 12 §.)

## **10 § En framtida havspolitik för EU**

*En framtida havs-  
politik för EU*

Föredrogs

trafikutskottets utlåtande 2006/07:TU14

En framtida havspolitik för EU.

Anf. 86 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Då går vi alltså över till att diskutera ett utlåtande från trafikutskottet om en så kallad grönbok från EU-kommissionen om *En framtida havspolitik för EU*.

Den uppmärksamme lyssnaren lägger märke till att det inte är ett betänkande utan ett utlåtande. Det är en liten nyhet i riksdagsarbetet och illustrerar riksdagens ökade engagemang i EU-frågor, där vi lägger oss i och har synpunkter på angelägna saker.

En grönbok är ett dokument som Europeiska kommissionen offentliggör för att stimulera till diskussion i en särskild fråga. Genom en grönbok uppmanas berörda medlemsländer, organisationer och enskilda att delta i samråd och debatt om förslagen i grönboken. Ibland ligger den sedan till grund för förslag till lagstiftning som sedan presenteras i det som kallas vitbok.

Tågordningen för den vidare behandlingen av denna grönbok om havspolitik är att EU-kommissionen till den 30 juli vill ha in synpunkter, och kommissionen kommer därefter i höst att utarbeta ett meddelande med förslag för framtiden på havsmiljöområdet.

Grönboken handlar om en europeisk vision för haven och oceanerna och kom ut i början av juni förra året. I grönboken presenteras tankar om en samordnad, gemensam havspolitik för EU. Hittills har de olika politikområden som påverkar EU:s havsområden utvecklats oberoende av varandra, utan hänsyn till hur helheten påverkas. Denna fragmentering kan leda till målkonflikter, med i vissa fall negativa konsekvenser för havsmiljön eller havsanknutna näringar. Samtidigt finns en ständigt ökande efterfrågan på verksamheter i anslutning till EU:s hav och havsområden.

Utskottet framhåller i utlåtandet sin positiva grundsyn när det gäller en för EU gemensam havspolitik såsom en utgångspunkt för en europeisk utveckling och för bevarande och förbättring av den marina miljön. För att en sådan gemensam politik ska vinna det förtroende den förtjänar är det nödvändigt att den enbart är grundad på åtgärder som ger mervärde för såväl medlemsstaterna som olika aktörer och att detta mervärde tydliggörs.

Havet och havsmiljön är ett bra exempel på att EU bör kraftsamla kring det som verkligen är gränsöverskridande i enlighet med ett smalare men vassare EU. Detta sagt inte minst med tanke på den diskussion som vi i trafikutskottet hade på förmiddagen om EU:s klåfingrighet. När vi i Sverige i politisk enighet vill reformera och förbättra regelverket om fordon och släpvagnsvikter är EU där och lägger hinder i vägen. Med ett sådant uppträdande från EU behövs ingen organiserad motståndsrörelse mot EU i Sverige – detta sagt inom parentes.

Utskottet anser att det huvudsakliga mervärdet med en gemensam havspolitik framför allt ligger i möjligheten att åstadkomma synergiefekter mellan de olika politikområdena. Samtidigt uttrycker utskottet sin bestämda uppfattning att en gemensam havspolitik inte bör tillåtas leda till nya, omfattande regleringssystem. Inriktningen måste vara effektiviseringar, förenklingar och konsolidering av redan existerande regelverk som bedöms nödvändiga.

Slutligen, fru talman: Det är ett enigt utskott som står bakom utlåtandet.

Anf. 87 CHRISTINA AXELSSON (s):

Fru talman! Vi flyttar oss nu från järnvägen ut till sjöss för att diskutera EU:s grönbok *En framtida havspolitik för EU*. Glädjande nog är det inga meningsskiljaktigheter i detta utlåtande från trafikutskottet. Det är ett enigt utskott som står bakom. Och just att vi är eniga ökar tyngden av detta utlåtande. Den borgerliga regeringen kan alltså inte slingra sig ifrån vad riksdagen snart kommer att klubba när den ska formulera den

svenska ståndpunkten inför vidare diskussioner inom ramen för Sveriges EU-arbete och det vidare arbetet med EU:s grönbok.

Fru talman! Jag sitter, som det heter, i det svenska parlamentet. Det är ett av de finaste uppdrag en person kan få, och jag känner mig mycket hedrad av det. Jag har ambitioner att göra mitt allra bästa, men då krävs det också att jag kan ta del av det jag ska ha åsikter om och att jag får bra underlag för det jag ska fatta beslut om. Därför är det viktigt att de underlag vi får är begripliga.

Många tycker nog att regeringens propositioner och våra betänkanden kan vara svåra att förstå. Efter tolv år i riksdagen har jag vant mig. Men jag har ännu inte vant mig vid att läsa EU-handlingar på engelska, franska eller tyska. Det minsta man kan begära som svensk parlamentariker är att få handlingar på svenska. Jag tror att alla som sitter här och alla som hör detta håller med om det.

Men EU-kommissionen har infört nya regler för översättningar, och riktigt vilka regler som gäller för vad som ska översättas eller inte och hur det som är sagt ska tolkas är ännu oklart. Klart är i alla fall att om vi i Sveriges riksdag ska kunna arbeta med grön- och vitböcker, som det var sagt när vi pratade om *Riksdagen i en ny tid*, som propositionen hette, ska de vara översatta till alla EU:s officiella språk.

Det slog vi också fast på det senaste Cosacmötet i Berlin för drygt en vecka sedan. Cosac består av sex personer från varje medlemslands EU-nämnd. Jag hoppas verkligen att den svenska regeringen fortsätter att kräva svenska översättningar så att vi kan arbeta med EU-frågorna både här i riksdagen och ute i samhället. Vi förlorade nio månader på att kommissionen inte kom med någon översättning – hur många ideella organisationer har inte missat att ta del av denna viktiga grönbok på grund av språket?

Fru talman! Grönboken ska ses som ett första utkast till en gemensam havspolitik, och här finns många olika förslag och områden. Från vår sida tycker vi att det är bra att lyfta upp frågorna för en fortsatt diskussion om havet ur både miljö- och tillväxtpunkt, men innan vi beslutar om att börja detaljreglera havspolitiken måste vi se att det finns ett mervärde, att det vi ska besluta om också gynnar oss tillsammans.

Vi socialdemokrater tycker att konkurrensfrågor är viktiga att diskutera. Vi ska inte ha någon osjyst konkurrens. En konkurrensnackdel som vi har i de nordliga länderna är is på vintern, vårt klimat – i alla fall än så länge. Men isen behöver brytas för att fartyg ska nå våra hamnar, och det kostar. Det är en konkurrensnackdel som bör beaktas i det fortsatta arbetet.

Det får inte heller vara så att sjöfartsnäringens jakt på lägsta möjliga kostnader äventyrar sjösäkerheten. Vi vill i stället satsa mer på möjligheten att öka miljöstandarden på fartyg och arbeta för begrepp som *clean ship*. Det betyder rent skepp, men på flera sätt. Det som jag anser är viktigt, förutom en god standard på fartygen, är att besättningen har hög kompetens som är tydliggjord samt att det finns en rening för ballastvatten som tar bort organismer som annars kan sprida främmande arter i våra vatten.

Fru talman! Vatten är vårt viktigaste livsmedel likväl som ett bra transportmedel. Då måste vi göra allt vi kan för att hålla vattnet rent. Det är fortfarande samma vatten som när vår jord bildades – vattnet ombildas

bara: från is till vatten som ångar upp i luften, bildar moln, regnar ned, blir till vatten etcetera. Vi måste göra allt vi kan för att inte förorena mer vatten, nu när vi vet och kan så mycket om vad som påverkar.

Därför har vi från utskottet lyft upp flera viktiga delar och också tryckt på att det är viktigt att EU samarbetar här, inte minst för att det är samma vatten vi talar om. Vi måste därför vara noga med att bygga ut avlopp och hålla dem vid god standard. Vi måste rena dagvatten även i inlandet, för det kommer ut någonstans vid någons kust och i något hav. Det är, som sagt var, samma vatten.

Här har Sverige arbetat mycket, och vi har många miljötekniska produkter som vi kan hjälpa andra medlemsländer att installera, ja, en exportnisch.

Viktigt är också att trycka på att alla hamnar ska kunna ta emot båtars avfall, av alla de slag, så att fartygen inte släpper ut det och förorenar vattnet.

Jag vill också poängtera PSSA-klassningen av Östersjön och arbetet med att ytterligare strama upp sjösäkerheten, inte minst med tanke på den ökade trafik som Rysslands oljehamn i Finska viken kommer att medföra.

Fru talman! Med detta får jag yrka på att vi godkänner utlåtandet.

Samtidigt vill jag uppmana till debatt om och engagemang i de viktiga frågorna om havet – havet som resurs för energiframställning och miljövänliga transporter, havet som njutning för själen bara genom att sitta och lyssna och se på det, kanske ta sig ett dopp eller segla, och inte minst havet som vatten, vårt allra viktigaste livsmedel.

Anf. 88 LISBETH GRÖNFELDT BERGMAN (m):

Fru talman! Varför kallar vi vår planet jorden när det är uppenbart att den borde heta havet? Med detta citat av Arthur Clarke inleds EU-kommissionens grönbok om EU:s framtida havspolitik, och det väcker till eftertanke.

Vad vi ska göra med grönboken här i dag är att redovisa trafikutskottets ställningstagande. Jag säger redovisa eftersom det väl inte blir någon debatt i ordets egentliga mening här i alla fall, men jag är glad att höra Christina Axelsson säga att hon hoppas att det blir mer debatt i de här frågorna också utanför den här salen.

Utskottet har varit enigt om utlåtandet. Det är i sig glädjande och tyder på en betydande samsyn om betydelse av ett bevarande och en förbättring av den marina miljön men också att det är bra med en debatt om en för EU gemensam havspolitik. Men det betyder inte att allt i grönboken är av sådan karaktär att vi har anammat det rakt av.

Jag vill här ta upp några positiva synpunkter som vi har ansett viktigast att framföra men vill också redovisa negativa, kritiska synpunkter på grönbokens propåer och inriktning.

Som Sven Bergström sade i inledningen är det grundläggande för ett positivt ställningstagande till en gemensam EU-politik att det ska ge ett mervärde för medlemsstaterna och för olika aktörer och att man tydliggör detta mervärde. Vi ska vara klara över att prioriteringar och önskemål när det gäller havsrelaterad politik är högst olika i olika delar av Europa. I vissa delar är fokus på illegal invandring, i andra turismutveckling, i

ytterligare andra fiske och här hos oss nordbor väldigt ofta miljöpåverkan, klimat och sjösäkerhet.

Det huvudsakliga mervärdet med en gemensam havspolitik ligger framför allt i möjligheten att åstadkomma en positiv samverkan mellan de olika regleringar och strategier som i dag påverkar EU:s havsområden. Därför bör en gemensam havspolitik inte primärt leda till nya omfattande regleringssystem utan till effektivisering, förenkling och noggrann prövning av förslag till nya regler.

Sjöfarten är av stor betydelse som katalysator för andra sektorer som varvsindustrin och en mängd olika havsrelaterade tjänstesektorer.

Sjöfartsnäringen är viktig för Sverige, och näringslivets tillväxt är beroende av sjöfartens tillväxt. Företagen i Sverige har dock mycket högre kostnader för transporter till och från de stora marknaderna än EU-genomsnittet. Därför, fru talman, är en kostnadseffektiv hamn- och sjöfartsnäring A och O för oss.

Konkurrensneutralitet är grundläggande för en ekonomiskt och samhällsekonomiskt sund utveckling av sjöfartsnäringen. Det är särskilt viktigt med konkurrensneutralitet mellan EU:s länder. Det innebär att eventuella statsstöd, skattemässiga regler och liknande inte bör få tillåtas snedvrinda konkurrensen mellan EU:s medlemsländer. Först när vi har ett konkurrensneutralt regelverk för transporter och sjösäkerhet och en miljölagstiftning på plats kan sjöfartens fulla potential utnyttjas.

Tydliga riktlinjer behövs också för den offentliga finansieringen av hamninfrastrukturen i syfte att undvika snedvridning av konkurrensen mellan EU:s hamnar men också för att så bra som möjligt utnyttja hamnkapaciteten.

Gemensamma regler för sjöfarten på EU-nivå är självfallet angeläget. Men vi måste också komma ihåg att sjöfarten är av internationell karaktär och att det då i många fall krävs reglering på internationell nivå.

När det gäller sjösäkerheten vill jag upprepa det jag sade i den tidigare debatten här i kammaren om den svenska sjöfarten: Det är angeläget att Sverige verkar för en vidareutveckling av IMO:s regelverk så att det omfattar alla komponenter när det gäller sjöfarten. Det handlar om interaktion mellan infrastruktur, fartyg och bemanning och dessutom om att genom IMO söka få till stånd ett förbud mot bekvämlighetsflaggade fartygs tillträde till vatten och hamnar i Östersjön som ett första steg. Det arbete som pågår inom EU med ökade säkerhetskrav bör snabbas upp och skärpas.

När det gäller sjöfartens miljöpåverkan menar vi att sjöfarten visserligen är ett jämförelsevis hyfsat miljövänligt transportslag, men den utgör alltså en betydande källa till föroreningar i havsmiljön. Vi har frivilliga system för miljödifferenterade avgifter som tillämpas av flertalet svenska hamnar. Det ger ekonomiska incitament för rederierna att använda bunkerolja med låg svavelhalt och att rena utsläpp från kväveoxider.

Överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg till och från hamnar och fortsatt utbyggnad av landansluten el för att fartyg inte ska behöva använda bunkerolja eller annat fossilt bränsle för strömmen när de ligger vid kaj är åtgärder som är jättebra. Men det visar också på att det finns behov av att utveckla ytterligare styrmedel för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan, till exempel genom ett system med handel

med utsläppsrätter även för sjöfarten liksom i vissa fall också offentliga investeringsbidrag för bland annat logistikcentrum och system för elanslutning.

För EU:s berörda institutioner bör det vara en uppgift att skapa förutsättningar för att sjöfarten ska garanteras tillgång till bunkerolja med låg halt av svaveloxider. Det är det som det i dag är svårt att få tag i.

Regionala riskanalyser bör utvecklas för att man på ett effektivt sätt ska kunna bedöma effekter av ökad frekvens av stormar, högt vattenstånd och så vidare. Ett gemensamt system på detta område skulle kunna vara användbart för att se hur risk- och sårbarhetsutsatta de olika EU-länderna är. Man skulle kunna göra gemensamma analyser av sårbarhet och risker, identifiera områden och möjliggöra förebyggande säkerhetsarbete. För att få en förbättrad kunskap om klimatförändringar, bland annat ökad snö- och ismältning med högre havsnivåer som följd, bör man prioritera en gemensam forskning på området.

När det gäller vattenmiljön menar vi att det i grönboken inte i tillräckligt hög grad har klargjorts att vattnet som rinner ut i haven måste vara rent – Christina Axelsson nämnde detta med vattnet från alla håll och kanter – och det gäller vatten från avlopp och det gäller vid naturlig avrinning. En tidsgräns måste fastställas för när medlemsländerna fullt ut måste ha en fullgod avloppsrening, men det måste även finnas krav på planering av underhåll.

Haven är vårt gemensamma ansvar och vår gemensamma resurs. Därför måste EU på detta område agera kraftfullt gentemot berörda medlemsländer för att förbättra vattenkvaliteten. Ingen av oss tycker väl att kemikalier ska kunna komma ut i vattenledningssystem. Men om det ändå sker måste systemet kunna ta hand om det och rena vattnet effektivt. EU-baserade forsknings- och utvecklingsprogram bör därför inriktas på att söka lösningar även på den typen av reningsproblem.

Skogs- och jordbruket i EU:s medlemsländer är en stor källa till föroreningar av haven. Det vet vi, för i Östersjön är övergödningen och därmed näringsläckaget det enskilt största hotet. Tillförseln av kväve och fosfor måste minska radikalt. Vi menar att vid översynen av EU:s jordbrukspolitik bör man ge ökade möjligheter till ekonomisk medfinansiering för upprättande av våtmarker.

Så långt är det rätt positiva bedömningar av grönbokens förslag. Nu går jag över till områden där vi är kritiska.

När det gäller fysisk planering är det självfallet mycket viktigt att Europas kustområden inte överbelastas av verksamheter, något som det är stor risk för i bland annat expansiva turistområden. Men en gemenskapslagstiftning ger troligen inget mervärde i förhållande till en nationell lagstiftning med komplement av miljökrav på EU-nivå.

Inte heller lagstiftning avseende strandskydd och bebyggelse i kustnära områden bör ingå i en gemensam havspolitik.

Fru talman! Det ska inte heller, vare sig inom ramen för havspolitik eller på annat sätt, finnas en för EU gemensam turismpolitik. De totalt olika förutsättningarna för turism i till exempel norra Sverige eller Finland och Cypern och den grekiska arkipelagen är så uppenbara att detta inte kan lyda under ett gemensamt regelverk.

Kustbevakningen är ett viktigt instrument i skydd av hav och befolkning. Den har många olika syften och prioriteringar avseende syften i



olika delar av Europa. Därför bör en gemenskapsbaserad kustbevakning inte inrättas. Däremot kan och bör samordning och samverkan mellan nationella myndigheter utökas och utvecklas och gränsöverskridande samarbete bör uppmuntras.

Till sist är det naturligtvis angeläget att EU:s roll gentemot omvärlden stärks. Det är visserligen viktigt att EU talar med en röst, men när det gäller kompetensfördelning mellan medlemsländerna och kommissionen måste den vara tydlig, och uppgifter som bäst sköts på nationell nivå ska förbli nationell kompetens. Enbart frågor där vi endast kan nå goda eller fullgoda resultat genom lagstiftning på EU-nivå bör flyttas dit.

Av denna anledning anser vi i trafikutskottet att Sverige bör motsätta sig att gemenskapen ges medlemskap i IMO och ersätter EU:s medlemsländer som parter. Vi menar att det är av största vikt att Sverige även i framtiden kan driva ett aktivt påverkansarbete för att främja och påskynda en trafiksäker och miljövänlig sjöfart. Det är vi dessutom mycket bra på.

Därmed, fru talman, yrkar jag på att riksdagen lägger detta utlåtande till handlingarna.

Anf. 89 PETER PEDERSEN (v):

Fru talman! Även Vänsterpartiet ställer sig bakom utlåtandet avseende en framtida havspolitik för EU med det visionära namnet *En europeisk vision för oceanerna och haven*. Det låter nästan som inledningen på en dramatisk roman.

Det kan för många te sig märkligt att vi gör detta. Jag måste erkänna att det finns vissa formuleringar som jag inte är nöjd med till hundra procent, men det finns andra som jag är mycket nöjd med och som redan har nämnts.

Jag ska inte upprepa allt som har sagts, men det är viktigt att vi poängterar det som står i slutet av utlåtandet. Vi ska inte hela tiden träda tillbaka och lyfta fram EU:s röst för att sedan inte ingå i olika sammanhang som enskild självständig nation. Det är viktigt att det framgår att vi även från svenskt håll ska ha möjlighet att påverka arbetet i olika internationella organisationer, till exempel vad gäller havspolitik.

När det gäller begreppet gemensam havspolitik kan det vara bra att för protokollets skull konstatera att vi från Vänstern menar att det bästa sättet att komma fram till en gemensam hållning är att självständiga nationer skriver på gemensamma avtal som därmed blir bindande. Det är mycket mer långsiktigt hållbart än tvingande regler som ett fåtal känner sig överkörda av. Vi får se vad det leder till i det långa loppet.

Vattnets betydelse har nämnts, och detta gör att man får bortse från vissa mindre lyckade formuleringar och svälja dem för att visa en enighet i det stora.

Havets och vattnets betydelse förstår man om man läser inledningen av Bibeln. Där beskrivs hur jorden, människorna och alltet skapades. Det finns två olika skapelseberättelser. I den ena fanns det för mycket vatten, och då lät Gud vattnet sjunka undan för att få liv. I den andra var det för lite vatten, och då regnade det för att det skulle bli liv. Det visar att vattnet har en oerhört stor betydelse.

Har jag förstått det rätt är dessutom summan eller mängden av vatten på jorden konstant. Det är alltså en ändlig resurs som vi måste ta vara på.

Den droppe som ena året finns i Östersjön finns året därpå någon annanstans. Det är en ständig cirkulation, och vi har ett gemensamt ansvar för havspolitik.

Det är därför glädjande att det på en rad olika ställen framgår att vi påpekar viktiga förhållanden vad gäller till exempel sjöfart och förstael- sen för att det vatten som vi släpper ut i enskilda eller vanliga avlopp eller via våra fritidsbåtar en gång kommer att rinna ut i en sjö och sedan så småningom ut i havet och att allt detta tillsammans påverkar vår ge- mensamma livsmiljö på ett mycket påtagligt sätt. Därför krävs det också internationella åtaganden och göranden för att detta ska kunna åtgärdas, inte minst vad gäller vårt eget innanhav Östersjön där särskilt de som finns under ytan har svårt att överleva i den miljö som finns där.

Ska vi ha Östersjön där man fortsatt kan bada, simma och fiska krävs det radikala åtgärder. Av den anledningen står vi bakom detta, och vi ser fram emot en fortsatt debatt.

Detta är inget nyuppkommet från Vänstern. Vi väckte en partimotion i höstas som, om jag minns rätt, hade 53 olika yrkanden på förslag på åtgärder vad gäller havspolitik. Vi känner att vi har ganska mycket på fötterna, och vi kommer med glädje och stor entusiasm att delta i det fortsatta arbetet.

Men återigen: Det bästa sättet att sluta gemensamma avtal är att självständiga organisationer gemensamt kommer fram till att man ser ett problem och att det bästa sättet att lösa det är via samarbete. Vi i Vänstern får ofta kritik för att vi inte förstår det. Vi tycker att samarbete är bra, det är snarare sättet på vilket samarbete sker som vi ibland kritiserar.

Anf. 90 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Fru talman! Liksom flera föregående talare uttrycker jag min upp- skattning för att vi i trafikutskottet har kunnat komma överens om detta utlåtande.

Jag jämför det med ett utlåtande som vi tidigare gjorde i trafikutskot- tet som handlade om EU:s vitbok där vi så när som på en punkt lyckades komma överens över partigränserna. När vi gör på det viset har vi myck- et större möjlighet att påverka de beslutsprocesser som finns inom EU liksom att vi ingriper i ett sådant här tidigt skede innan saker och ting är låsta.

Detta är mycket viktigt, för precis som det står i sammanfattningen har fragmentiseringen av de olika politikområdena som berör havet varit till förfång för de mer långsiktiga målen. Jag tror att vi kan vara överens om att vi är intresserade av att havet sköts på ett sådant sätt att man upp- fyller kriterierna för en långsiktigt hållbar utveckling. Det kan kanske vara lite problematiskt för ibland står de ekonomiska intressena mot de ekologiska, och hur gör man då?

Det handlar ytterst om människans förhållande till naturen. Från poli- tikens sida måste vi kanske erkänna att det finns begränsningar i den beslutsmakt som såväl riksdagen som EU råder över. Har vi tagit ut så mycket torsk att torskbestånden är hotade till sin överlevnad kan inga beslut vare sig i denna församling eller i EU upprätthålla torsken eller få den att föröka sig eller få någon annan art att komma tillbaka. Där måste vi helt enkelt inse att människan får förhålla sig till naturlagarna i stället för att försöka ändra på dem.

Utlåtandet handlar om att värna vattnet. Eftersom vi är ett trafikutskott är det naturligt att vi ser på sjöfarten och de risker som är förknippade med att fartygstrafiken ökar mycket, särskilt när det gäller olje transporter i Östersjön.

Efter viss inledande oenighet blev vi överens om att gå fram och försöka få Östersjön klassat som PSSA-område. Det har vi också fått, vilket innebär att vi har möjlighet till mer åtgärder än vi annars kunde ha haft.

Det vi skriver i utlåtandet om bekvämlighetsflagg gläder mig mycket. Hur gör man för att få kontroll på det som hotar havet med oljeutsläpp och haverier? Det har rests många krav på att man ska ha dubbelskrov på båtar, och det har också rests andra krav. Men eftersom trafiken hela tiden ökar är det svårt att veta hur vi gör för att få pejl på och få undan de allvarligaste hoten ute till sjöss.

I utlåtandet skriver vi att så kallad bekvämlighetsflagg kan vara en markör på att fartyget är undermåligt eller att bemanningen har otillfredsställande arbetsvillkor. Sådana fartyg utgör ett problem i arbetet med skydds-, säkerhets- och miljöfrågor inom sjöfarten. Ett haveri eller ett olyckstillbud kan drabba såväl passagerare och bemanning som miljö genom till exempel oljeutsläpp.

Det är ett stort framsteg att vi har kommit överens om att försöka få starkare befogenheter för att hamnstaten ska kunna motverka och beivra bekvämlighetsflagg i den internationella sjöfarten. Vi kräver avtal för de besättningar som finns där. Tittar man på de fartygsolyckor som har ägt rum har erfarenheten visat att de fartyg där besättningen har dåliga villkor också är de fartyg som inte underhålls och sköts på ett sådant sätt att det inte innebär risk för haverier eller fara för passagerarna.

Sjöfartsverket har fått i uppdrag att titta på nya farleder och annan styrning av trafiken i Östersjön. Det är ju nödvändigt nu när trafiken ökar väldigt mycket. Flera län och landsting har hört av sig och skrivit till regeringen och vädjat om nya rutter så att de djupgående fartygen håller sig till de farvatten där risken för grundstötning är minimal.

Särskilt Gotland har påtalat att de känsliga områdena vid Hoburgs bank måste bli mer fredade på så sätt att man hänvisar större fartyg att gå runt.

Sjöfartsverket är inte färdigt med sitt uppdrag, men det är viktigt att vi fortsätter att bevaka den frågan. Bra farleder och ett bra ledningssystem för sjöfarten är A och O för att vi ska kunna sköta vår del av ansvaret för våra gemensamma vatten.

Vi skriver i utlåtandet att konkurrensneutralitet är grundläggande för en samhällsekonomiskt sund utveckling för sjöfarten. Det gäller sjöfarten såväl i förhållande till andra transportslag som inom de olika nationerna. Vi måste samtidigt konstatera att det inte är så i Sverige i dag. Vi har två trafikverk som är anslagsfinansierade, Banverket och Vägverket. Samtidigt är Sjöfartsverket ett affärsverk. Det innebär att det är handelssjöfarten med sina farledsavgifter som finansierar investeringarna.

Det är inte konkurrensneutralt. Man borde rimligen inbegripa Sjöfartsverket i det så att staten tar ett större ansvar finansieringsmässigt. Då handlar det om att avgifterna för att använda de olika infrastrukturerna blir konkurrensneutrala. Såväl Statens institut för kommunikationsanalys som många andra har konstaterat att så inte är fallet. Vägtrafiken betalar inte sina kostnader. Om man ska få en effektiv och konkurrensneutral

hantering av godstransporter krävs det att man inför kilometerskatt för landtransporterna. Då kan vi få bra kombinationer av väg, järnväg och sjöfart, och då kan den potential som sjöfarten har att spela en positiv roll i klimatomställningen av godstransporterna utnyttjas fullt ut.

Det positiva som jag säger om sjöfarten innebär ju inte att det inte finns problem. Det finns problem när man försöker få framför allt passagerarfartygen att gå onödigt fort. Då ökar energianvändningen och klimatpåverkan så att det inte alls är särskilt miljövänligt eller effektivt i omställningsarbetet. Det är ju enkelt korrigerat genom att man håller naturligt låga hastigheter så att friktionen mellan fartyget och vattnet är väldigt liten.

Det finns också problem med att man har dåliga bränslekvaliteter och inte tillräcklig rening av utsläppen. Det är särskilt aktuellt i Skåne, som jag kommer ifrån. Där har man övergått till ett sämre bränsle på några av de fartyg som trafikerar Trelleborg. Det har varit ganska upprörda känslor från befolkningen. Man vet att man redan tidigare hade förhöjda svavel- och partikelhalter som direkt kunde spåras till sjöfarten.

Vi påtalar i utlåtandet att det är bra att det finns miljödifferierade avgifter som kommunerna använder för sina hamnar. Det är ett frivilligt system. De kommuner som inte använder det har högre andel fartyg som inte använder lågsvavliga bränslen eller den reningsutrustning som är tekniskt tillgänglig.

Man borde rimligen ställa högre krav. Jag hoppas att Sjöfartsverket återkommer med konkreta förslag i det fallet.

Jag ska slutligen ta upp den hamnutredning som tillsattes före valet. Jag tror inte att det råder någon oenighet mellan blocken när det gäller den frågan. Om staten ska kunna ta bättre ansvar för klimatomställning av godstransporterna är det viktigt att man också kommer fram till en effektiv statlig hamnstrategi för de hamnar som utgör knutpunkter och noder i det godstransportsystem som bland annat Godstransportdelegationen har anvisat i sina utredningar. Bengt-Owe Birgeron har som ensam utredare här ett stort ansvar. I trafikutskottet kommer vi att ha anledning att följa resultaten av hans utredning.

Det känns bra att vi kan vara överens om detta. Det vore bra om det kunde spilla över även till andra områden. Det gäller att vi är konstruktiva och ödmjuka i vårt samtal. Vi har egentligen inte så mycket att välja på. Förr eller senare måste man anpassa transporterna till de villkor som klimat och natur sätter upp. Det är klokare att göra det i en demokratisk och sansad ordning än att tvingas ta till nödatgärder när det är på väg att bli för sent.

I detta anförande instämde Per Bolund (mp).

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut fattades under 12 §.)

Föredrogs  
näringsutskottets betänkande 2006/07:NU11  
Vissa energipolitiska frågor.

*Vissa energi-  
politiska frågor*

Anf. 91 BERIT HÖGMAN (s):

Fru talman! Vill den borgerliga alliansregeringen verkligen lyckas? Det är en fråga som jag och många med mig ställer efter regeringens första dryga halvår vid makten.

För mig och Socialdemokraterna är det svårbegripligt hur regeringen lyckas låta bli att mer aktivt hantera Sveriges, Europas, ja världens hetaste fråga, den om klimatet och behovet av en energiomställning.

Maud Olofsson säger att hon har inspirerat Bush till handling i miljö- och energipolitiken. Är det någon eller några som behöver inspireras så är det väl regeringskollegerna själva för att det verkligen ska hända något. Det är en poäng att det händer inom många olika politikområden.

Det betänkande som vi debatterar i dag tycker jag är en bra beskrivning av regeringens politik – eller brist på politik. Vi ska vänta och se.

Tåget har redan rullat ut från perrongen. Svensken är orolig över klimathotet. Mer än 60 procent av svenskarna säger sig vara riktigt oroliga, och många är beredda att förändra sitt beteende och sin livssituation för att klara miljön.

Vi måste ta deras och vår oro på allvar och dessutom dra nytta av det engagemang som nu finns hos såväl näringsliv som enskilda företagare, individer och organisationer.

Sverige har ju ett gott utgångsläge. Energiuppbyggnaden mellan Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Centern skapade – innan Centerpartiet i somras lämnade samarbetet – ett bra klimat för en framgångsrik och långsiktig energiforskning, teknikutveckling och kraftproduktion. Genom förra vårens beslut att förlänga de gröna certifikaten till 2030 gavs också den förnybara elproduktionen bra förutsättningar för en fortsatt snabb utbyggnad. Socialdemokraternas mål – en femdubbling av vindkraftsproduktionen till 2010 – är nu också inom räckhåll.

Med hjälp av en medveten politik har Sverige steg för steg minskat sin oljeanvändning, och energin från biobränslen har sedan 1994 ökat med 30 terawattimmar. Det motsvarar uppvärmningen av mer än en och en halv miljon villor under ett helt år. Potentialen är fortsatt jättestor. Vi måste gå vidare.

På Chalmers tekniska högskola har man beräknat att det är möjligt att effektivisera energianvändningen för uppvärmning, hushållsel och driftsel i bostäder med upp till 40 procent på 15–20 år. På Naturvårdsverket bedömer man att genom att byta ut hälften av alla glödlampor i den offentliga sektorn till lågenergilampor skulle vi kunna spara 128 miljoner kronor per år.

Det ligger väldigt stora värden i energihushållning och energismarta lösningar. Det pågår så mycket forskning och så mycket utvecklingsarbete kring hur vi kan bygga och planera energismart. Det är så uppenbart att det behövs helhetstänkande och mer kunskap och information.

Vad gör regeringen i ett sådant läge? Jo, man skär ned på stimulanser för energieffektivisering. Man skär ned på information, kunskap och rådgivning för energieffektivisering.

Vår långsiktiga vision är att Sveriges energiförsörjning ska baseras på förnybar energi. Det handlar naturligtvis om ett ansvar för våra barn och barnbarn men också om att vi har allt att vinna på att gå före.

Efterfrågan på bra miljö- och energieffektiva systemlösningar kommer att vara stor under lång tid framöver och över hela världen. Vi kan gå före. Vi borde gå före. Vi behöver inte invänta hela EU-processen, och vi kan göra saker själva, inte bara åka till USA och prata en stund.

Sverige har många företag med en stor och bra potential att exportera sitt miljö- och energikunnande och sin teknik, inte minst i Kina. Vad gör regeringen i ett sådant läge? Jo, man drar ned på exportfrämjandet, vilket förhindrar och försvårar möjligheterna för dessa små och medelstora företag som det faktiskt handlar om att få avsättning för sina produkter. Det är faktiskt så att 80 procent av miljöteknikföretagen är småföretag med färre än tio anställda som verkligen behöver stöd i sina strategier. Och vad gör regeringen då? Jo, då höjer man arbetsgivaravgiften för små företag. Slag i slag kommer alltså hindren för dessa företag som har en otrolig potential att bidra till både sysselsättning och tillväxt i vårt land. Då skapar regeringen den ena hinderbanan efter den andra.

När Nutek nu fördelar medel som man hade till förfogande för Forska och väx så kunde vd:n bara beklagande konstatera att han hade velat ha väldigt mycket mer pengar att fördela. 366 företag hade sökt 600 miljoner. Han hade 50 miljoner därför att regeringen har sjabblat bort resten för innevarande år.

Fru talman! Detta stärker oss socialdemokrater i uppfattningen att det är mycket ord och lite handling. Och vi måste ställa oss frågan om regeringen vill arbeta seriöst med klimatpolitiken.

I vårt budgetalternativ avsatte vi i höstas 1,6 miljarder för att möjliggöra ett nytt investeringsprogram, ett nytt forskningsprogram och insatser inom transportsektorn. Vi har också föreslagit en offensiv satsning på förnybar energi, ökad produktion inom jord- och skogsbruk, åtgärder för en snabbare vindkraftsutbyggnad, åtgärder för en fungerande elmarknad och krafttag för långtgående energieffektivisering inom bostäder men också fortsatt inom industrin.

Tillsammans med starka ekonomiska styrmedel och en tydlig politisk hållning kan man med dessa åtgärder ta Sverige en bra bit på vägen till ett mer hållbart och konkurrenskraftigt samhälle och skapa fler arbetstillfällen och högre tillväxt. Just därför blir regeringens passivitet och den ensidiga betoningen på kärnkraftens fördelar faktiskt också ett hot mot investeringsviljan i förnybar energiproduktion och den fortsatta omställningen.

Alliansen hade kunnat vara betydligt mer aktiv i sin politik. Vi hade kunnat ha mycket fler positiva skrivningar i betänkandet. Regeringen är handlingsförlamad.

Min fråga kvarstår därför. Vill alliansregeringen verkligen lyckas med en seriös energi- och klimatpolitik? Jag yrkar bifall till reservationerna 5 och 12.

Anf. 92 KENT PERSSON (v):

Fru talman! Vänsterpartiet har i betänkandet *Vissa energipolitiska frågor* fyra reservationer. Jag står givetvis bakom samtliga reservationer, men jag yrkar bifall till bara en av dem, nämligen reservation 1. Men jag kommer att beröra även de övriga. Dessa reservationer bygger på de motioner som Vänsterpartiet presenterade i samband med allmänna motionstiden samt i den budgetmotion som vi lade fram i höstas. Det var innan Sternrapporten presenterades och innan FN:s klimatpanel presenterade sina rapporter om tillståndet för moder jord. Motionerna handlar om bioenergifrågor, energipolitiska styrmedel, energieffektivisering och miljöteknik. Och bakgrunden till dessa motioner från Vänsterpartiet är den förstärkta klimatförändring som har pågått under de senaste 10–20 åren. Det som vi i dag kan uppleva och se är ett uppvaknande från allianspartierna, och framför allt från Moderaterna och Folkpartiet. Något måste göras för att vi ska undvika en katastrof. Det har vi hört från denna talarstol åtskilliga gånger under våren.

I FN:s rapporter bekräftas vad som framförts i den svenska debatten sedan många år tillbaka, inte minst från Miljöpartiet, Vänsterpartiet och Socialdemokraterna, men också från Centerpartiet, men framför allt från den samlade svenska miljörelsen som har varit oerhört pådrivande i denna process.

I dag ska kammaren behandla några av Vänsterpartiets yrkanden som handlar just om bioenergi och energipolitiska styrmedel.

Om vi ska lyckas med en omställning av det svenska energisystemet, vilket borde vara regeringens ambition, behövs en strategi för hur det ska gå till, en strategi som slår fast hur de svenska bioenergiesurserna ska användas och utvecklas till gagn för miljön, sysselsättningen och inte minst utvecklingen på landsbygden. Det finns i dag, det ska vi vara på det klara med, tydliga intressekonflikter mellan olika intressenter om hur bland annat skogsråvaran ska användas. Likaså finns det en osäkerhet inom jordbrukssektorn om på vilket sätt man kommer att kunna bidra till den svenska energiförsörjningen i framtiden.

Jag vill i detta sammanhang påminna om den förra regeringens proposition från 2005/06 om en nationell klimatpolitik som Vänsterpartiet var med och arbetade fram. Där betonades just behovet av en vision och en långsiktig strategi för hur de möjligheter som biomassan och bioenergin innebär ska kunna utnyttjas i framtiden.

Genomgående för utskottets ställningstagande till dessa yrkanden som berör det som jag har talat om, alltså bioenergi och energieffektivisering, är att utskottet ställer sig positivt till motionernas innehåll och yrkandena i dem. Men utskottet avstyrker ändå motionerna. Man ställer sig alltså positiv till motionerna men avstyrker motionerna, åtminstone för tillfället, ska jag tillägga.

Jag menar att det inte räcker att vi, som utskottet skriver, inväntar remissomgången i fråga om Oljekommissionens förslag, att vi inväntar Europarådets behandling av EU:s energipaket, att vi inväntar den utredning som behandlar jordbrukets förutsättningar som biproducent eller att vi inväntar den överläggning om en långsiktig energiöverenskommelse som regeringen har för avsikt att inbjuda till, när den nu kommer till stånd.

Herr talman! Det är mycket väntan här och lite praktiskt arbete från regeringens sida. Det är synd. Vi förlorar både tid och tempo i det arbete som behöver göras framöver. Jag var på en teater i slutet av 70-talet i Malmö och såg *I väntan på Godot*. Detta påminner väldigt mycket om detta. Det blev ingenting till slut. Och de sitter troligtvis och väntar fortfarande.

I detta betänkande är man välvilligt inställd till de yrkanden som vi har från Vänsterpartiet. Det ska jag gärna medge. Men resonemanget utgår från att vi ska vänta.

Det är som Berit Högman tidigare sade. Väntan kan inte tyda på annat än att det inom regeringspartierna finns en oerhörd oenighet om hur det här ska utformas, för förslagen finns. Det finns ju en rad förslag om hur detta ska kunna gå till.

LRF har visat hur jordbruket kan medverka till energiomställningen.

Energirådgivarna rapporterar om mindre prat och mer verkstad och visar på de möjligheter vi har att energieffektivisera.

Oljekommissionen har lagt fram förslag som visar att vi kan gå framåt ytterligare, med ungefär 40 procents ytterligare energieffektivisering.

Hela tiden finns det förslag om detta.

Herr talman! Avslutningsvis: Vänsterpartiet menar att vi redan har det underlag som behövs för att regeringen ska kunna gå från ord till handling. Det är nödvändigt att nu komma till skott, att det blir mer av verkstad och mindre av prat!

Anf. 93 PER BOLUND (mp):

Herr talman! Åtta år är den tid som vi enligt IPCC och enligt en i stort sett enig forskarkår har på oss. Inom den tiden måste världens samlade koldioxidutsläpp stabiliseras för att därefter snabbt börja minska – detta för att vi ska undvika katastrofala klimatskiften.

Före 2015 måste ett sådant skifte ha skett i världens energiförsörjning och i världens transportsystem. Med tanke på att det är bara åtta år till dess är det nu hög tid att vidta verksamma åtgärder för att minska våra utsläpp av växthusgaser. Vi måste göra det snabbt, och vi måste göra det effektivt.

Särskilt måste, anser vi, insatser göras för att minska användningen av fossila bränslen för uppvärmning. Det är här som det finns många alternativ, och det är här som det ofta är lättast att vidta åtgärder och också mest kostnadseffektivt.

Inom EU domineras energiförbrukningen av just uppvärmning och nedkylning. Av den anledningen är det beklagligt att Sverige inom EU har legat så lågt på de här områdena. Vi tycker att det finns mycket mer att göra. Sverige borde ha en mer aktiv roll.

Det vore bra om regeringen så fort som möjligt kunde gå före och anta egna mål och en nationell plan för användningen av förnybar energi inom området värme och kyla – just för att Sverige ska vara ett föregångsland.

Åtta år är 96 månader. 96 månader är den tid vi har på oss för att få till en storskalig omställning av energi- och trafiksystemen som helhet så att de snabbt går mot ett oberoende av fossila bränslen.



Vi anser att ökad användning av biogas har en nyckelroll i den här övergången. Biogas är en klimatneutral energikälla som kan användas till både elproduktion och transporter.

Vad som nu krävs för att biogasen ska få ett rejält genombrott i Sverige är en samordnad satsning på att ta till vara alla goda exempel och möjligheter till biogasproduktion runt om i landet. Det finns oerhört mycket att göra.

Vi tycker därför att regeringen så snabbt som möjligt borde utarbeta ett nationellt biogasprogram och tillsätta en delegation för att snabbt få igenom konkreta åtgärder och få till en samordning.

Det här programmet kan omfatta utveckling, demonstration och kommersialisering av storskalig biogasproduktion. Det kan ske från resurser som gödsel, halm, livsmedelsrester och så vidare.

Det behövs också insatser för distribution av biogasen. Även investeringar till förmån för nästa generation av drivmedel – genom förgasning av svartlut eller biobränslen – måste göras, och de måste göras fort.

En särskilt intressant teknik som vi tycker bör uppmärksammas speciellt är gaskombitekniken som kan användas för förgasning av biobränslen. För att komma framåt med den tekniken måste en demonstrationsanläggning snarast möjligt tas fram. Detta innebär stora kostnader. Därför tror vi att en statlig investeringsgaranti kan vara nödvändig. Det är vad som också föreslås i Miljöpartiets motion.

Herr talman! Åtta år är 416 veckor. 416 veckor är det handlingsfönster som är öppet för Sverige och för andra länder som liksom Sverige har extra goda förutsättningar att göra den här omställningen och att gå före och i handling visa att det går att göra stora utsläppsminskningar utan stora uppoffringar. Just eftersom Sverige har en unikt god tillgång till förnybara energikällor måste vi undvika att fastna i sådana lösningar som möjligen kan anses vara bättre än dagens system men som ändå aldrig utgör en slutgiltig lösning på klimatfrågan.

Vi anser att en ökad användning av naturgas, fossilgas, är en sådan återvändsgränd som riskerar att omöjliggöra satsningar på förnybara energikällor som biogas, vindkraft och biobränslen.

Nu sittande regering har uttalat att man inte önskar en storskalig utbyggnad av infrastruktur för naturgasdistribution i Sverige. Men man har sagt att en ökad naturgasanvändning kan vara aktuellt under en övergångsperiod. Vi får dock inga besked om vad begreppet ”storskalig” egentligen innebär. Vad är ”storskalig”? Hur lång kommer den övergångsperiod att vara under vilken regeringen vill använda naturgasen?

Redan nu ser vi tydliga tecken på att det planeras en utbyggnad av en mellansvensk naturgasledning. Vi ser också att man planerar att hantera den etappvis. I stället för att bygga den på en gång tar man den i små etapper. Varje etapp kan ses som en mindre utbyggnad. Men resultatet sammantaget innebär då en kraftig utbyggnad av naturgasen i Sverige.

Jag skulle vilja få besked från regeringspartierna i denna sal. Kommer den första etappen av den mellansvenska gasledningen att betraktas som en storskalig utbyggnad eller inte? Och anser regeringspartierna att det finns energipolitiska skäl och klimatpolitiskt utrymme för att öka naturgasanvändningen i Sverige?

Herr talman! Åtta år motsvarar 2 920 dagar. Inom 3 000 dagar måste världens länder ha tagit stora steg bort från de fossila bränslena. Tyvärr har den borgerliga regeringen redan nu slösat bort över 200 dagar av de 3 000 dagarna genom att inte vidta de åtgärder som krävs för att få bort Sverige från oljeberoende och från en alltför stor klimatpåverkan.

Ett exempel på en åtgärd som skulle behövas är en rejäl satsning på solenergi. Speciellt solvärme är en energikälla som är gratis och som kan utnyttjas oerhört mycket mer än den i dag utnyttjas. Den kan få en nyckelroll i vår energiförsörjning.

Samtidigt som bioråvaran i växande omfattning kommer att användas för elproduktion och för transportsektorns bränsleförsörjning kommer det, ser vi, att behövas komplement till biobränslebaserad uppvärmning. Här kan solvärme spela en helt central roll.

Men hittills har, som vi också kan se, solvärmens potential inte alls fått den uppmärksamhet som den förtjänar. Vi anser därför att det är nödvändigt med tydliga signaler från statsmakterna om att det behövs en ökad satsning på solvärme. De signalerna måste komma fram snabbt, för utan sådana signaler kommer industrin aldrig att våga göra de satsningar på teknikutveckling och storskalig produktion av solvärme som behövs.

Vi i Miljöpartiet tror också att en informationskampanj om solvärmens fördelar kan få väldigt stor effekt och att den måste genomföras för att utvecklingen ska komma i gång och för att företag, leverantörer och allmänhet ska få upp ögonen för solvärmens möjligheter.

Vi ser även att satsningar på vindkraft och fjärrvärme måste göras för att vi ska kunna ställa om Sveriges energisystem. På vindkraftsområdet finns det väldigt mycket att göra. Ett sätt att stimulera till fortsatt teknikutveckling och utveckling av vindkraften men också till lägre kostnader är, tror vi, samordnad beställning när det gäller vindkraftskunderna. Det kan man göra genom att genomföra samordnade upphandlingar av vindkraft.

Vi har tagit del av tidigare erfarenheter av sådana upphandlingar till exempel när det gäller bilar, fönster och kyl och frys. Allt talar för att det här kan vara ett framgångsrecept även när det gäller vindkraften.

Tidigare har man sett kostnadssänkningar på uppemot 20 procent vid samlade teknikupphandlingar. Vi tror att sådana minskningar är fullt rimliga även när det gäller vindkraften.

Dessutom är ett förslag från Miljöpartiet att verka för en miniminivå inom de gröna certifikaten. Som investerare i solvärme, solenergi och vindkraft ska man alltid vara säker på att man har stabila och långsiktigt klara villkor för investeringarna. Det systemet har lett till en väldigt stark och positiv utveckling av vindkraften i Tyskland och Danmark.

Herr talman! Åtta år är lika med drygt 70 000 timmar. Dessvärre kan man se att 30 000 av de timmarna ligger inom nuvarande mandatperiod. Man måste fråga: Hur många av de 30 000 timmarna ska få gå innan regeringen går från ord till handling?

Bara under dagens debatt har tre timmar gått. Vi skulle gärna se att man använder de timmar som är kvar mer till handling och mindre till att bara prata.

Jag vill avsluta mitt anförande med att säga att jag står bakom Miljöpartiets samtliga reservationer. Men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 7.

Anf. 94 ANNE-MARIE PÅLSSON (m):

Herr talman! I betänkandet behandlas 25 motioner från allmänna motionstiden om frågor som rör en rad olika aspekter på energimarknaden: allmänna bioenergifrågor, energipolitiska styrmedel, energieffektivisering och miljöteknik, biodrivmedel, biogas, naturgas, solenergi, vindkraft, vattenkraft, fjärrvärme och oleokemiska produkter.

Mestadels handlar förslagen om statlig styrning och långtgående regleringar på energiområdet. Värt att notera är också att de förslag som behandlats i detta betänkande huvudsakligen är av nationell karaktär. Det är åtgärder som tar sikte på den svenska marknaden och vars räckvidd begränsas av vår territorialgräns.

Herr talman! Med risk för att gå händelserna i förväg yrkar jag avslag på samtliga motioner. Och våra politiska motståndare må undra varför vi, som företrädare för en regering som har satt klimatfrågan högst på den politiska dagordningen, inte ställer oss bakom alla dessa krav. Vore inte exempelvis ett bejakande av kravet på framtagnandet av en nationell strategi för solenergi rimligt i detta perspektiv?

Vi tycker inte så. Vi ser klimatpolitik som någonting mycket större än begränsade insatser på hemmaplan. Dessa insatser är naturligtvis inte oviktiga, men de hjälper föga för att komma till rätta med de problem som den globala uppvärmningen skapar.

Herr talman! Klimatfrågan är inte nationell. Den känner inga landgränser. Giftiga partiklar från den kinesiska industrin kan färdas långt och faller inte ned förrän på andra sidan jordklotet.

De utsläpp av växthusgaser som sker från de tyska kolkraftverken försämrar inte bara den del av atmosfären som ligger ovanför Tyskland, utan dess effekter sprider sig över hela världen.

Just denna karaktär av gränsöverskridande verksamhet gör frågan så svår och utmaningen så stor. Den blir inte heller lättare av att den är så nära kopplad till en central del av den ekonomiska utvecklingen, energianvändningen.

Herr talman! Men att börja arbetet med att komma till rätta med klimatfrågan är viktigt, det brådskar. Tecknen på att naturen råkat i obalans blir allt fler. Glaciärerna smälter, öknarna breder ut sig, vattennivån riskerar att stiga till sådana nivåer att stora delar av nu starkt befolkade områden riskerar att komma att läggas under vatten.

Vad betyder detta för människornas levnadsbetingelser? Vad betyder detta för befolkningsströmmarna? Vi vet inte, vi kan bara gissa. Och de gissningar vi gör leder oss till att tro att konsekvenserna är omfattande och svåra att överblicka.

Effekten av dessa miljöförändringar ligger visserligen lite längre fram i tiden, men det är inget skäl till att vänta med att finna former för att komma till rätta med dem redan nu, i vart fall försöka lindra deras verkningar. I den så kallade Sternrapporten, som flera har refererat till, påvisades att det var ekonomiskt fördelaktigare att göra de nödvändiga investeringarna nu snarare än att vänta tills läget blir akut.

I takt med att klimatfrågan blir alltmer akut har intresset men också oron för dess möjliga effekter vuxit. Sambandet mellan klimatfrågan och energifrågan har också blivit uppenbar. Det är den starkt ökade användningen av fossila bränslen som starkast bidrar till växthuseffekten. Överallt i världen pågår nu en intensiv diskussion om hur växthuseffekten ska

begränsas, eller annorlunda uttryckt, hur fossila bränslen ska kunna ersättas av andra energislag.

Insikten om att frågan är global och lösningen också global har nått allt fler. Därför är de insatser vi gör viktiga, men de räcker inte för att klara av hela problemet. För framgång krävs att också andra bidrar.

Herr talman! Det kan nog sägas att det hos alla partier i denna byggnad finns en stor samsyn på klimatfrågorna. Denna samsyn är dock i vissa avseenden bedräglig. Under ytan döljer sig betydande skillnader. Gemensamt är strävan efter ett bättre system för energiförsörjningen, ett system som är långsiktigt hållbart och som bidrar till att minska växthuseffekten.

Men hur detta ska uppnås råder det delade meningar om. Oppositionen kräver mer styrning och mer nationella insatser. Vi från alliansen menar att detta inte räcker. Vi måste få med oss de andra länderna. Särskilt viktigt är det att få med oss länder som USA, Kina och Indien – de stora och snabbt växande ekonomierna. Mot denna bakgrund måste jag känna tillfredsställelse med statsminister Fredrik Reinfeldts resa till USA och de diskussioner som där initierades.

Vi tror också att det behövs mer marknad och att det krävs mer av internationella och gemensamma åtaganden. Vi ställer oss därför avvisande till en alltför långtgående detaljreglering utan litar på att marknaden, med de givna spelreglerna på plats, spelregler som vi ska besluta om tillsammans med aktörer i andra länder, kommer att finna de former som är effektivast.

Men det finns brister. Vi vill peka på att det pågår ett intensivt arbete i Regeringskansliet och hos berörda myndigheter för att rätta till dessa brister.

Herr talman! I avvaktan på de ställningstaganden som detta arbete kommer att utmynna i vill jag yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga motioner.

Anf. 95 BERIT HÖGMAN (s) replik:

Herr talman! Det är allvarligt att Moderaterna och hela alliansregeringen har intagit denna position som Anne-Marie Pålsson nu ger uttryck för och som vi tidigare i dag fick höra Fredrik Reinfeldt ge uttryck för under frågestunden, nämligen att vi inte behöver göra någonting mer, det är någon annan som ska göra någonting någon annanstans.

Vet du, Anne-Marie, att det är ungefär som att jag skulle gå hem och säga till mina barn: Det är ingen idé att vi skickar de här 200 kronorna till SOS-Barnbyar och pojken där därför att det finns så himla många fattiga barn i världen, så vi skiter i det här.

Vad är det för inställning att ha till ett uppdrag som kan delas av var och en av oss men också i kollektiv som företag, som organisationer, som samhälle i stort och smått? Det är upprörande, cyniskt och otroligt defensivt.

Företagen vill. I går morse var det några av oss som träffade en företagare och representant för de många företag som ser möjligheterna framgångsrikt redan nu, med många kontrakt på gång i Kina, som var så otroligt upprörd över regeringens politik att fara till USA och prata om någonting när vi har världens möjligheter att göra någonting själva.

Det var också tydligt att man efterlyste regeringens agerande. Det har betydelse vad staten upphandlar. Det är klart att det har betydelse vad regeringen ger för signaler. Det har betydelse vad regeringen avsätter för pengar till Nutek eller till Forska och väx eller någon annanstans där stödsystemen behövs utan att för den skull rubba idén om en efterfrågestyrd marknad. Då är exportrådgivarna ett jättebra exempel.

Ser inte Moderaterna och Ann-Marie Pålsson att det finns ett tydligt samband mellan politiska signaler och vad som sedan händer, exempelvis vad riskkapitalister gör och inte gör?

Anf. 96 ANNE-MARIE PÅLSSON (m) replik:

Herr talman! Till Berit Högman vill jag säga följande. För det första görs redan mycket. I den ekonomiska propositionen har satsningar gjorts på att utveckla energisystemen.

För det andra vill jag påpeka att jag roade mig med att titta på hur den svenska energianvändningen har utvecklats under åren. Från 1970 fram till i dag har vi åstadkommit näst intill en halvering av oljeförbrukningen i Sverige. Vi har ökat andelen förnybara energikällor – i detta inkluderar jag kärnkraften, fast jag inte vet om alla håller med om detta – markant. Intressant är också att den totala energianvändningen har ökat bara marginellt trots att bnp har fördubblats under den här perioden.

Men trots att vi har åstadkommit detta i Sverige har växthuseffekten inte blivit mindre. Den har snarare exploderat under den här tiden. Vad vi gör är viktigt, men det räcker inte. Det är vad man åstadkommer i de stora länderna, där de riktigt stora utsläppen sker, som räknas. Det är därför som internationella överenskommelser mellan fler länder kommer att ha en mycket större inverkan på växthuseffekten än det vi gör. Därmed inte sagt att vi inte ska göra någonting. Men vi ska välja att satsa där framgångarna och effekterna kan bli som störst.

Anf. 97 BERIT HÖGMAN (s) replik:

Herr talman! Varför välja när vi inte behöver välja? Varför kan vi inte göra både–och? Företagen beskriver ju att med stöd av exportrådgivare, med goda kanaler och med ett tydligt signalsystem kan svenska företag bidra till detta i andra länder – exempelvis i Kina.

Vad Anne-Marie Pålsson nu står och säger är att det inte är det som gäller, utan internationella överenskommelser. Det är klart att internationella överenskommelser är viktiga. De framgångar som vi har haft sedan 1970-talet har vi haft praktiskt taget utan Moderaternas medverkan, och nu står du och dina kolleger och försöker ta åt er äran för någonting som ni inte har bidragit till. Vi säger: *Fine* – gör det nu! Vi är generösa. Vi bjuder på det. Men det finns ingen anledning att välja mellan det ena och det andra när vi faktiskt kan göra både–och.

Anf. 98 ANNE-MARIE PÅLSSON (m) replik:

Herr talman! Jag undrar om Berit Högman har varit ute och pratat med företagen. Det pågår ett enormt arbete ute i industrin. Industrin ser de ekonomiska möjligheterna att exportera vårt kunnande på området. Det finns inte ett stort företag som inte tänker i de här termerna.

Jag är ganska övertygad om att de stora företagen kan marknaden. De kan de ekonomiska och kommersiella villkoren. De klarar de här bitarna

utan att vi går ut med pekpinnar och säger att de ska göra på det ena eller det andra sättet. Man behöver inte längre styra företagen in i detta. Frågan finns där. Det finns en kommersiell kraft i frågan.

Jag ska villigt erkänna att detta inte beror på den regering som sitter nu. Så långt kan jag gå. Men det handlar fortfarande om att vi har begränsade resurser. Hur ska vi arbeta med dessa för att nå den största framgången? När resurserna är begränsade kan man inte göra allt. Då måste man välja. Jag menar att det är fullständigt felaktigt att säga att det inte görs någonting i dag.

Anf. 99 PER BOLUND (mp) replik:

Herr talman! Jag skulle vilja börja med att fullständigt underkänna de argument som har hörts både från statsministern och från andra i talarstolen här i dag. Man säger att vi i det tidigare regeringssamarbetet inte skulle ha drivit någon internationell klimatpolitik.

Det är fullständigt felaktigt. Den förra klimatpropositionen hette till exempel *Nationell klimatpolitik i global samverkan*. Det har varit fullständigt självklart hela vägen från alla partier i den här kammaren att vi har arbetat internationellt med klimatfrågan.

Däremot har vi från Miljöpartiet och våra allianspartier inte sagt att vi inte har något ansvar här i Sverige. Det är däri skillnaden består. Vi i Sverige, som har bra teknik, goda kunskaper och enormt goda möjligheter för förnybar energiproduktion har ett särskilt stort ansvar. Detta ansvar har vi från vår sida absolut tagit.

Den positiva utveckling som man nu ser där fler och fler övergår till att använda biobränslen, sparar energi och så vidare beror helt och hållet på beslut som fattades under de föregående åtta åren. Mycket av detta beror på den skatteväxling som Miljöpartiet har fört in i politiken och som har fått oerhört stor påverkan på just klimatpolitiken och klimatanpassningen.

Jag såg senast i dag ett exempel i Svenska Petroleuminstitutets statistik, *Oljeåret 2006*. Där konstaterar man att oljeleveranserna till en- och tvåfamiljsbostadshus sjönk med 43,6 procent mellan 2005 och 2006. Det är en enormt dramatisk utveckling som vi ser, och den beror helt och hållet på den politik som fördes under de tidigare mandatperioderna.

Min fråga är: Är Anne-Marie Pålsson beredd att gå vidare på det spåret och att föreslå de åtgärder som krävs för att fortsätta en sådan positiv utveckling? Utan åtgärder kommer den här utvecklingen inte att fortsätta; det är solklart. Det som krävs är att man har högre kostnader för användning av fossila bränslen så att man får ned denna användning. Samtidigt ska man ge stöd till alternativen. Är du beredd att föreslå sådana åtgärder, Anne-Marie Pålsson?

Anf. 100 ANNE-MARIE PÅLSSON (m) replik:

Herr talman! Per Bolund var i sitt anförande mycket dramatisk – nästan ödesmättad. Han talade om åtta år eller 96 månader. Hur många veckor det blir har jag glömt bort.

Ja, det är möjligt att det är precis så det är. Men då skulle jag vilja be Per Bolund att säga detta till George W. Bush. Säg detta till Angela Merkel! Säg detta till Kinas statschef, som snart kommer på besök! Säg det till de länder vars agerande gör den största skillnaden! Det är det centrala.

Denna insikt måste komma. Jag vill inte underkänna de ansträngningar som görs på den nationella marknaden. Jag vill inte underkänna att vi har satsat och försökt flytta fram våra egna positioner. Det är viktigt, men det räcker inte. Denna insikt måste sprida sig ut i hela samhällskroppen och hela det politiska systemet. Vi måste göra det tillsammans.

När det gäller de förändringar som har gjorts är det självklart att skattemöjligheten har bidragit. Visst har de insatser som gjorts bidragit. Men de största effekterna har snarast kommit från det som marknaden har åstadkommit alldeles på egen hand.

Oljeprishöjningen på 1970-talet satte i gång ett intensivt arbete för att komma ifrån oljeberoendet. Då behövde vi inga politiska pekpinor. Marknaden klarade det. Utsläppsrätterna var just en sådan marknadsneutral åtgärd för att få in effekten av utsläppen av växthusgaser och få marknadsaktörerna att integrera detta i sina egna beslut. Sådant gör skillnad, och sådant behöver vi.

Anf. 101 PER BOLUND (mp) replik:

Herr talman! Jag var ju inte med i politiken på 70-talet, men jag har inte fått uppfattningen att marknaden skötte det där helt på egen hand. Det var väl snarare ganska genomgripande politiska åtgärder som gjorde att man till exempel ställde krav på energieffektivitet vid husbyggnation och så vidare. Jag vet inte om jag accepterar att man säger att marknaden klarade hela omställningen på egen hand.

Jag oroas av Anne-Marie Pålssons resonemang om att vi ska prata med kineserna och med George W. Bush och att det är de som ska vidta åtgärderna. Jag tycker att det är att svära sig fri från ansvaret. Sverige har trots allt klart större utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser än genomsnittet i världen. Vi har klart större utsläpp än vad som är långsiktigt hållbart. Innan vi har åtgärdat det finns det ingen möjlighet för oss att slå oss till ro, lägga armarna i kors och säga att vi är klara.

Det finns också en annan anledning att vidta åtgärder hemma: För att kunna prata med Kina och med USA måste vi kunna visa på åtgärder på hemmaplan. Om vi inte gör någonting så kommer de inte att lyssna på vad vi har att säga. Till viss del går det att göra som statsministern har gjort nu – åka och visa på tidigare meriter och de åtgärder som har kommit ut av det. Men för att vi ska kunna få ett genomslag internationellt måste vi från Sveriges sida visa att vi är beredda att vidta ytterligare åtgärder och faktiskt gå före och komma framåt.

Det är föregångarna man lyssnar på. Det är de som har ett ord med i det här samtalet. Utan sådana åtgärder och utan vidare arbete för att minska Sveriges klimatpåverkan kommer Sveriges ord att bli mindre och mindre värt internationellt. Vår röst kommer att tystna.

Min fråga är fortfarande: Är Anne-Marie Pålsson beredd att fatta de beslut som krävs för att den positiva utveckling som vi nu ser också kommer att fortsätta i framtiden? Eller kommer vi att ha en mandatperiod som är förlorad tid, där inte åtgärder vidtas? Måste vi sätta i gång igen, efter nästa val, med nya åtgärder?

Anf. 102 ANNE-MARIE PÅLSSON (m) replik:

Herr talman! Per Bolund får det att låta som om regeringen inte gör någonting alls. Men det görs faktiskt en hel del. Däremot är vi inte så förskräckligt pigga på att komma med några pekpinningar på var någonstans anläggningar för framställandet av biodrivmedel ska etableras. Betänkandet rör frågor som är av den karaktären. Vi tror inte att det är vår uppgift – vi som sitter i den här byggnaden – att tala om var detta ska finnas. Vi tror att den så kallade marknaden kan klara det mycket bättre än vi vad vi kan göra.

Det är viktigt att understryka detta. Jag vill också ånyo påpeka att det sker mycket arbete. Det pågår ett arbete i kanslihuset för att utveckla klimatpolitiken och energipolitiken. Men vi är inte överens med Miljöpartiet i synen på åtgärder av nationell och reglerande karaktär. Vi vill införa mer av generella marknadsneutrala åtgärder för att få en större räckvidd. Vi är också bergfast övertygade om att det bara är tillsammans med andra som det kommer att göra någon skillnad.

Anf. 103 ÅKE SANDSTRÖM (c):

Herr talman! Detta betänkande innehåller ett stort antal energipolitiskt viktiga frågor. Det faktum att energifrågorna totalt sett är en av våra allra största framtidsutmaningar torde vi alla vara överens om. För övrigt anser jag personligen att vi är överens om det allra mesta i de delar som redovisas i betänkandet.

Energifrågorna är i dubbel mening heta. Det är medvind för de alternativa och förnybara energislagen. Betänkandet rymmer i första hand en rad tekniska utvecklingsfrågor. Det är naturligt då det bygger på ett antal motioner. De frågorna är givetvis viktiga. Men jag vill ta det här tillfället i akt att betona vårt eget personliga ansvar. Det har inte någon sagt ett ord om. Vad kan vi själva som medborgare bidra med när det gäller energibesparingar genom omställning och förändring av vår energikonsumtion?

Allt börjar hos dig är en bra utgångspunkt även på energiområdet. I det sammanhanget är det viktigt att betona hur angeläget det fortsatta stödet till energirådgivarna är. De gör ett fantastiskt arbete runt om i vårt land. För att ändra vårt beteende behöver vi handfast rådgivning i denna del av energifrågorna. Det handlar om hur vi kan spara energi när det gäller exempelvis belysning, bilkörning och transporter, hemelektronik, värme i lägenheter och hus och så vidare. Den sparade kilowattimmen är som bekant den billigaste. Det gäller självfallet även inom industrin där det finns stora potentialer till minskad elanvändning.

Herr talman! Omställning i olika former är ett nyckelbegrepp för att vi ska klara den stora utmaning som vi står inför på energiområdet. Vi i Centerpartiet har också ställt upp på det omställningsprogram som under många år fungerat väl som stimulans för konvertering från fossila bräns-



len till förnybara alternativ. Jag deltog själv aktivt i den debatten mellan 1998 och 2002.

Det är en viktig förutsättning att energipolitikens inriktning är block-överskridande. Det är särskilt angeläget i denna tid då energilösningarna kräver stora investeringar i anläggningar, vilket i sin tur förutsätter långsiktiga och stabila spelregler. Som framgår av betänkandet är det också ett viktigt besked att riksdagens partier kommer att bjudas in i den fortsatta processen.

Vi står inför en spännande tid med flera viktiga utredningar som ska utvärderas och tolkas. Det har framförts här att vi ska handla snabbt innan utredningarna är färdiga. Jag delar inte den synen.

Oljekommissionens arbete, under utmärkt ledning av Stefan Edman, är precis remissbehandlat. Stoppdatum var denna vecka. Det blir mycket spännande att ta del av det materialet.

Herr talman! Hela den gröna sektorn, fotosyntesen och bioenergin, är en utomordentlig förnybar resurs för hela kedjan, från mat på bordet till bränsle i tanken och råvaror till industrin. Låt oss vårda och ta till vara dessa resurser! Det hoppas jag också att vi är helt överens om. Jag utgår ifrån det.

EU kommer att ta fram ett ramdirektiv för förnybar energi. Det är berört här tidigare. Europarådet behandlar för närvarande ett omfattande energipaket. Nationellt arbetas det med en handlingsplan för energieffektivisering. Mycket händer just nu, och vi torde alla förutsätta att allt detta jobb ska ske utan dröjsmål. Där delar jag Berit Högmans uppfattning att det ska skyndas på så mycket det bara går.

Detta gäller även som synpunkt på den reservation i dessa frågor som finns i betänkandet. Regeringen ska återkomma med konkreta förslag på området. När strategin är utarbetad och samverkan över blockgränserna etablerad är det vår utgångspunkt att vi även ska nå samsyn när det gäller medelsbehovet för dessa insatser.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till förslaget i föreliggande betänkande och avslag på aktuella motioner.

Anf. 104 KENT PERSSON (v) replik:

Herr talman! Det var väldigt mycket som var på gång, enligt Åke Sandström, men jag uppfattade inte det konkreta innehållet i det som är på gång. Du refererar till kommande diskussioner tillsammans i en energigrupp som regeringen eventuellt kommer att bjuda in till. Vi vet inte när det blir.

FN:s klimatpanel har i den senaste rapporten pekat på att växthusgaserna måste minska med 85 procent fram till 2050. De säger också att den lösning som de ser framför sig är ökad energieffektivisering och förnybar energi. Det har vi i Vänsterpartiet påpekat under ett flertal år. Ni har själva varit med i det här arbetet, senast i energiöverenskommelsen 2002.

Jag undrar vad ni väntar på egentligen. Vad väntar du på, Åke Sandström, som gör att vi inte kan ta de här stegen och gå vidare nu? Vi tappar tid och tempo. Industrin i Sverige tappar också tid och tempo. Det värsta som kan hända är att vi återkommer till den situation som vi hade på 80-talet då hela vår vindkraftsforskning och det försprång som vi hade gick förlorade på grund av att vi gick in på en felaktig väg. Vi tappade

hela det teknikförslaget. Låt inte det ske igen! Vad är det Åke Sandström väntar på?

Anf. 105 ÅKE SANDSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Det är viktigt att vi funderar på hur vi uttrycker oss för att vi inte helt ska tala förbi varandra. Jag väntar självfallet inte på något. Om man drar sig till minnes vad som hände under sju månader under den tid då vi ingick i energisamarbetet var det inte så rasande mycket som hände under vissa delar av de sju månaderna. Det kan jag intyga.

Strategierna jobbas fram. Det finns en balans och en närhet till miljöfrågorna här. De insatser som har gjorts på det området tangerar detta. Det handlar om miljöbilspremien, klimatmiljarden, havsmiljörådet och så vidare. Det är en hel del tekniska och praktiska problem som har gjort att man inte har kunnat sätta alla de här förslagen och tankarna i sjön.

Vi har ingen delad uppfattning om inriktning av energipolitiken. Det handlar om att få tag på folk och sätta i gång arbetet i full skala. Det har inte gått att få fram mer under de här första sju månaderna.

Anf. 106 KENT PERSSON (v) replik:

Herr talman! Kan det kanske bero på att ni inte är eniga och inte har en samlad bild av vilken inriktning politiken behöver ha? Ni hade ju inte det i den höstbudget som presenterades. Det kom egentligen först i samband med att Sternrapporten presenterades. Då blev det ett uppvaknande. Sedan har FN:s klimatpanel förtydligat detta.

Åke Sandström tog upp energirådgivarnas positiva inverkan, men faktum är att ni drog ned på anslaget. Frågan är vem som ska betala den här kostnaden om de ska fullfölja det goda arbete som Åke Sandström säger att de gör. Det är ett tydligt exempel. Vi har tidigare debatterat Forska och väx som också är oerhört viktigt i satsningen på teknikutveckling för små företag. Det är också någonting som man helt har tappat bort. Jag vet inte om det beror på rent sjabbel eller något annat, men det finns inte med. Det finns en rad andra förslag i er budget som haltar. Rent praktiskt lever ni inte upp till det du säger här, Åke.

Anf. 107 ÅKE SANDSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Det är en mindre förändring i budgeten. Jag vet att det är bortlyft pengar i huvudkapitlet som går direkt till solvärme.

Det finns en mindre neddragning, det är rätt. Forska och väx hamnade, som vi från näringsutskottet vet, i situationen att de fick ett mindre anslag i år, och det beklagar jag. Det är återställt till nästa år.

Jag var med när den förra regeringen halverade bidragen till de tekniska attachéerna runt om i världen, men jag gjorde inte särskilt stort väsen av det, för jag vet att sådana omprövningar av gällande budget sker.

Som svar på din direkta fråga vill jag säga att det inte finns någon oenighet i den del av Näringsdepartementet som behandlar energifrågor, det vet jag. Det har helt enkelt inte varit möjligt att få till stånd alla de delar som behövs för att sätta ned foten inom alla dessa områden, men jag vill betona att vi är överens om inriktningen, den praktiska tillämpningen och den tekniska inriktningen.

Vi kan träta om vad som har hänt under tolv år och vad som har hänt under sju månader. Det är ju väldigt vanligt att man gör det nu, men jag tar inte helt till mig just den delen av diskussionen.

Anf. 108 PER BOLUND (mp) replik:

Herr talman! Jag tycker att det är intressant att notera de olika inriktningarna inom allianspartierna. Vi har hört statsministern och Anne-Marie Pålsson stå här och prata om det internationella sammanhanget. De som ska vidta åtgärder är USA och Kina. Åke Sandström säger i stället att åtgärderna ska genomföras på individuell nivå. Det är individerna som ska vidta åtgärder; man ska börja hos sig själv. Den sparade kilowattimmen är alltid den billigaste, och det är individen som ska spara.

Det intressanta är att de enda som uppenbarligen inte ska göra någonting är riksdag och regering. Där behövs det uppenbarligen inte några åtgärder, utan det är individer och andra nationer som ska vidta åtgärderna. Det upprör mig lite grann, för jag tycker att en stor del av ansvaret för att vidta åtgärder som leder till en växling av energi- och transportsystem som leder bort från fossila bränslen ligger just hos riksdag och regering.

Det jag dock egentligen vill fråga om är fossilgasen och allianspartiernas inställning till denna. Det finns en rapport som är framtagen i samarbete mellan Lantbrukarnas Riksförbund och Svenska Naturskyddsföreningen med flera. Där har man gått igenom fossilgasutbyggnaden och kommer med mycket starka argument mot den och användningen av fossilgas i Sverige. Man konstaterar att det inte leder till någon minskning av koldioxidutsläppen utan tvärtom en ökning.

Man konstaterar också att vi hamnar i ett ökat beroende av importerade fossila bränslen. Man konstaterar att vi riskerar att hamna i en låsning där vi bygger upp ett nytt storskaligt infrastruktursystem som det sedan är svårt att komma ur eftersom mycket pengar har investerats. Man konstaterar slutligen att fossilgasen tränger ut förnybar energi.

Min fråga är om Åke Sandström anser att fossilgasen är lämplig att använda i det svenska energisystemet och om vi dessutom ska medverka till att bygga ut den. Om inte, vad tycker du att regeringen bör göra åt det?

Anf. 109 ÅKE SANDSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Först och främst: Vad bra att det tänks olika! Det är just därför vi är en bra allians. Vi tänker lite olika, och vi har olika förslag. Där det alltid tänks lika, där tänks det lite. Det har vi kunnat bevittna tidigare.

Vem ska göra vad? Per Bolund tror att det inte händer någonting nu. Det händer otroligt mycket ute i landet! Det finns en fantastisk investeringsvilja i allt från vindkraft till biogasanläggningar och så vidare. Välkommen till verkligheten! Man ska inte tro att det bara händer här i huset, utan det händer faktiskt en hel del ute i landet.

Fossilgas, nej tack! Den inriktning som jag läst om i reservationer och som jag tror att vi har en stor majoritet för är att det är mycket bättre att satsa på biogasen i stället. Vi behöver stå på flera ben i energisammanhanget.

Hela drivmedelssidan har vi inte hunnit tala någonting om, men det finns ju en jätteutmaning även där när det gäller biodrivmedlen. Du nämnde också svartlutsförgasningen, och det finns ny teknik från Tyskland när det gäller att ta fram syntetisk diesel och så vidare. Energisektorn behöver flera olika alternativ. Men som sagt är svaret på din direkta fråga att vi säger nej till fossilgas.

Anf. 110 PER BOLUND (mp) replik:

Herr talman! Det kan säkert finnas fördelar med att tänka olika, men kanske det viktigaste är att tänka rätt. Det tror jag är det som behövs för att man ska komma vidare i klimatfrågan. Där är jag väl inte riktigt lika optimistisk om att allianspartierna kommer att hamna vid rätt slutsats, hur olika man än tänker.

När det gäller fossilgasen ser man att Åke Sandström och andra representanter från Centerpartiet uttalar sig negativt, men samtidigt öppnar man dörren för fossilgasutbyggnad på olika sätt. Jag har haft interpellationsdebatter med näringsministern där jag har frågat om omställningen, och det finns aldrig något klart ställningstagande där man säger att man inte kommer att genomföra eller medverka till en fossilgasutbyggnad i Sverige.

I det samarbete som Åke Sandström hade under den tidigare mandatperioden med Socialdemokraterna och Vänsterpartiet genomfördes faktiskt skattesänkningar för fossilgasgenererad el och värme. Det är det som också har lett till att det nu planeras och byggs fossilgasverk i både Göteborg och Malmö, och att flera energibolag planerar för utbyggnader av fossilgasledningar i Sverige.

Även om Åke Sandström uppenbarligen har tänkt rätt när det gäller fossilgasen och säger nej skulle det också behövas politiska åtgärder och styrmedel så att man faktiskt får en politik och en marknadsutveckling som går åt det hållet. Det har vi inte sett än så länge.

Frågan är väl om Åke Sandström är beredd att ta den konflikten med regeringen och se till att det faktiskt kommer sådana politiska beslut och åtgärder som gör att vi slipper att få en låsning till fossilgasanvändning i Sverige.

Anf. 111 ÅKE SANDSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Att tänka rätt är stort; att tanka rätt är större. Så kan man säga på tal om biodrivmedel!

Miljöpartiet stod ju utanför under de här åren som vi samarbetade med Vänstern och Socialdemokraterna med konverterings- och omställningsprogram och så vidare. Kanske har man sparat något som inte var bra där. Vi har inte sagt att några statliga medel ska användas till någon utbyggnad av ett fossilt gasnät. Det är väl fortfarande en ståndpunkt, och den fattades under den perioden, det vet jag mycket tydligt.

Värderingarna av vad som är att tänka rätt kan vara olika. Det är precis därför vi ska försöka att med all kraft och med all ärlig vilja få till stånd en blocköverskridande energipolitik, för det här är framtidsfrågor som är jättestora och viktiga. Vi får inte skämta bort dem, utan vi måste tala med varandra och inte om varandra.

Vi har en möjlighet nu. Jag vill inte ta ordet konflikt i min mun, för vi behöver inte ha någon konflikt inom regeringen, utan vi ska ta till oss de

goda krafter och de goda kunskaper som finns och göra detta gemensamt över blockgränserna. På den punkten behöver jag inte ta en konflikt med dem som är ansvariga för energipolitiken i regeringen.

Prot. 2006/07:112  
24 maj

*Vissa energi-  
politiska frågor*

Anf. 112 BERIT HÖGMAN (s) replik:

Herr talman! Jag tycker att Per Bolund slog huvudet på spiken i sin sammanfattning, nämligen att det som förenar er i alliansen är att regering och riksdag minsann inte ska göra något, utan det är alla andra som ska göra någonting. Då har ju ingenting lärts av verkligheten och erfarenheten.

I dag kan vi läsa i Dagens Nyheter att konverteringsstödet har gett resultat. Stödet till att konvertera från oljepanna till någonting annat har naturligtvis bidragit till att vi har uppfyllt målet när det gäller koldioxidutsläppet. Nu är dock konverteringspengarna slut, och inga nya pengar kommer.

Jag är alldeles övertygad om att Åke Sandström och jag representerar delar av landet där det fortfarande finns åtskilliga oljepannor kvar i hushållen hos äldre människor. Det finns alltså all anledning att fortsätta det jobbet. Konverteringsstödet har som sagt sig visat sig vara framgångsrikt, och vi har nått resultat. Varför inte fortsätta?

Anf. 113 ÅKE SANDSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Omställningsprogrammet fortsätter ju. Det har vi inte på något sätt tagit bort. Den uppgörelse vi hade förra året sträcker sig även över detta år.

Jag var beredd på frågan om oljepannorna, så det tog jag reda på. Just när det gäller den delen, konverteringsbidraget, är 12 miljoner lyft till solvärme från den punkten. Det har medfört att det blivit tomt på det kontot i år. Sådant är läget. Det är ett korrekt påpekande.

Det går ju också att rätta till. Det är ju ingenting som är givet. Självklart ska omställningsprogrammet fortsätta, och där går det också att få in nya möjligheter. Jag tror mig veta att den största andelen av alla oljepannor är utbytta, och då kanske man ska se på andra tekniska lösningar.

Anf. 114 BERIT HÖGMAN (s) replik:

Herr talman! Det är nog tyvärr så, Åke, att det finns lite för många oljepannor kvar hos äldre människor i egna hus. Men nu är de pengarna borta.

Det handlar ju hela tiden om val. Jag hoppas att Åke Sandström är medveten om det. Vi införde fastighetskatt på vattenkraften för att få loss medel till konverteringsstöd. Det handlar om att hela tiden omfördela. Skatteväxlingen var också ett exempel på det.

Det din regering nu gör är att uteslutande ge karameller till den rikaste tiondelen av Sveriges befolkning, och ingenting av det har något slags profil av ett hållbart och grönt samhälle. Du har en jättestor hemläxa i den regeringskoalition du har satt dig i.

Jag ska ärligt säga att du har en ärlig och sympatisk inställning till frågan, men jag är väldigt bekymrad över de kolleger du omger dig med.

Jag har en konkret fråga ändå, avslutningsvis: Är du, Åke Sandström, beredd att med samma värme som du drivit frågorna hittills fortsätta driva frågan om att vi inte ska bygga ut kärnkraften?

Anf. 115 ÅKE SANDSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Jag ska inte gå in på en debatt om fastighetsskatten här. Däremot vet jag, för jag minns siffror, att den förra regeringen har höjt fastighetsskatten för vattenkraftsföretagen från 550 miljoner 2004 till 2 miljarder 2006. Det är ganska mycket pengar. Jag tror också att det har en inverkan på elpriset för oss konsumenter, men det är en annan historia. Det finns mycket annat som har inverkat på vårt elpris.

Jag är beredd att jobba vidare. Jag har sedan urminnes tider, höll jag på att säga – jag har varit med så länge – inte gillat kärnkraften, och jag kommer också fortsättningsvis att jobba utifrån den ståndpunkten.  
(forts. 13 §)

### Ajournering

Kammaren beslutade kl. 16.53 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 17.00 då votering skulle äga rum.

### Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 17.00.

### 12 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde

**KU18 Elektronisk underrättelse i vissa ärenden om utgivningsbevis**  
Kammaren biföll utskottets förslag.

**KU19 Riksrevisionens styrelses redogörelse angående bidrag som regeringen och Regeringskansliet fördelar**  
Kammaren biföll utskottets förslag.

### KU21 Fastställande av löner för riksdagens ombudsmän, m.m.

*Punkt 1* (Ändringar i riksdagsordningens huvudbestämmelser)

I betänkandet föreslogs ändringar såvitt avsåg huvudbestämmelserna i riksdagsordningen. Av ändringarna framgick att dessa önskades bli genomförda med ett enda beslut. För bifall krävdes därför, i enlighet med 8 kap. 16 § andra meningen regeringsformen, att *minst tre fjärdedelar* av de röstande och *mer än hälften* av riksdagens ledamöter förenade sig om beslutet.

Enligt RO 5 kap. 4 § andra stycket skulle beslut fattas genom omröstning med omedelbar rösträkning.

Votering:

275 för bifall

74 frånvarande

Förste vice talmannen konstaterade att *minst tre fjärdedelar* av de röstande och *mer än hälften* av riksdagens ledamöter hade röstat ja och kammaren hade således bifallit utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:  
För bifall: 99 s, 83 m, 20 c, 19 fp, 18 kd, 18 v, 18 mp  
Frånvarande: 31 s, 14 m, 9 c, 9 fp, 6 kd, 4 v, 1 mp

Prot. 2006/07:112  
24 maj

---

*Punkterna 2 och 3*

Kammaren biföll utskottets förslag.

**TU15 Nya hastighetsgränser**

*Punkt 1* (Avslag på propositionen)

1. utskottet
2. res. 1 (s, v, mp)

Votering:

141 för utskottet

136 för res. 1

72 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 83 m, 20 c, 20 fp, 18 kd

För res. 1: 100 s, 18 v, 18 mp

Frånvarande: 30 s, 14 m, 9 c, 8 fp, 6 kd, 4 v, 1 mp

*Punkt 2* (Nya hastighetsgränser)

1. utskottet
2. res. 2 (v)

Votering:

250 för utskottet

20 för res. 2

1 avstod

78 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 94 s, 82 m, 20 c, 20 fp, 18 kd, 16 mp

För res. 2: 1 s, 18 v, 1 mp

Avstod: 1 mp

Frånvarande: 35 s, 15 m, 9 c, 8 fp, 6 kd, 4 v, 1 mp

**TU12 Järnvägspolitik och andra järnvägspaketet**

*Punkt 1* (Konkurrens- och marknadsfrågor)

1. utskottet
2. res. 1 (v)

Votering:

256 för utskottet

19 för res. 1

74 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 s, 83 m, 20 c, 20 fp, 18 kd, 18 mp

För res. 1: 1 s, 18 v

Frånvarande: 32 s, 14 m, 9 c, 8 fp, 6 kd, 4 v, 1 mp

*Punkt 4 (Banunderhåll)*

1. utskottet

2. res. 2 (v, mp)

Votering:

240 för utskottet

36 för res. 2

73 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 99 s, 83 m, 20 c, 20 fp, 18 kd

För res. 2: 18 v, 18 mp

Frånvarande: 31 s, 14 m, 9 c, 8 fp, 6 kd, 4 v, 1 mp

*Punkt 6 (Trafikeringsrätt och tillhandahållande av tjänster)*

1. utskottet

2. res. 4 (s, v, mp)

Votering:

141 för utskottet

137 för res. 4

71 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 83 m, 20 c, 20 fp, 18 kd

För res. 4: 101 s, 18 v, 18 mp

Frånvarande: 29 s, 14 m, 9 c, 8 fp, 6 kd, 4 v, 1 mp

*Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.

**TU14 En framtida havspolitik för EU**

Kammaren biföll utskottets förslag.

*Vissa energipolitiska frågor*

**13 § (forts. från 11 §) Vissa energipolitiska frågor (forts. NU11)**

Anf. 116 CARL B HAMILTON (fp):

Herr talman! Låt mig genast gå in på några saker som sägs i reservationerna. Jag börjar med Kent Perssons reservation under punkt 1. I reservationen, som handlar om bioenergi, står: ”Strategin behövs även för att genom nya ekonomiska styrmedel bidra till ökad odling och användning av andra bioenergiällor än skogsråvara och avfallsbränslen samt att detta sker i harmoni med miljö kvalitetsmålen.”

Den kritik som jag nu ska framföra riktar sig egentligen inte bara mot Kent Persson. Det finns saker att kritisera på andra håll också. Det här ger ett sörgårdsinriktat intryck. Det låter som att bioenergi och biomassa är utan problem. Jag tycker att vi har ansvar för att påpeka att det också är många problem förenade med detta. En storskalig satsning på biomassa skapar problem för den biologiska mångfalden. Om man ska få en hög produktivitet, vilket naturligtvis varje odlare kommer att sträva efter, kommer man att använda konstgödsel och bekämpningsmedel i stora mängder. Det leder till läckage till våra vattendrag och till Östersjön.



Jag vill vända mig mot den beskrivning som finns i flera av reservationerna och delvis kanske också i texten: att det här är något slags kungsväg till det förnybara energisamhället. Biomassa är inte det. Eller rättare sagt: Priset för detta är en väldigt stor miljöförstöring i Sverige av ett annat slag än det som sker genom utsläpp av koldioxid.

Det andra som jag vill ta upp är energieffektivisering. Jag ska citera ur den reservation som Berit Högman står bakom. Det är två påståenden där som jag skulle vilja diskutera. Det första är det som står på s. 49: ”Att ställa om energisystemet till en långsiktigt hållbar energiproduktion rymmer otvivelaktigt en enorm potential – i tillväxt, arbetstillfällen och för ett uthålligt samhälle.”

Det här med enorm potential i tillväxt och arbetstillfällen stämmer inte. Det är ett stort problem när man framställer det så. Varför är det då inte så? Vi ser två typer av förändringar. Enerpriserna går upp över hela linjen. Det gör inte att det är en enorm potential. Det innebär att de som drabbas av högre energipriser får en lägre realinkomst. De får betala mer. Det är det som sker när schejkerna i Mellanöstern höjer oljepriset eller njuter av höga oljepriser. Då blir de rikare och vi fattigare. Det faktum att vi i den situationen blir fattigare innebär inte någon enorm potential för tillväxt. Det är möjligt att reservanterna inte i första hand tänker på det, utan på relativprisförändringen, att fossila bränslen ska bli dyrare. Det är hela tanken med utsläppsrätter och koldioxidskatter.

Innebär det då tillväxt och fler arbetstillfällen? Nej, det gör det inte alls! Vi har diskuterat detta tidigare. Jag menar att vi som politiker har ansvar för att inte lura medborgarna och väljarna. Vissa delar av ekonomin ska expandera, nämligen de som baseras på eller sysslar med kolfri energiproduktion. Men andra delar ska minska i omfattning. Man ska ju lägga ned smutsiga kolkraftverk och stålverk och ersätta dem med annan produktion.

Tanken att det bara är fint med energiomställning, eftersom den ger fler jobb, ökad tillväxt och till och med ökad export, är alldeles för enkel. Jag menar att detta är att lura medborgarna. Jag ser det gång på gång, och jag vill inte säga att den borgerliga sidan är oskyldig på denna punkt, för jag ser det även i våra programskrifter. Men det är oriktigt.

Vad vi i stället ska sträva efter är en energiomställning som inte utsätter människor för onödigt stora påfrestningar. De ska inte onödigtvis behöva flytta till annan ort. De ska inte onödigtvis behöva byta jobb om de trivs med det jobb de har. De ska inte onödigtvis behöva sänka sina inkomster. Den flagellantinställning som framför allt Miljöpartiet har, att man ska piska sig själv och då blir bättre som energisparare, tar jag avstånd från. Jag tycker också att andra får vara försiktiga med att ansluta sig till den hållningen.

Klimatpolitiken utgörs av en lång räckta med olika bidrag, uppfattar jag det som när Berit Högman beskriver den. Klimatpolitik är på något sätt lika med fler och ökade bidrag. Är det på det sättet Socialdemokraterna uppfattar en aktiv klimatpolitik?

Det andra jag vill ta upp i Berit Högmans reservation är ett avsnitt som börjar med nästa mening: ”Inget land kan undvika att ställa om sitt energisystem, det är bara en fråga om att agera nu eller senare.” Sedan kommer det som jag invänder mot: ”En sak är dock klar. Det land som sist lämnar fossilsamhället bakom sig är det land som förlorar.”

Det är ju precis tvärtom i den internationella ekonomin! Det är en kapplöpning om att slippa ställa om. Indien, Kina och USA vill inte ställa om – tyvärr, kan vi säga. Där är mekanismen den att det bästa är om alla andra ställer om, men inte det egna landet. Tyvärr är det på det sättet. Svårigheten i internationella energiöverenskommelser, Kyotoavtalet och alla andra, är att man ska låsa in dem som vill vara fripassagerare på skutan när man ska minska koldioxidutsläppen. Berit Högmans reservation säger att man förlorar om man inte deltar, men egentligen är det raka motsatsen, och det är precis det som är problemet i de internationella överenskommelserna.

Nu ska inte Per Bolund komma undan, utan jag ska säga några saker även till honom. Det handlar om de åtta åren för energiomställning och det nationella perspektivet. Jag förstår att Per Bolund är intresserad av att fokusera på det nationella perspektivet, eftersom han inte har några instrument för internationellt verksamma alternativ. Per Bolund och hans parti är ju skeptiska till EU och vill att Sverige ska lämna Europeiska unionen.

Men Per Bolund, det gäller inte bara att ha en ambitiös politik, utan också att ha redskap för att utföra politiken. Det är det som är så paradoxalt med er politik; ni kan inte välja vilket som är viktigast här i världen: huruvida det är att bekämpa den europeiska unionen eller att bekämpa klimathotet. Ni kan inte välja, eller rättare sagt, ni gör tydligen valet att det viktigaste är att bekämpa klimathotet inom Sveriges gränser. Nu är det här ett globalt problem, och det är en del som gör sig lustiga över att de borgerliga politikerna här har framfört detta.

Jag ska presentera en liten gangsterkalkyl, som man säger bland ekonomer, en förenklad kalkyl för att illustrera det globala problemet och problemet med att bara diskutera i ett nationellt perspektiv.

Indien och Kina har i dag 2,4 miljarder invånare tillsammans. Det är inte på något sätt omöjligt att de två länderna 2050 har nått en levnadsstandard som är ungefär den som Sydkorea har i dag. Då kommer deras medborgare att efterfråga energi. Hur mycket då? Det kan man räkna på, och man kan räkna på vad som är en dräglig levnadsstandard år 2050. Det motsvarar att man i de två länderna tillsammans skulle behöva bygga någonstans mellan 1 000 och 1 200 reaktorer av en typ motsvarande den som man har i Finland. Jag säger inte att man ska bygga de reaktorerna, men jag vill illustrera den kolossala efterfrågan på elenergi som den ekonomiska utvecklingen enbart i de två länderna ger upphov till. Sedan finns det andra länder också.

Då blir det lite futtigt att hålla på och diskutera och kritisera att man från borgerlig sida också tar upp det globala perspektivet. Jag är helt på det klara med att man måste ro med två åror i politiken, som jag brukar säga, en nationell åra och en global, för att klara det här. Gör man ingenting nationellt har man ingen legitimitet när man kommer till andra länder och ska tala om för dem vad de ska göra. Det finns andra skäl till att man ska ha en nationell politik, till exempel att man kan utveckla de ekonomiska styrmedlen, som i dag är ofullständiga, och även tekniska lösningar. Jag tror att det är otroligt viktigt.

Men eftersom i dag 99,8 procent av världens koldioxidutsläpp inte sker i Sverige är det brottsligt att inte också diskutera den globala situationen och hur vi som global aktör ska lyckas övertyga andra länder och

Anf. 117 KENT PERSSON (v) replik:

Herr talman! Det var en väldig genomgång av oppositionens miljöpolitik från Carl B Hamilton. Jag vet inte ens om det finns stöd för den i det borgerliga lägret, för i svaren på våra yrkanden är man ju väldigt välviljigt inställd till dessa motioner – tvärtemot vad Carl B Hamilton ger uttryck för.

Varje mänsklig aktivitet påverkar miljön. Det vi måste slå fast är ju vad priset är. Det är det jag menar när jag pratar om en strategi och en handlingsplan, vilket också regeringen säger måste till. Den måste ta hänsyn till kostnadseffektivitet utifrån de miljömässiga aspekterna. Det är det som måste eftersträvas i en sådan strategi. Om det inte finns föregångare någonstans i världen händer det givetvis inte heller någonting. Någon måste plöja vägen.

Detta kan också vara en möjlighet för den svenska industrin att få ett genombrott inom ett område där vi tyvärr har tappat mark, framför allt när det gäller vindkraften. Hela den kunskapsmassa vi hade försvann i och med att vi slog in på en ny väg. Jag menar att det inte finns någon som helst motsättning mellan nationellt handlande och internationellt engagemang. Absolut inte – det ena förutsätter faktiskt det andra. Ett internationellt handlande förutsätter att vi faktiskt har något att komma med. Det är det vi har pekat på, och det är det jag är kritisk till när det gäller regeringens politik. Där ser jag brister.

Anf. 118 CARL B HAMILTON (fp) replik:

Herr talman! Det sista från Kent Persson håller jag ju med om. Om vi nu är överens om att man måste göra något både på nationell och på internationell nivå tycker jag att det är egendomligt att ni lägger en sådan otrolig kraft vid att statsministern och andra som har talat här i dag även tar upp de globala problemen och nödvändigheten av globala insatser.

Om man sedan konstaterar att de globala överenskommelserna är helt avgörande för världens koldioxidutsläpp kan det inte vara så förfärligt syndigt att säga att 99,8 procent av världens koldioxidutsläpp i dag inte sker i Sverige. Då är det ju otroligt viktigt att vi lyckas bli en effektiv internationell aktör inom Europeiska unionen, inom FN-systemet och i andra sammanhang.

Jag skulle vilja uppmana dig, Kent Persson, och ditt parti att till att börja med lägga EU-motståndet åt sidan. Välj att bekämpa koldioxidutsläppen i världen i stället för att bekämpa Europeiska unionen! Därigenom skulle du skaffa dig ett instrument för den politik som förs på global nivå. I dag saknar du instrument för att driva din politik på global nivå.

Anf. 119 KENT PERSSON (v) replik:

Herr talman! Den här diskussionen känner jag igen. Lägg ned EU-kritiken så löser sig allting. Men så enkelt är det faktiskt inte. När Oljekommissionen själv säger att industrin ytterligare kan minska sitt oljeberoende med 50 procent här i Sverige finns det väl anledning att vara föregångare och visa på möjligheterna och på resultat av en sådan politik gentemot omvärlden. Detta ger också det teknikförspår som vi behöver

*Vissa energi-  
politiska frågor*

om vi ska kunna utveckla ny teknik. Jag håller med Carl B Hamilton om att skitig industri som inte klarar av sina åtaganden ska läggas ned till förmån för en industri och en sysselsättning som är hållbar i längden.

Men den här diskussionen är lika tokig som när ni pratar om att bygga ut kärnkraften, trots att en folkomröstning har sagt att den ska avvecklas. Jag respekterar det.

Jag respekterar Carl B Hamiltons tes: Tänka rätt är stort, men tänka fritt är större. När du går i polemik med mig här frångår du faktiskt vad dina kamrater i utskottet har sagt i betänkandet. Egentligen är de positiva till de lagförslag som vi har lagt fram i våra motioner. De stöder dem, men de vill vänta ytterligare. Jag vet inte vad de vill vänta på. Att vänta på Godot är ingen framkomlig väg här. Det behövs handling även här i Sverige.

Anf. 120 CARL B HAMILTON (fp) replik:

Herr talman! Det finns en väldig tilltro till statliga insatser, subventioner och regleringar här. Anne-Marie Pålsson var inne på det tidigare. Men det finns en erfarenhet i svensk energipolitik som är väldigt viktig. Det är hur Sverige hanterade de dramatiska oljeprisstegringarna i mitten av 1970-talet. Då var det en stor diskussion om man skulle bromsa prisstegringarna genom att subventionera oljepriserna. Men det gjorde man inte. Ett resultat av detta blev att Sverige på längre sikt fick ett dramatiskt minskat oljeberoende.

Jag vill alltså hävda att det är otroligt mycket viktigare att man får rätt priser på energi än att man går in med olika typer av subventioner, för då får man vara försiktig.

Det som jag ursprungligen tog upp med Kent Persson gällde biomassa och satsningen på den som en allena saliggörande strategi. Jag hoppas att vi är överens om att det finns en hel del problem som det vore ärligare mot medborgarna, inte minst på landsbygden, om man diskuterade öppet. Man måste ta upp de målkonflikter som faktiskt finns, till exempel när det gäller att täcka landet med salixodlingar.

Anf. 121 BERIT HÖGMAN (s) replik:

Herr talman! Carl B Hamiltons anförande gav mig känslan av *God natt, jord*. Det var så oerhört pessimistiskt.

Jag och vi tänker så här: Om vi i Sverige har kunskap och förmåga att tillverka allt ifrån vindkraftskomponenter till solceller, vattenreningsanläggningar och en rad tekniska komponenter som behövs i andra delar av världen är det klart att det skapar arbetstillfällen i vårt land och därmed också tillväxt.

Om vi i Sverige har kunskap om hur man bygger energisnålt redan från början, och om vi har kunskap om processer, tjänster och byggkomponenter, så är det klart att vi ska visa upp det för den övriga världen. Det är inte på något sätt att störa marknaden. Det är bara smart. Men vi måste göra det tidigt, annars kommer andra före.

Vi kan också föra en dialog med människor i vårt eget land om att använda vår konsumtionskraft till att konsumera upplevelser, händelser och tjänster i stället för att konsumera varor och på så sätt bidra till en hållbar utveckling.

Klimatpolitik är naturligtvis inte för vare sig mig eller oss socialdemokrater att ge fler bidrag. De ska inte vara fler, men de ska användas på ett smart sätt. När till och med Svenskt Näringsliv och dess energiexperts framhåller att det behövs statliga stimulanser i omställningen borde det väl vara något som biter till och med på Carl B Hamilton?

Anf. 122 CARL B HAMILTON (fp) replik:

Herr talman! Nej, Berit Högman, det biter inte på Carl B Hamilton. Det biter inte när särintressen begär pengar till sig själva. Det biter inte på mig när LRF säger att de vill ha en viss lösning på bioenergifrågan. Det är fel.

Det är feltänkt – särintressen är inte det som ska styra Sveriges riksdags beslut. Det är många gånger svårt att veta vad som är rätt och vad som är fel, men man måste sträva efter det. Strävan ska inte vara att lyssna på vissa särintressen och sedan göra som de vill.

Om svenska företag lyckas exportera är det naturligtvis jättebra. Men luras inte genom att fokusera bara på dem och säga att det därför blir fler jobb, ökad export och ökade inkomster. Det blir ju färre jobb och minskade inkomster någon annanstans. Jag vänder mig mot att man framställer det som att nettoeffekten är fler jobb och ökade inkomster – att allt bara är guld och gröna skogar. Så enkelt är det inte, och så ska det heller inte vara. Vi vill ju ha en omställning, och den omställningen sker i båda ändarna av näringslivet.

Sedan har vi synen på den gamla televerksmodellen som aldrig dör – man säger att Televerket blev väldigt stort, fint och tekniskt avancerat genom att svenska staten gjorde upphandlingar som var inriktade på telesektorn. Det var sant på 1920-, 1930- och kanske på 1940-talen, men det är en annan värld i dag. Det finns inga gränser. Om vi ger skattesubventioner till ett inhemskt företag – och nu talar jag inte om universitet och högskolor – för att de ska utveckla teknik hamnar effekterna, frukterna, av den satsningen lika mycket utanför Sveriges gränser som innanför.

Anf. 123 BERIT HÖGMAN (s) replik:

Herr talman! Det är uppenbart att både den gröna skatteväxlingen och andra åtgärder som den tidigare regeringen har vidtagit har varit framgångsrika, exempelvis i bekämpningen av koldioxidutsläpp. Detta har jag uppfattat att vi har varit överens om och nu kan glädjas åt. Jag förstår inte riktigt syftet med den diskussion som Carl B Hamilton drar i gång. Är det att man vill få ny näring till Folkpartiets kärnkraftsiver?

Det finns ju ett övergripande, stort problem oavsett var vi står i det vi debatterar i dag. Det är att regeringen inte har någon energipolitik. Ni har kommit överens i de fyra partierna om att praktiskt taget inte göra någonting under fyra år. Det är väl det absolut sämsta sättet att hantera politiken. Det blir en brist på politik, vilket skapar osäkerhet, och det händer ingenting.

Jag hoppas att det finns kolleger till Carl B Hamilton i allianspartier och i regeringen som har en mer optimistisk syn och som tror att politik gör skillnad. Jag är alldeles övertygad om att politik gör skillnad.

Anf. 124 CARL B HAMILTON (fp) replik:

Herr talman! Berit Högman tar fel. Mitt allmänna utseende är väldigt pessimistiskt, men i den här frågan är jag optimistisk. Jag har en stark tilltro till ekonomiska styrmedel, till exempel handeln med utsläppsrätter och koldioxidskatt. Ni skrattar, men jag vet att jag inte ser rolig ut.

Jag tror att det är viktigt att man tänker igenom och utformar de ekonomiska styrmedlen på ett smart sätt, så att de verkligen styr rätt. Därför nämnde jag detta med att man inte började subventionera oljepriserna på 1970-talet i Sverige. Det hade en mycket viktig effekt, som var mycket större än politikerna då begrep.

Tro inte att jag är pessimist. Däremot menar jag att man måste vara medveten om storleksordningarna. Det var därför jag tog exemplen Kina och Indien. Det blir så lätt att man förlorar perspektivet när man diskuterar lite vindkraft på Danmarks västkust eller biomassa i Sverige. Mänskligheten står inför en enorm utmaning när det gäller koldioxidutsläppen. Jag är helt övertygad om att bara man får fungerande, vattentäta internationella överenskommelser kommer man att klara detta. I det avseendet är jag optimist.

Problemet är de internationella överenskommelserna, inte de tekniska möjligheterna eller att man inte har lösningar hos olika företag. Sådant kommer nog ändå.

Anf. 125 PER BOLUND (mp) replik:

Herr talman! Carl B Hamilton har en intressant debatteknik. Han sprider ut ett pärlband av åsikter och anklagelser som det är nästan omöjligt att bemöta på de två minuter som står till förfogande. Samtidigt berör han som Folkpartiets energipolitiska talesman inte med ett enda ord vad Folkpartiet egentligen vill i energifrågan. Det skulle ha varit intressant att få åtminstone ett ord på vägen om vad man vill göra och inte bara om vad man vill att andra inte ska göra.

Men jag vill samtidigt applådera en del av det Carl B Hamilton sade. Jag är glad över att han och Folkpartiet inser att biomassa inte är någon kungsväg och att det finns miljöproblem även med det. Det håller jag i högsta grad med om. Däremot finns det möjlighet att göra väldigt mycket utan att behöva hamna i den övergödning som Carl B Hamilton befarar, med förlust av biologisk mångfald och så vidare. Vi behöver inte sprida ut salixodlingar över hela landet och ta bort all jordbruksmark. Det finns mycket annat man kan göra. Man kan till exempel odla energigräs på områden som i dag är vall eller som till och med står i träda. Det finns faktiskt grader – allt är inte svart eller vitt.

Carl B Hamiltons ord om flagellantinställning var intressanta. Han menar att vi i Sverige genom Miljöpartiets politik är flagellanter, piskar oss själva och lider enormt. Vi ser nu att vi har en situation där vi faktiskt ligger över de åtaganden vi har gjort i Kyotoprotokollet. Våra utsläpp är lägre än vad vi har tagit på oss. Det beror på den politik som i mycket Miljöpartiet har drivit igenom.

Är detta en flagellantinställning? Lider vi så mycket av detta? Har vi haft en väldigt dålig ekonomisk utveckling på grund av denna utveckling? Har de minskade koldioxidutsläppen drabbat oss så att det svider i skinnet? Det skulle vara mycket intressant att höra detta. Lider svenska

Anf. 126 CARL B HAMILTON (fp) replik:

Herr talman! Jag ska gärna erkänna att flagellantinställningen, den självpiskande inställningen i Miljöpartiet, är något som jag tar upp därför att jag har följt Miljöpartiets kongress. Där förefaller det vara en ganska vitt spridd uppfattning att ju tuffare man är mot sig själv, desto bättre är det för miljön. Det är detta jag vänder mig emot.

Det är olyckligt för miljöpolitiken i allmänhet att miljöpolitiker uppfattas som politiker som är ute efter folks bilar, deras resor till Kanarieöarna och mycket av det som de uppfattar som det goda i livet. Det är detta jag vänder mig emot.

Jag är övertygad om att vi kan uppnå både koldioxidmålen och andra mål på miljöområdet utan att driva den här linjen, som gör att människor stöts bort från miljöpolitiska diskussioner och i många fall helt enkelt inte vill lyssna längre. Det är kanske bara bland mina väljare, vänner, släktingar, bekanta och så vidare som denna attityd finns, men jag tror faktiskt inte det. Ni kanske inte möter den hos era väljare i Miljöpartiet, men jag tror att övriga folket skulle reagera mycket negativt om man går ut och säger: Nu ska ni bära ett kors! Det är inte bra, för det är inte nödvändigt.

Anf. 127 PER BOLUND (mp) replik:

Herr talman! Den flagellantinställning som Carl B Hamilton har sett hos Miljöpartiets kongress är nog något som bara han själv ser. Jag tror inte att någon av oss i Miljöpartiet uppfattar oss själva som flagellanter – långt därifrån. Det är precis tvärtom. De åtgärder som bland andra vi i Miljöpartiet har genomfört – den gröna skatteväxlingen – är sådant som statsministern nu är ute och skryter över på sina resor i USA och runt om världen. I så fall är statsministern också flagellant, eftersom han är glad över de åtgärder som vidtogs. Han är glad över att vi har vidtagit åtgärder som faktiskt har minskat de svenska utsläppen. Jag tycker att du borde ta en diskussion med huvudflagellanten själv, alltså statsministern.

Jag måste också kommentera Carl B Hamiltons åror. Det lät mycket bra, och jag blev glad. Problemet är bara att alliansens miljöeka ligger och guppar fritt. Det tas inga årtag över huvud taget. Det enda årtag som har tagits är väl med den internationella åran, eftersom man har gått med på ett avtal inom EU. Jag vet inte om Sverige var så pådrivande där. Det kanske snarast var Angela Merkel som rodde. Men vi har inte sett några årtag över huvud taget med den andra åran.

Risken är att alliansens eka bara ligger och guppar eller att man ror i cirkel eftersom man inte vill röra den andra åran. Därför är min fråga till Carl B Hamilton: Tänker du se till att ni börjar ro även med den andra åran?

Det är lätt att säga att man ska ha både en internationell och en nationell miljöpolitik. Men det har inte kommit några åtgärder på nationell nivå. Och när det gäller de åtgärder som vi har genomfört kallar du det för att man är flagellant. Så något slags hållning får du väl ha.

Tänker ni ro med den nationella åran, och när ska ni i så fall börja göra det?

*Vissa energi-  
politiska frågor*

Anf. 128 CARL B HAMILTON (fp) replik:

Herr talman! Det här blir ju väldigt konstigt. När man hör Per Bolund får man intryck av att ingenting görs. Det är i själva verket ditt påstående. Men du har ju själv suttit vid maktens grytor under två mandatperioder tillsammans med Socialdemokraterna. Visserligen är den här regeringen väldigt handlingskraftig, men det är inte så att politiken på något sätt har försvunnit i och med att det blev en ny regering.

Man kan då vara lite defensiv och säga: Ja, vi kan ro med samma nationella åra som det roddes med före valet. Det är i stort sett samma åra, om jag ska vara ärlig. Det är inte några stora dramatiska skillnader i den förda politiken på det här området. Det återspeglas också i betänkandet.

Jag tror att vi ska ro med båda årorna, både den nationella och den globala. Det finns något som är viktigt nu och som jag hoppas att det inte blir en stor konstig nationell diskussion om. Man kan ju titta på de närmaste åren. Hösten 2009 ska man förhoppningsvis gå i mål med en FN-överenskommelse som ska efterträda Kyotoprotokollet. Det är inte samma uppgörelse, hoppas jag, utan en mer effektiv sådan. Därför tror jag att det är ganska viktigt att vi orkar diskutera inte bara det nationella perspektivet utan också det globala.

Jag tror nämligen att det är på samma sätt för er som det är för mig när jag kommer ut på mina möten. Den globala diskussionen kan man föra, men diskussionen bland väljarna i salen blir väldigt snabbt väldigt nationell, om bilen, om bensinen och så vidare.

Vi har ett ansvar, tycker jag, att faktiskt göra lite som Fredrik Reinfeldt gör. Jag tycker inte att vi ska kritisera de politiker som försöker att föra upp även det globala perspektivet. Det är det som är väldigt avgörande. Och vi har kanske störst underskott på diskussion om det.

Anf. 129 MIKAEL OSCARSSON (kd):

Herr talman! Energipolitiken är både komplex och mångfasetterad. Beslut som fattas påverkar såväl klimatförändringarna som den ekonomiska tillväxten liksom hushållens och företagens ekonomi.

När beslut fattas måste alla dessa aspekter tas in, och det är farligt att stirra sig blind på endast en faktor. Bilden blir inte mindre komplex av att energipolitiken är en global fråga. Beslut som Sverige fattar berör andra länder liksom beslut som fattas i andra länder berör vårt land. Därför måste energipolitiska frågor, i de fall det är möjligt, samordnas på global nivå.

Herr talman! Det är bra med minskad energianvändning. Det är dock viktigt på vilket sätt det sker. Med fel metod kan det ske till priset av ökad arbetslöshet, lägre tillväxt och ökande utsläpp. Det har helt klart funnits en befogad oro över den tidigare regeringens oklara energipolitiska inriktning. Inte minst Miljöpartiets och Vänsterpartiets inställning har oroat.

Den föregående regeringens avveckling av fullt fungerande kärnkraftverk var direkt skadlig för både miljön och svensk ekonomi. Att Sverige nu har en regering som sagt att det inte blir mer kärnkraftsavveckling denna mandatperiod är viktigt för den svenska industrin. Den får därigenom klarare spelregler än tidigare då ett ständigt avvecklingshot hängde över den.



Det är bra att regeringen har slagit fast att det är oljeberoendet som ska bekämpas snarare än kärnkraften. Oljan utgör en nästan lika stor andel som kärnkraften av det totala energianvändandet, ungefär en tredjedel. Det finns alltså en stor potential att minska oljeberoendet. Oljekommissionens förslag, att industrin fram till 2020 ska minska sitt oljeberoende med 25–40 procent, blir förmodligen omöjligt att klara av om kärnkraften samtidigt ska avvecklas.

Herr talman! Sveriges utsläpp av koldioxid per invånare är ett av de absolut lägsta i hela EU. Utsläppen av koldioxid per invånare i USA är mer än tre gånger så stora som i Sverige. Mot den bakgrunden och med tanke på Sveriges storlek är det naivt att inbilla sig något annat än att de stora besluten måste fattas på global nivå om de ska ge någon märkbar effekt.

Regeringen har varit pådrivande i EU för att sätta upp tydliga mål för att minska de klimatpåverkande utsläppen. Dessa internationella avtal och åtaganden ställer också krav på Sverige.

Under det andra halvåret av 2007 ska förhoppningsvis EU-kommissionen komma med tydliga direktiv för hur målet att reducera koldioxidutsläppen med mellan 20 och 30 procent ska kunna förverkligas. En viktig del av arbetet kommer med all sannolikhet att vara att effektivisera energianvändandet samt att gå från oljeberoende till förnybar energiproduktion.

Det finns utan tvekan en stor potential att energieffektivisera, och det är ingen hemlighet att den sparade terawattimmen är den bästa. Varifrån den nya energin ska komma beror på en rad faktorer som marknaden själv råder över. Staten kan till viss del genom ekonomiska styrmedel styra inriktningen. Genom forskning och teknik kan man finna nya vägar att producera billig och ren energi. Därför är forskning och utveckling av mycket stor betydelse.

Transportsektorn är viktig att ställa om. Etanol och biogas är för närvarande huvudspår, men i forskningen kan man naturligtvis komma fram till nya rön. Stora förhoppningar ställs till den så kallade andra generationens biodrivmedel där man ska kunna framställa etanol till lägre kostnader.

EU:s energiministrar har också slagit fast att 10 procent av transportsektorns konsumtion ska bestå av biobränslen. Regeringen har också infört en särskild miljöbilspremie. Även andra ekonomiska fördelar för miljöbilar finns, och regeringen har sagt att flera åtgärder kan bli aktuella.

Herr talman! Regeringen har tillsatt en klimatberedning som bland annat ska föreslå hur man med styrmedel och andra åtgärder kan uppnå de klimatpolitiska målen. Enerkipolitiken kommer att vara en viktig del i det arbetet.

Regeringen ska återkomma med en finansiering av en klimatmiljard som ska användas till energiforskning och till investeringsstöd.

Arbetet med en nationell handlingsplan för energieffektivisering är i gång. Uppdraget är förlängt. Statens energimyndighet ska göra en sammanställning av redan genomförda åtgärder och vilka effekter de faktiskt har haft.

Pengar avsätts för att stärka miljötekniken, och solvärmestödet till hushållen förlängs. Forskning för att minska tillverkningskostnaderna för solenergi är också någonting som prioriteras.

Ytterligare medel har avsatts för att stödja utbyggnaden av vindkraft liksom bildandet av vindkraftscentrum.

Alla dessa projekt och satsningar visar att alliansregeringen tar energiomställningen på allvar. Vi ska klara att energieffektivisera och ställa om till hållbar produktion utan att den ekonomiska tillväxten tar stryk eller att svensk industri tvingas att flytta till andra länder.

Med detta yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga motioner.

Anf. 130 PER BOLUND (mp) replik:

Herr talman! Vi hade en diskussion tidigare i dag om hur man ska tänka, om man ska tänka lika eller om man ska tänka olika eller om man ska tänka rätt. Men jag tror att vi i alla fall kan vara överens om att man måste tänka klart någon gång. Det har ju inte alliansen lyckats göra än så länge. Jag vet inte hur länge ni kommer att tänka, men det har tyvärr inte hänt särskilt mycket. Det är väl det som jag vill fråga om här.

Mikael Oscarsson pratar mycket om internationella åtgärder. De stora utsläppen sker internationellt. Det kan vi vara överens om. Frågan, den springande punkten, är ju: Hur får man till internationella åtgärder?

Det är där som vi tydligen har olika uppfattningar. Jag och mitt parti tror att det är väldigt viktigt att vi visar på positiva exempel. Vi måste visa att det faktiskt går att kombinera en inte så tung fossilanvändning med att man har en bra välfärd, att man har en bra ekonomisk utveckling, att man har ett bra samhälle, helt enkelt.

Kristdemokraterna har, tycker jag, gått ut åt andra hållet och i valrörelsen förespråkade just sådana subventioner av fossilanvändning som Carl B Hamilton var inne på i sitt tidigare anförande. Ni föreslog att man skulle sänka skatten på bensin och diesel. Frågan är om det är rätt signaler för att få till internationella åtaganden.

Om man går ut och säger att vi ska göra det billigare för människor att använda fossila bränslen, tror du att man då underlättar för Kina, Indien och andra internationella aktörer att säga att de ska ta stora initiativ, gå före och gå med på stora neddragningar av sin fossilanvändning? Jag tror inte det. Jag tror att det är en signal som säger att vi struntar i klimatet och miljön och att det ger ett carte blanche till krafter i de länderna och andra länder att faktiskt strunta i Kyotoprotokoll och åtgärder för klimatpåverkan.

Anf. 131 MIKAEL OSCARSSON (kd) replik:

Herr talman! Det här med bensinskatt, Per Bolund, är en intressant fråga. Jag skulle vilja ha reda på i din replik sedan vad du tycker är en lämplig beskattning. Håller ni fortfarande fast vid att ni vill att bensinen ska kosta 20 kronor litern? Det skulle vara mycket intressant, och jag tror att svenska folket skulle ha glädje av att veta vad det kan bli för priser om det nu mot all förmodan skulle bli regimskifte nästa val.

Vi håller naturligtvis fast vid vår uppfattning. Vi tycker att vanliga människor är överbeskattade. Vi tycker att det är fel med den hårda beskattning som är på alla drivmedel, även etanol. Därför håller vi fast vid

det. Det ska bli intressant att höra vad Per Bolund själv har för politik, vilken som är den rimliga nivån.

Vi ska naturligtvis ta vårt ansvar. Det gör vi. Som jag räknade upp så har vi också en lång rad satsningar. Vi har också som krav fört fram att man inom EU ska bygga upp en stor fond så man kan vara med och hjälpa de länder som växer till nu. Jag tänker på Kina, Brasilien, Indien. Den miljöteknik som vi faktiskt har här i Europa och som vi är duktiga på speciellt i Sverige kan vi exportera. Vi kan också hjälpa till så att de kan få den tekniken. Är det något som Miljöpartiet är med och stöder, att den här fonden kan bli till så vi kan hjälpa de länderna att få det bästa och mest effektiva sättet att skydda miljön?

Anf. 132 PER BOLUND (mp) replik:

Herr talman! Till att börja med kan jag konstatera att det inte är någon skatt på etanol. Det enda som finns är momsens som gäller på alla varor. Annars har vi varken energiskatt eller koldioxidskatt på etanol.

När det gäller din andra fråga har Miljöpartiet till exempel i vårbudgetförslaget föreslagit att vi ska höja koldioxidskatten på bensin och diesel med 50 öre. Den politiken vill vi fortsätta med.

Men det är också viktigt att inse att vi samtidigt vill göra det lättare för alternativen. Vi har medverkat till en storskalig utbyggnad av de alternativa bränslena, förnybara bränslen, runt om i landet. Vi har verkat för att man ska få till en lagändring där man gör det möjligt att konvertera befintliga bensin- och dieselmotorer för förnybara bränslen. Vi har också föreslagit att man ska ha ett bidrag för den konverteringen så att det blir möjligt även för människor med lägre inkomster att faktiskt köra på förnybara bränslen, vilket ju alliansens miljöbilspremie inte alls har hjälpt till med.

Det handlar om att göra det dyrare att använda fossila bränslen, att smutsa ned och att bidra till problemet, medan det ska vara billigare och lättare att göra rätt, att bidra till lösningen av problemet. De flesta kan vara överens om att subventioner till det dåliga alternativet, som alla är överens om är sämst för miljön, inte kan vara vägen framåt.

Jag undrar fortfarande: Vilka signaler tror du att det skulle ha gett till den internationella spelplanen om Kristdemokraternas förslag i valrörelsen hade gått igenom? Tror du att det hade gjort det lättare att få igenom internationella åtaganden om att minska koldioxidutsläppen om Sverige hade subventionerat fossila bränslen?

Anf. 133 MIKAEL OSCARSSON (kd) replik:

Herr talman! Först en sakupplysning. Det var just momsens vi ville halvera. Vi har den högsta momssatsen i Europa, 25 procent. Vi föreslår och har också ett finansierat förslag på att halvera den momsens för alla drivmedel, för biobränsle, för diesel och för bensin.

Nu hör vi att Per Bolund vill föreslå en 50-öring. Men det skulle vara intressant att höra vad målsättningen är, om den fortfarande ligger fast. Det tycker jag är viktigt att upplysa svenska folket om. Det är inte 50-öringen som är målet, utan det är betydligt högre än så. Det tycker jag är en negativ syn på vanligt folk. Det är en överbeskattning och viktigt att veta inför nästa val.

Det är oerhört viktigt att ha en realistisk energipolitik. Vi är med nu i regeringen och satsar på vindkraft – där har vi en mer offensiv satsning än regeringen – och vågkraft och solenergi. Det är jättebra, men det är helt orealistiskt om vi inte förstår att vi är helt beroende av både kärnkraften och vattenkraften för överskådlig framtid. Det är också något som är positivt för miljön.

Det gäller att vara realistisk, att se att vi har alternativ. Vi ska satsa på biobränsle, och det är andra saker vi ska utveckla och satsa kraft på. Men basen för Sverige, för konsumenter, enskilda och industrin, är ju att vi använder kärnkraften så länge vi kan, så länge vi kan garantera säkerheten, och också utvecklar den och ser till att vi får ut en bättre effekt, även när det gäller vattenkraften. Det är positivt för Sverige och för miljön.

Anf. 134 CHRISTER ENGELHARDT (s):

Herr talman! De socialdemokratiska riksdagsledamöterna från Gotland har drivit kravet på ett vindkraftscentrum på Gotland, bland annat genom kontakter med den tidigare socialdemokratiska regeringen och med motioner och skriftliga frågor i riksdagen. Argumenten för en etablering på Gotland är starka. För Gotland talar bland annat kopplingen till högskolan och dess centrum för vindkraftsinformation.

Som en följd av riksdagsbeslutet med antagande av propositionen *Miljövänlig el med vindkraft* meddelade dåvarande statsminister Göran Persson i samband med Östersjökonferensen i Visby i augusti 2006 att Gotland skulle få etableringen av ett nationellt vindkraftscentrum. På grund av det då närliggande valet och valutgången hann inte den socialdemokratiska regeringen med att fatta beslut i ärendet.

Jag har viss förståelse för att en ny regering vill stanna upp och göra nya överväganden. Men vid det här laget borde man ha tänkt färdigt. Jag kan inte se att något har förändrats i den bedömning som den socialdemokratiska regeringen gjorde förra året, att efter en sammanlagd bedömning är Gotland en väl lämpad lokalisering som kan bidra till utvecklingen av vindkraft. Centrumets uppgift skulle bland annat vara att sprida kunskap om naturresursen vind och information för att underlätta placering av vindkraft.

Är det prestige som gör att näringsministern och de borgerliga ledamöterna inte kan verkställa och besluta om ett vindkraftscentrum på Gotland? Måste man säga nej bara för att initiativet kommer från Socialdemokraterna och Göran Persson?

I gårdagens Gotlands Tidningar säger kommunstyrelsens ordförande centerpartisten Eva Nypelius följande efter att hon har lett en uppvaktningsdelegation till Näringsdepartementet i tisdags: Bland annat tryckte vi på att det skulle vara resursslöseri om man inte utnyttjade de kunskaper och den databas som är allmänt tillgänglig på högskolan. Här har man redan satsat 3 miljoner kronor, och det innebär att det är en ren besparing att fortsätta att bygga på det som redan finns på Gotland.

Ni i riksdagens näringsutskott har nu tagit ställning till den motion jag väckte i höstas. Socialdemokraterna i utskottet ställer sig bakom min motion om att fullfölja löftet om att vindkraftscentrumet ska lokaliseras till Gotland. Det är mycket glädjande. Men bland annat den borgerliga majoriteten avstyrker motionen. Jag beklagar det.

Nu får den politiska långbanken sitt rätta namn, och vi på Gotland får gå i ovisshet i väntan på den borgerliga regeringens besked i höstens budget. Jag beklagar även detta.

Med detta, herr talman, instämmer jag i de yrkanden som Berit Högman framställde här under sitt anförande, men med innehållet i mitt anförande gäller det naturligtvis reservation 12.

Anf. 135 JAN LINDHOLM (mp):

Fru talman! Det var egentligen inte min mening att gå upp i den här debatten, men jag råkade bli sittande en stund efter voteringen, och jag kan inte låta bli när jag hör så mycket bladder från talarstolen.

Mikael Oscarsson säger att kärnkraften är positiv för miljön. Jag undrar om han har besökt en urangruva och sett hur det ser ut där man tar fram uran. Jag undrar om han har besökt en uppberedningsanläggning och sett hur det ser ut där. Det har jag gjort. Det är inte så att kärnkraften inte behöver fossil energi – tvärtom. Det finns kalkyler som visar att en kilowattimme el från ett kärnkraftverk producerar nästan lika mycket koldioxidutsläpp som en kilowattimme från ett kolkondenskraftverk i dag. Det är inga stora skillnader. Förmodligen är kalkylerna inte riktigt korrekta, men det är ändå helt klart att kärnkraften är beroende av fossil energi.

Det är dessutom bara 62 procent av det uran som behövs för världens samlade kärnkraftverk som bryts i dessa gruvor. I ett par år till kan man fortfarande demontera kärnvapen och den vägen få fram uran som uppberedats till bränsle. Men den resursen finns bara i ett par år till. Sedan måste man börja bryta i mycket fattigare uranfyndigheter, vilket gör att det blir ännu större massor att flytta och ännu större skadegörelse i dessa marker.

Det är lite pinsamt att höra bristen på kunskap. När det gäller idén om en EU-fond för att hjälpa fattiga länder, exempelvis Kina och Indien, att skaffa den bästa tekniken undrar jag om man inte vet någonting om vad som händer där. Var byggs de modernaste etanolfabrikerna i dag? Jo, i Kina. Man satsar ungefär 6 miljarder amerikanska dollar varje år på att bygga dem i Kina i dag. Var byggs de mest energieffektiva stålverken? Jo, i Kina. Vet ni hur mycket kineserna satsar? Jag har besökt *ett* kinesiskt elbolag. Detta bolag investerar ensamt 18 miljarder amerikanska dollar varje år i ny vindkraftsteknik. Var finns den modernaste och bästa tekniken? Jo, i de här länderna. Inte sjutton behöver vi komma och hjälpa dem. De jobbar väldigt snabbt på den här omställningen och är mycket väl medvetna om det som Carl B Hamilton pratade om – att det är där hos dem de stora energibehoven finns.

Vad kan vi då göra i Sverige? Det är faktiskt så att med den kända teknik som vi är duktiga på i Sverige – solvärme och solceller – klarar vi vår totala energiförbrukning, vårt totala energibehov i dag, genom att använda oss av sex gånger sex mil av vårt lands yta. Det motsvarar min grannkommun Hofors. Om vi använder en sådan yta och ser till att vi har ungefär 70 procent solceller och den resterande delen solfångare på en sådan yta ger det oss, med dagens teknik, all den energi vi behöver för allt vi använder oss av. Och den ytan finns, spridd i hela landet där vi råkar bo, nämligen på de södervända taken på våra hus.

Vi kan alltså investera för framtiden nu och på det sättet faktiskt se till att vi får behålla många jobb hos oss. Var finns de jobb som Carl B

Hamilton påstod skulle försvinna med den nya tekniken så att det hela blev ett nollsummespel? Jag skulle vilja veta var fossilbränslesektorns alla jobb i det här landet finns.

Jag besökte Scania i går. Vilken är den snabbast växande sektorn inom Scania? Ni vet det kanske inte, men det är vindkraften. Den växer med över 30 procent per år. Svensk verkstadsindustris snabbast växande område är faktiskt alternativ energi och vindkraften fast vi inte har några direkta bolag i den branschen. Man jobbar som underleverantörer. Det kommer massor av nya jobb i den sektorn. Det är mycket tillväxtgenererande att ställa om till alternativ energi. Men jag undrar var jobben som skulle försvinna finns. Jag ser dem inte.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 30 maj.)

#### **14 § Vissa konkurrenspolitiska frågor**

Föredrogs  
näringsutskottets betänkande 2006/07:NU14  
Vissa konkurrenspolitiska frågor (prop. 2006/07:88).

Anf. 136 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! När jag hamnade i näringsutskottet tänkte jag att det skulle bli ett arbetsamt utskott att sitta i. Regeringen och majoriteten hade ju utlovat så mycket näringspolitik och så mycket småföretagarpolitik, och det var så många frågor som var felaktiga under den förra mandatperioden och under den förra regeringen. Jag trodde därför att det skulle bli mycket att göra.

Fru talman! Detta som jag nu visar upp är den första proposition vi behandlar under denna mandatperiod. Det kommer faktiskt två till, och vi har tidigare behandlat en skrivelse. Jag vet inte hur man ska tolka detta. Jag vet inte hur man ska tolka det faktum att endast två ledamöter från majoriteten är här i kammaren när vi behandlar den första propositionen. Jag tycker att i varje fall statsrådet borde ha varit här. Det är kanske så man försöker mörka det man inte har gjort under den här mandatperioden. Jag tycker att det är svagt att statsrådet inte är här och framför allt att de borgerliga ledamöterna inte är här.

Propositionen omfattas av tre ynka sidor i detta sammanhang. Resten är bilagor. Det är i och för sig en viktig proposition – det erkänner jag gärna. Propositionen handlar om något så knasterortt som ändringar i lagen om insyn i vissa finansiella förbindelser med mera. Det som är intressant med propositionen är att detta handlar om ett domstolsförfarande, och det är faktiskt tur att vi har den situationen i Europeiska unionen att man kan gå till domstol och klaga, och tack vare detta blir vi tvungna att ändra en lagstiftning.

Det hela handlar om att man vill ersätta ordalydelsen ”offentligt stöd” med ”ersättning i någon form”. Hela kammaren är överens om att om man har en lagstiftning som menar att man särskilt ska redovisa om man erhåller offentligt stöd så kan detta inte tas bort genom att man kallar det för ersättning. Vi är självklart emot att man smygvägen från den offent-

liga sektorn kan gå in och ge stöd i form av så kallad ersättning och därigenom undkomma offentlig granskning. Vi anser därför att det är viktigt att man öppet redovisar vad man gör. Därför vill jag bifalla utskottets ställningstagande under punkt 1.

I detta betänkande tas också sex motioner upp. Frågan om avregleringen har jag vid åtskilliga tillfällen diskuterat med många borgerliga kamrater runt om i vårt land och inte minst i min egen region Stockholm. Det finns, vad jag kan se, två borgerliga kamrater kvar i kammaren i dag. Även i det sammanhanget tycker jag att det är konstigt att man inte är intresserad av att diskutera. Det är måhända ett uttryck för maktens nonchalans. Det var ju det vi anklagades för, och ni sitter väl i samma båt.

De sex motionerna tar upp konkurrenspolitiken på olika sätt. Tre motioner tar upp frågan om avregleringen. Samtliga efterlyser en genomlysning av hur om- och avregleringen skedde under 1990-talet, hur det gick och vilka konsekvenserna blev. Man hänvisar bland annat till Regelutredningen, eller mer formellt SOU 2005:4, *Liberalisering, regler och marknader*. Utredningens betänkande omfattar nästan 900 sidor, och jag rekommenderar kammarens ledamöter att läsa den. Den är synnerligen tankvärd, och jag kan gärna låna ut den om det är någon som är intresserad.

Det som var intressant med utredningen tycker jag framför allt var att de som tyckte att avreglering var onödigt och dumt och över huvud taget inte något man skulle ha fick smäll på fingrarna. De som tyckte att man skulle ha ännu mer avreglering och liberalisering fick också smäll på fingrarna. Utredningen kom fram till att det var rätt att gå den här vägen, men i vissa sammanhang var man tvungen att införa regler även för avregleringen. Det vill säga, man skulle reglera avregleringen.

Det här är ganska klokt. Låt mig ge några exempel. Vi hade till bara för något år sedan en telemarknad, där den fasta telefonin fungerade alldeles utmärkt. Det var nämligen så. Konsumenterna vann på den fasta telefonin. Vi kunde ringa till utlandet för nästan ingenting jämfört med några år innan. Men det fanns även en väldig massa bolag som erbjöd mobiltjänster. Det fanns en väldig massa valmöjligheter, oftast i form av kort i olika färger som man kunde köpa. Man kunde välja kort – rosa, rött eller grönt. Problemet var att alla kostade lika mycket. Det var ett av problemen. Detta har man via Konkurrensverket lyckats lösa.

Ett annat exempel är elsektorn. Den var i allra högsta grad på sitt sätt reglerad. Men det fanns också väldigt många företag. I dag vet vi att det är tre företag som dominerar den sektorn. Vi vet att den dras med en rad problem. Detta har också hänt på relativt kort tid.

Ytterligare ett exempel är taximarknaden. Jag tror ingen kan vara riktigt stolt över den avreglering som gjordes av taximarknaden. Taximarknaden är i allra högsta grad ett stort samhällsproblem. Vi har nått en liten bit på vägen, men ändå inte så långt som vi skulle ha velat göra.

Fru talman! Det man hade att göra i den här utredningen var att titta på följande avreglerade branscher: elmarknaden, inrikesflyget, järnvägsmarknaden, postmarknaden, taximarknaden och telemarknaden. Alla är på sitt sätt speciella. Alla de här marknaderna hade enligt utredaren brister vad gäller konkurrens, konsumenträttigheter och reglering efter avregleringen.

Några exempel på vad utredningen föreslår är att man ska ha en nätmyndighet för el som ska bli en egen myndighet. Denna ska finansieras via avgifter. Myndighetschefer för statliga myndigheter som i huvudsak hanterar reglerings- och tillsynsfrågor bör få en starkt oberoende roll. Till exempel PTS, Järnvägsstyrelsen, den fristående nätmyndigheten och Luftfartsstyrelsen bör placeras under Justitiedepartementet, inte under de departement som i dag hanterar detta. Konkurrensverket ska årligen redovisa hur situationen ser ut för taxibranschen.

Jag tror inte att särskilt många ledamöter i denna kammare har speciellt stora invändningar mot det här. Något eller några av förslagen har också genomförts vartefter, men man har inte gjort en enhetlig bedömning. Det har inte redovisats en proposition med anledning av denna utredning.

Därför ter sig majoritetens yttrande över de här motionerna ytterst märkligt. Man hänvisar till att en del av utredningens förslag redan har genomförts, och därför föreslår man avslag på motionerna. Problemet är, fru talman, att under våren 2006, alltså för ett år sedan, ville man anmoda regeringen att göra en översyn av de marknader som om- och avreglerats. Man skulle då väga in Regelutredningens olika förslag och föreslå nya åtgärder. Det vore i det här sammanhanget minst sagt intressant att få veta vilka åtgärder som har vidtagits sedan våren 2006 som har gjort att dessa motioner bör avslås. De borde i stället anammas av den här majoriteten.

Fru talman! Slutligen vill vi också, när det gäller punkt 3 om Konkurrensverket, anmäla ett särskilt yttrande från oss socialdemokrater. I grunden delar vi majoritetens uppfattning att det är viktigt att offentliga aktörer inte ska konkurrera på konkurrensutsatta marknader. Men detta är inte utan problem. Vi kan i dag se verksamheter som bedrivs för klart sociala syften, till exempel kaféverksamhet som bedrivs som arbetsmarknadsprojekt för psykiskt utvecklingsstörda för att just dessa ska erbjudas en plats i samhället och inte bara stoppas undan som vårdpaket. Det gäller också de fall där privata aktörer inte är beredda att gå in och bedriva verksamhet på marknaden för samhällstjänst, som till exempel att sköta driften av bredband. Men om allt detta sker med måtta är det inget stort problem.

Vi socialdemokrater menar att konkurrensen är oerhört viktig för att vi ska ha ett sunt och bra näringsliv och en sund och bra arbetsmarknad. Däremot kommer det inte att vara så att marknaden kan lösa alla de problem som vi människor ställs inför i våra liv.

Med det, fru talman, vill jag också yrka bifall till reservation nr 1.

Anf. 137 KENT PERSSON (v):

Fru talman! Jag ska börja med att yrka bifall till reservation nr 1 och reservation nr 2. Jag kommer inte att prata någonting om avregleringar. Det har Börje Vestlund gjort på ett alldeles utmärkt sätt. Däremot ska jag beröra reservation 2 som lite grann handlar om lanthandelns utveckling och dess situation i dag.

Hela Sverige ska leva! Det är en slogan som vi har hört vid många tillfällen, framför allt i festtal, runt om i Sverige. Det är en vacker och kanske också mycket tankvärd slogan. Frågan är vad vi egentligen menar



med att hela Sverige ska leva och hur riksdagen lever upp till den målsättningen.

Landsbygdens utveckling är inte bara en fråga för landsbygdskommunerna utan det borde vara en nationell fråga. Det är en fråga om solidaritet. Det handlar om ett solidariskt förhållningssätt mellan landets olika delar. Politikens viktigaste uppgift borde därför vara att skapa bra förutsättningar för en samhällsutveckling där samhällsservice kan komma alla människor till del, oavsett var de bor. Jag menar att det här finns väldigt stora brister. Vi ser i dag en utveckling som skyndar på just skillnaderna i samhällsservice mellan landets olika delar med den politik som tyvärr förs i dag.

Den politik som Vänsterpartiet står för utgår från just punkten att hela Sverige ska leva. Den politiken finns också presenterad i vår budgetmotion. Den handlar om infrastruktursatsningar, om skogsbrukets och jordbrukets nya möjligheter i miljö- och energiomställningar och om en satsning på lanthandeln. Det är egentligen en politik som ger nya möjligheter för landsbygdskommunernas utveckling.

Men det jag vill lyfta fram lite särskilt nu är lanthandelns speciella situation och tyvärr allt tuffare villkor på en marknad som i dag domineras av de tre stora jättarna Ica, Coop och Axfood. Det här liknar väldigt mycket den situation som vi har på elmarknaden i dag. Det är mer eller mindre ett oligopolförhållande.

Vi vet i dag att landsbygdsbutiken är oerhört viktig för människor som bor på landsbygden. Det är inte ett fåtal. Ungefär tre miljoner människor bor i landsbygdskommunerna. Det är inte en liten försumbar del av den svenska befolkningen.

I den regionalpolitiska propositionen *En politik för tillväxt och livskraft i hela landet*, som presenterades 2001, betonades just vikten av tillgång till kommersiell service på landsbygden. Men den utveckling som i dag sker går i direkt motsatt riktning. Den kommersiella servicen försvinner från allt fler landsbygdsorter. Det är med stor oro som jag har följt utvecklingen i Dalarna, ska jag säga, mitt grannlän, där allt fler butiker är hotade och försvinner på grund av de allt tuffare villkor som jag tidigare pratat om.

Lanthandelns situation kan i dag liknas vid ett gisslanförhållande. De får i dag, i huvudsak ska jag säga, sina leveranser från de tre stora grossisterna, på villkor som de har svårt att påverka. Det är näst intill omöjligt att påverka dem. De höga inköpspriserna gör att det lönar sig bättre att göra inköpen själv hos lågpriskedjorna, som också oftast ägs av de här grossisterna. Det finns alltså en bristande konkurrens inom livsmedelsbranschen.

En möjlighet skulle kunna vara att stimulera och utveckla lanthandeln genom att ge stöd till de små grossiströrelser som trots allt finns så att de kan klara av de här leveranserna till de små butikerna på landsbygden. Det kan ske på flera sätt. Det kan vara en samverkan mellan offentlig och kommersiell service i något som jag tror att Ronny Svensson, som jobbar för Småkom, kallade för multiservicecentrum, alltså ett centrum där kommun, stat och landsting samarbetar med den lokala befolkningen och de företag som finns och verkar där.

Det skulle kunna ge ett lyft just för landsbygden, och det är viktigt. Det är just i en del av de här orterna – Skattungbyn i Dalarna är ett bra

exempel – som det finns ett otroligt engagemang hos befolkningen och där det finns möjligheter för just den här typen av lösningar. Där har också lanthandeln en oerhört positiv och viktig roll att spela. Därför borde det till en annan politik än den som förs i dag. Det som händer och sker är en sakta sotdöd för hela landsbygden genom den politik som i dag förs.

Anf. 138 STAFFAN ANGER (m):

Fru talman! Till att börja med vill jag yrka bifall till förslaget i betänkande NU14 och propositionen om insyn i vissa finansiella förbindelser.

Fru talman! För ett samhälle som utvecklas positivt med bra ekonomisk tillväxt krävs att konkurrensen fungerar bra inom många områden. Produktivitetstillväxten inom industrin är viktig för att få bra tillväxt i ekonomin med mer resurser för Sveriges invånare. Konkurrensen i Sverige har inom många sektorer varit bristfällig. Exportindustrin, som konkurrerar på en hård internationell marknad, har en god produktivitetstillväxt och låga priser också i Sverige. Men i många andra områden är konkurrensen bristfällig. Till exempel inom byggindustrin är produktiviteten låg och kostnaderna höga.

Fru talman! När det gäller konkurrenslagstiftningen har Sverige legat efter länder som till exempel USA. I många fall har Sverige saknat en bra konkurrenslagstiftning och resurser för att följa upp en sådan lagstiftning. Regeringen satsar nu mer resurser kommande år hos Konkurrensverket för att förstärka övervakningen. Även i OECD:s rapport från mars om Sverige, som vi hade ett seminarium om, påpekades att konkurrenslagstiftningen måste förstärkas och att Konkurrensverket behöver mer resurser.

En konkurrensutredning som nu är klar har visat hur konkurrenslagen ska effektiviseras. Resultatet har varit ute på remiss, och förhoppningsvis får vi en proposition våren 2008 – vilket är viktigt. Det är också viktigt att regeringen nu utreder vidare konkurrens på lika villkor mellan offentlig och privat sektor och lägger fram en proposition under mandatperioden. Konkurrensen mellan privat och offentlig sektor är i dag många gånger felaktig. Offentlig sektor konkurrerar ut privat sektor, främst på kommunsidan.

Vi behöver en sund konkurrens i Sverige. För detta krävs en god lagstiftning och myndigheter med resurser och hög trovärdighet som kan agera – och inte är rädda för att göra det. Konkurrensverket ska i slutet av 2007 presentera en bred överblick över konkurrenssituationen på den svenska marknaden. På byggmarknaden krävs nya initiativ, och på energimarknaden fungerar oligopolmarknaden mindre bra. Regeringen bör ta nya initiativ för att förbättra konkurrenssituationen.

Vad gäller livsmedelsmarknaden, som vi diskuterar här, har vi även här haft ett oligopol som har fungerat mindre bra. Nya aktörer på den svenska marknaden från exempelvis Danmark och Tyskland har förbättrat konkurrenssituationen hos livsmedelshandlarna. Ännu är de svenska priserna klart högre än genomsnittet för Europa. Tidigare har vissa kommuner ej släppt in nya aktörer på marknaden, vilket nu håller på att ändra sig. Det är viktigt att kommunerna där tar sitt ansvar.

Regeringen har fortfarande mycket att göra för att förbättra marknadens funktionssätt och se till att konsumentens ställning förstärks. Avregleringen måste fortsätta. Regelutredningen har givit flera viktiga tips om vilka åtgärder som ska vidtas för att förbättra konkurrensen. Speciellt hos tidigare statliga monopolföretag finns mycket att förbättra. Monopol är skadliga, vare sig de är privata, statliga eller kommunala. Oligopolen fungerar inte optimalt, vare sig de är privata, statliga eller kommunala.

Fru talman! Jag tror att vi är ganska överens i riksdagen om att mycket arbete återstår. Avregleringen måste fortsätta för att få en bättre konkurrenssituation inom många områden. Sverige är fortfarande lite efterblivet vad gäller konkurrenslagstiftning och resurser för att övervaka marknaden. Låt oss öka tempot i vårt arbete för att få en fungerande marknad – för svenskarnas bästa.

Anf. 139 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! Jag får väl gratulera Staffan Anger till att han, till skillnad från sina andra kamrater, orkar vara kvar i debatten så här sent. Jag kan se att nästan alla i oppositionen är här, och det är tråkigt att det inte är fler som deltar i debatten, som Staffan Anger bedömer som viktig. Jag kan delvis instämma i vad Staffan Anger säger i debatten. Ändå finns det väl några saker att diskutera.

Sverige är fortfarande lite efterblivet, säger Staffan Anger. Men var det inte det som OECD tittade på? Kom man verkligen fram till det resultatet? Eller är det här något slags personlig uppfattning som Staffan Anger har i sammanhanget? Var i så fall har han fått de idéerna ifrån? Så har inte jag upplevt det. Det finns naturligtvis vissa punkter. Staffan Anger har pekat på byggmarknaden och livsmedelsmarknaden. Där är vi fullt överens. Men att säga att Sverige är efterblivet är väl att ta i.

Jag har ytterligare ett par frågor. Om man säger att det är en osund konkurrens mellan kommuner och företag, innebär det att bara för att det finns ett privat vårdföretag ska en kommun vara förhindrad att bedriva den verksamheten i egen regi?

Min sista fråga är den jag ställde i mitt anförande. Konkret, Staffan Anger, vad är det för fantastiskt som har hänt när det gäller Regelutredningen som gjorde att man måste avslå motionerna när den dåvarande oppositionen så sent som våren 2006, för ett år sedan, tyckte att det krävdes en ordentlig genomlysning? Vad är det konkret som har hänt? Uppenbarligen kan vi vara överens om den proposition på tre sidor som ni har redovisat sedan ni tillträdde efter valet.

Anf. 140 STAFFAN ANGER (m) replik:

Fru talman! Det framkom väl i den rapport som OECD presenterade vid seminariet. Jag hoppas att du var med. Jag vet från internationell business i Europa och Amerika att vi inte riktigt hänger med. OECD:s rapport pekar på byggmarknaden och på livsmedelsmarknaden. Rapporten tar upp Konkurrensverkets resurser och lagstiftning. Om du läser rapporten kan du se vad det innebär. Det är fullt klart.

Efter tolv års socialdemokratiskt regeringsinnehav fungerar det inte. Det är bara att konstatera. Ni har misslyckats. Vi kommer att lägga fram en proposition nästa vår där vi verkligen ser till att vi får en bättre kon-

kurrens i Sverige. Vem är det som blir lidande på grund av dålig konkurrens? Det är svenskarna.

Nästa fråga gällde vård och konkurrens i en kommun. Självklart ska det vara på lika villkor. Det är det vi pratar om. Det är inte så i dag. Jag vill inte precisera olika business, men i många kommuner subventionerar man i många fall och har i många sektorer en balansräkning som är helt annorlunda än för en privat företagare. Det kommer säkert en proposition om detta. Vi håller på att utreda hur vi ska få neutralitet, det vill säga konkurrens på lika villkor.

Regelutredningen är stor och grov. Vi arbetar på den. Vi kommer att lägga in delar av den i de förslag som vi ska lägga fram i framtiden.

Anf. 141 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! Men det var inte min fråga. Vad är det som har hänt mellan våren 2006 och våren 2007 som är så bra och så tydligt att man inte har tyckt att det finns anledning att hemställa hos regeringen om att återkomma med en genomlysning av vad Regelutredningen har kommit fram till? Vad är det konkret som har hänt? Såvitt jag förstår är det ingenting. Såvitt jag förstår säger Staffan Anger egentligen ingenting på just denna punkt. Han säger bara att det kommer någonting någon gång i framtiden.

Förra mandatperioden kallades detta för pratministrar. Jag vill påminna om det i det här sammanhanget. Det har varit mycket prat på näringspolitikens område. Det kan jag konstatera så här långt.

Vi hänger inte riktigt med. Men är det inte detta – konkret? Vi vet om livsmedelsmarknaden. Byggmarknaden har varit ett stort problem. Den kämpade den förra borgerliga regeringen med. Den har tre socialdemokratiska regeringar kämpat med. Inte tror väl Staffan Anger att bara för att man säger att det är problem löser det sig? Det här är komplicerad materia. Det tror jag att Staffan Anger i grund och botten vet om.

Det är möjligt att det behövs en skärpt lagstiftning på området. Fortfarande kan det inte vara avgörande för att man säger att man inte riktigt hänger med. Är inte detta i verkligheten, fru talman, en mer personlig uppfattning i Staffan Angers ganska slängiga debattstil?

Anf. 142 STAFFAN ANGER (m) replik:

Fru talman! Nej, man hänger inte med i Sverige. Det är det som är problemet. Vi har haft för många monopol. Vi har haft för många oligopol. Om vi ser det historiskt har Amerika brutit upp de här monopolen. Vi ser att EU:s konkurrenslagstiftning är mycket hårdare, och den amerikanska är brutal. Vi har liksom inte hunnit med, och det har kostat Sverige resurser. Det har kostat svenskarna pengar.

Den här regeringen måste se till – det är vi överens om – att vi får en lagstiftning som är modern och försöka lösa de oligopol som finns. Vi pratar om livsmedelssidan, och förmodligen kommer vi att diskutera den vidare. Det kommer vi att lösa under den här perioden.

Ni har inte gjort ett skvatt. Frågan är om ni egentligen begriper det här, att vi ligger efter.

Regelutredningen är komplicerad. Det vet du lika bra som jag. Vi kommer att ta in det här i vår proposition, och det kommer att bli ändringar som är bra för svenska folket.

Anf. 143 KENT PERSSON (v) replik:

Fru talman! Ja, Staffan, det här med osund konkurrens: Det går inte att jämföra privat företagande med offentlig verksamhet. De har ju helt olika utgångspunkter. De har helt olika målsättningar. Medan privata företag har verksamheten som medel för att nå vinst är det precis tvärtom när det gäller offentlig verksamhet. Där är målet verksamheten. Det går inte att jämföra. Det måste du väl ändå förstå.

Monopol är skadligt. Ja, visst är det så – absolut. Men vad görs egentligen för att bryta upp den här delen? Vi har pratat om byggmarknaden och livsmedelshandeln, och du tog upp lågprisbutikernas etablering och att det har påverkat konkurrensen. Men landsbygdskommunerna har ju ingen nytta av det. Där finns inga lågprisbutiker. De är inte intresserade, därför att där finns inte den massa som de behöver för att kunna nå de vinster som de behöver. Hur löser du den delen?

Det behövs just en stark offentlig verksamhet som kan gå in och ge stöttning till den utveckling som behövs. I dag dräneras landsbygdskommunerna på verksamheter för att de flyttar till tillväxtområdena.

Samhall – är det skadlig verksamhet? Vin & Sprit – är det skadlig verksamhet? Det är monopolverksamhet som bedrivs i offentlig regi. Menar Staffan Anger att det är skadligt?

Anf. 144 STAFFAN ANGER (m) replik:

Fru talman! I Västerås har vi till exempel en järngrossist och järnhandel som konkurrerar med de privata, och det är klart att de har en uppbackning av hela balansräkningen för Västerås stad och kan ha helt andra priser. Nu kommer vi att sälja ut detta, för det här ska vara privat.

Det finns många sådana exempel i Sveriges land, där offentlig verksamhet i kommuner konkurrerar med privat. Så får det inte vara. Jag tror inte att du heller vill att det ska vara på det sättet.

Det kan vara duktiga entreprenörer som startar, och de möter då en motståndare som består av en stad på 130 000 invånare med en balansomslutning på 5 miljarder. Så får det inte bli. Jag tror att vi är helt överens om att vi inte vill ha ett sådant företagande.

Du tog upp Samhall. Vi tycker att Samhall är bra – så länge som man inte går in och konkurrerar på visst sätt med privata företag. Men den verksamhet som jag har sett på Samhall konkurrerar inte. Tvärtom har det varit en bra affär för alla. Vi stöder Samhall om det sköts på rätt sätt.

Jag håller med dig om att det är ett problem med lanthandeln i landsbygdskommuner. Men du kan väl inte mena att kommuner och stat ska gå in och driva lanthandel?

Vad som nu sker på livsmedelssidan är otroligt viktigt. Ni har inte klarat av att få bort oligopolet med de tre stora, varav ett är ägt av rörelsen. Nu kommer frikörarna in från Tyskland och Danmark, och det kommer fler. Då kommer priserna att gå ned drastiskt. Det vet du också. Här får vi nu se vad som händer.

Det kommer också att bli en möjlighet att haka på de distributionskanaler som kommer in. Problemet har varit att det har funnits tre distributionskanaler till de här stora kedjorna – det har varit låst – och sedan har det funnits ett par andra, Bergendahls och andra. Det har varit stenhårt; man har varit tvungen att köpa av dem. Jag tror att det finns en möjlighet att se öppningar här. Låt den här marknadsekonomin komma i gång!

Anf. 145 KENT PERSSON (v) replik:

Fru talman! Nu fick jag äntligen höra marknadskrafternas lov – de ska lösa allting. Jag har tidigare hört Staffan vara väldigt bekymrad över marknaden och marknadens utveckling. Vad gör man då när marknaden inte fungerar? Vad gör man då, Staffan?

Det finns små grossiströrelser ute i regionerna i dag, men om de ska kunna klara konkurrensen och leverera till hyfsade priser måste de ha stöd. Det finns så många exempel på det ute i Sveriges små kommuner i dag. Men med de stora grossiströrelserna krävs det enorma volymer om man ska få bra priser, och det är det som de små lanthandelsbutikerna inte orkar med. De kan inte ligga på gigantiska lager som de inte får sålda – det blir förstört.

Det är en icke-politisk väg. Den är inte framkomlig. Den är inte ens intressant utifrån de här stora drakarnas verksamhet. De är inte intresserade av det här. Det är inte det som de gör pengar på.

Jag måste återkomma till Samhall. Visst konkurrerar de med varor och tjänster på en marknad. Så är det i dag. Jag trodde att du kände till det, Staffan.

Då är min fråga: Är det bra eller dåligt med ett statligt monopol som Samhall? De konkurrerar på en befintlig marknad.

Anf. 146 STAFFAN ANGER (m) replik:

Fru talman! Samhall är viktigt. Det är tveklöst. Det finns möjligheter att i en verksamhet som Samhall få in personer som annars kanske inte skulle få så bra jobb. Men man ska ha klart för sig att Samhall kan konkurrera om delar av viss verksamhet, eller som underleverantör till underleverantören. Där har de också ett visst understöd i denna verksamhet. Det ska man ha klart för sig. Det är inte helt på marknadsekonomiska grunder.

Men låt mig säga att jag tycker att Samhall är bra, och det kommer vi att behålla och stödja.

När det sedan gäller lanthandeln: Låt oss se vad som händer, Kent! Det är på gång en revolution med livsmedlen i Sverige i dag. Det är stenhård konkurrens, och man flyttar om positionerna, byter grossist och så vidare. Låt oss se om inte detta kan verka ut och om det finns en möjlighet för lanthandlarna att gå ihop i en fjärde grupp, eller på något annat sätt, och försöka lösa den biten. Jag håller med dig om att det är problematiskt.

Anf. 147 PER BOLUND (mp):

Fru talman! Låt mig börja med att säga att vi inte har några reservationer utan står bakom utskottets ställningstagande när det gäller både motionerna och propositionen.

När det gäller propositionen finns det inga delade meningar, utan ett enigt utskott står bakom den.

När det sedan gäller synen på avregleringar uppfattar jag att det finns en ganska, för att inte säga mycket, stor enighet.

Jag vill egentligen börja med att säga att ordet avreglering ofta leder tankarna åt fel håll. Avreglering innebär inte att man tar bort regler. Med avreglering är det snarare tvärtom, att man måste ha ett fungerande regelverk, regler som styr marknaden på ett bra sätt.

När man får i gång en marknad som förut har varit monopol krävs det att man ger den tid att sätta sig. Det finns en fara i att man går in för snabbt, börjar styra upp och peta i en marknad som ännu inte ens har hunnit sätta sig. Det är någonting som jag vill varna för.

Från Miljöpartiets sida ser vi inte avreglering som lösningen i alla fall. Vi vill se att det finns naturliga monopol, där man bör fortsätta att hålla kontrollen över marknaden i offentlig regi. Däremot finns det andra marknader där det är en bra idé att gå in och göra avregleringar. Man kanske snarare skulle kalla det omregleringar.

Anledningen till att vi har sagt nej till motionerna i detta fall är helt enkelt att vi anser att man måste ge marknaden tid att sätta sig och ha tid att analysera den för att senare kunna fatta relevanta beslut om vad som behöver göras.

När det gäller frågan om lanthandeln och grossiströrelsen ser vi med oro på lanthandels utveckling. Men vi ser också att det finns gryende positiva exempel. Vi ser att det finns gårdsbutiker som börjar utvecklas runt om i landet där man har en lokal marknad och även ser till att behålla både producenter och konsumenter i en lokal marknad. Det är någonting som vi ser positivt på. Det finns ett gryende intresse för att få i gång den riktigt lokala marknaden i stället för att vara beroende av de nationella kedjorna. Detta är något som vi ser med stor tillförsikt på.

Därför tror vi också att det är finns en fara i att gå in i det här skedet och börja styra upp marknaden från nationell nivå. Vi tror att det är ett bättre sätt att låta marknaden växa upp underifrån.

Anf. 148 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! Jag har bara några korta frågor. Menar Per Bolund att det inte fanns anledning att se över de marknader som Regelutredningen hade att se över? Ska man inte efterlysa en proposition på områdena el, tele, järnväg, taxi, inrikesflyg med flera? Menar Per Bolund att det inte skulle finnas behov av att göra detta?

Det gäller till exempel tömningscentraler för taxi eller körkort för taxi. Det kan gälla att se till att det finns rättvisa regler på järnvägsmarknaden eller att man inte ska ha den oligopolsituation som råder på elmarknaden som Staffan Anger och jag debatterade för bara några minuter sedan. Menar Per Bolund att det var onödigt av Regelutredningen att föreslå den här typen av förändringar? Det är faktiskt det som motionerna går ut på; man vill ha förändringar till stånd enligt Regelutredningen och inte så mycket mer.

Anf. 149 PER BOLUND (mp) replik:

Fru talman! Anledningen till att vi inte går med på motionen är att vi ser en viss utveckling på många områden. Precis som Börje Vestlund har sagt har den socialdemokratiska tidigare regeringen genomfört en rad åtgärder.

Kan det då inte vara vettigt att man låter de åtgärderna verka och ser till att man får en utvärdering av dem för att se hur långt man kommer med dem innan man går vidare och tar nästa steg? Det finns en fara i att rusa för snabbt in i det här, tror jag.

Dessutom handlar det inte bara om reglering. Det handlar också om åtgärder på andra politikområden, som kan få stor påverkan på de här

marknaderna. Det gäller till exempel lanthandeln. Där ser vi nu en utveckling som går mer och mer i riktning mot ekologisk produktion. Den produktionen är någonting som gör att det kan finnas möjligheter att lyfta upp det hela i lokala nätverk så att man får en verklig lokal förankring för produkterna.

Det är felaktigt att tro att den enda lösningen och det enda verktyget för att påverka marknaden är att se över regelverken. Det finns många åtgärder. Många är vidtagna, och många håller på att få genomslag. Därför tycker vi att det kan vara väsentligt att låta dem verka och sedan göra en utvärdering av det hela.

Anf. 150 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! Problemet är att alla marknader som Regelutredningen hade att se över var marknader som på olika sätt hade en monopolliknande situation. Det är svårt att säga att det i dag finns någon större mångfald där. Det kan handla om att det är samma nät när det gäller tele och järnväg. Det kan handla om att det är samma infrastruktur, till exempel i inrikesflyget. Det kan handla om att hela marknaden har blivit helt utflackad i och med ekonomisk brottslighet och annat. Så är det till exempel i taxibranschen.

Jag blir förvånad, Per Bolund. Vi delar uppfattningen när det gäller livsmedels- eller lanthandeln. Men nu menar Per Bolund att det inte skulle finnas anledning att efter ganska många år med en avreglerad marknad se över detta. Vi har ju också diskuterat postmarknaden i utskottet, och vi kanske kan vara ganska överens om att det finns brister i den också. Menar Per Bolund att detta bara ska vandra på och att man inte ska göra någonting åt de brister som finns på de här marknaderna? De har ju uppenbarligen brister; det tror jag att vi är ganska överens om. Jag tror till och med att vi är överens med majoriteten om det.

Anf. 151 PER BOLUND (mp) replik:

Fru talman! Det var precis det jag konstaterade också – det finns en stor enighet i de här frågorna. Ingen från de partier som har ställt sig bakom utskottets betänkande hävdar heller att allting fungerar utmärkt i dag och att det är perfekt som det är i dag.

Det man säger är att det finns en översyn som pågår nu, till exempel i Konkurrensverket. Åtgärder är alltså redan vidtagna. Dessutom kommer det åtgärder också från andra instanser än från Sveriges riksdag. Till exempel har EU nu tittat över elmarknaden och föreslagit åtgärder när det gäller att särskilja nätägare från producenter av el. Det pågår alltså åtgärder. I fall efter fall händer det mycket.

Jag tycker att Socialdemokraternas motioner andas mycket av att allt måste ske från riksdagens nivå och att det är bråttom – man måste vidta åtgärder nu. Det är en uppfattning som jag inte delar. Jag tycker att man måste ha is i magen ibland, låta marknaden sätta sig och inte röra för mycket. Genom att röra om i marknaden kan man också störa den. Det finns en risk i det.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 30 maj.)



Föredrogs  
skatteutskottets betänkande 2006/07:SkU17  
En fristående kronofogdemyndighet m.m.  
(prop. 2006/07:99 delvis)

*En fristående krono-  
fogdemyndighet m.m.*

Anf. 152 HANS OLSSON (s):

Fru talman! Det känns faktiskt lite tråkigt att stå här i kväll. Många av väljarna som nu har bänkat sig framför tv-apparaterna för att följa debatten tycker väl inte att det här är någon kioskvältare precis. Detta kanske inte är någonting som vi kommer att gå till val på. Det kommer nog inte att debatteras på gator och torg.

Likväl är det en ganska viktig fråga. Vi måste ha lite ordning och reda och vi måste få våra myndigheter att fungera väl. Det är lite av ett signum för vårt land. Det tråkiga med att stå här är att vi från Socialdemokraterna nog inte trodde att det skulle bli ytterligare en generaldirektör efter allt prat som har varit från den nuvarande regeringen och från många myndigheter och verk och andra. Vi trodde nog att vi skulle komma överens i frågan. Men det är som det är; det är bara att gilla läget.

Fru talman! Vi socialdemokrater tror på myndigheterna. Eftersom skatteutskottet är här kan det passa att återge vad finansministern har sagt. Vi träffade honom i tisdags på det saksamråd vi hade. Finansministern sade då att det finns två viktiga konkurrensfördelar för Sverige. Det är låga bolagsskatter och det är ett professionellt agerande skatteverk.

Jag tycker att finansministern hade helt rätt. Denna proffsighet är som sagt en tillgång i våra verk och för vårt land. Därför är vi socialdemokrater övertygade om att kronofogdemyndigheten klarar av att i operativt hänseende arbeta helt självständigt från Skatteverket. Men den ska samtidigt vara knuten till verket i bland annat administrativt stöd, IT och så vidare.

Enligt kronofogdemyndighetens egna siffror kostar den förändring som föreslås från regeringen – att detta skulle bli en fristående myndighet – 17 ½ miljoner kronor år efter år.

Fru talman! Socialdemokraterna och regeringen är helt överens om allting utom detta att Skatteverket och kronofogdemyndigheten enligt regeringen inte skulle kunna samordna administrativa frågor, IT och så vidare. För denna brist på tilltro till myndigheten är man alltså beredd att öka kostnaderna med 17 ½ miljoner år efter år.

Nej, fru talman, vi tror, liksom finansministern, på verkens professionalism att klara två saker samtidigt.

Med det, fru talman, vill jag för tids vinnande endast yrka bifall till vår reservation nr 1. Jag står självfallet också bakom vår reservation nr 2.

I detta anförande instämde Laila Bjurling, Birgitta Eriksson och Christin Hagberg (alla s).

Anf. 153 MARIE ENGSTRÖM (v):

Fru talman! Vi är överens om allting, sade Hans Olsson. Socialdemokraterna är överens med regeringen om allting. Han glömde väl att till-

lägga: i det här betänkandet, förutom just frågan som gäller en brandvägg eller inte när det gäller de gemensamma administrativa enheterna.

Jag kan säga att även Vänsterpartiet är överens med Socialdemokraterna som är överens med regeringens företrädare om nästan allting i den här frågan.

Anledningen till att vi har det här betänkandet är väl egentligen att alliansens företrädare i stort sett underkänner det beslut som vi fattade den förra mandatperioden i den här frågan, nämligen att vi skulle ha en uppdelning mellan kronofogdemyndigheten och skattemyndigheten vad gäller den operativa verksamheten men att man skulle ha ett gemensamt administrativt stöd.

Någonstans kan jag ha respekt för det ställningstagande som de borgerliga partierna och Miljöpartiet har gjort i den här frågan. De här två olika lösningarna på det här problemet har ju funnits. Båda har sina fördelar och nackdelar. Det jag ser som en fördel här är att man sparar in på administrationen och på det sättet kan lägga resurser på den operativa verksamheten. Det är egentligen det som har övervägt för vår del.

Fru talman! Med anledning av det yrkar jag bifall till reservation 1.

Anf. 154 ULF BERG (m):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till förslaget i skatteutskottets betänkande 17 om en fristående kronofogdemyndighet.

Man skulle kunna tro att vi är överens om allt, men det är inte riktigt så. Det var synd med Maries förklaring. Det lät ju väldigt bra när Hans sade att han var överens om det mesta som regeringen driver.

Vi moderater och alliansen är naturligtvis för en förenklad myndighetsstruktur i vårt land. Lägre kostnader och en effektivare organisation är något som är viktigt att hela tiden arbeta med. På så sätt använder man skattebetalarnas pengar så effektivt som möjligt. Mot den bakgrunden kan vän av ordning fundera över varför alliansen lägger förslag som går i motsatt riktning.

Låt oss först blicka lite tillbaka på historien som började med en skrivelse till Finansdepartementet 2001 med en begäran om att tio skattemyndigheter skulle bli en. År 2003 lade den dåvarande regeringen fram en proposition, och Skatteverkets tillkomst blev verklighet efter riksdagens godkännande. Det beslöts då att Skatteverket skulle ansvara för kronofogdemyndigheternas verksamhet under en övergångstid. År 2003 avlämnades också en utredning om kronofogdemyndigheten i tiden. I den utredningen lades förslaget om en fristående, rikstäckande myndighet fram. En regeringsproposition som godkändes av riksdagen innebar att tio regionala myndigheter blev en den 1 juli 2006.

Det är lite konstigt att Hans tycker att det här förslaget kommer som en kalldusch. I samband med det betänkandet reserverade sig alliansens fyra partier i skatteutskottet eftersom den dåvarande regeringens yrkanden inte innehöll förslag om en helt fristående kronofogdemyndighet. Kritiken har varit hård från många håll mot gällande ordning. Utredningen kom fram till att kritikerna hade rätt. Alliansens reservation var alltså mycket väl underbyggd.

Nuvarande majoritet i skatteutskottet har även tydligt framfört till alliansregeringen att ett förslag om en helt fristående kronofogdemyndighet måste komma snabbt för att råda bot på den berättigade kritik som

finns. Vi kan konstatera att regeringen delar utskottets syn, och vi kan glädjande nog sätta punkt för något som började med en skrivelse i november 2001.

I samma syfte införs nu en lag för hantering av vissa borgenärsuppgifter som innebär att ett antal uppgifter förs över från Skatteverket för att renodla kronofogdemyndighetens arbete. Kostnaden för dessa arbetsuppgifter beräknas till 35 miljoner kronor, och dessa medel ska överföras till Skatteverket.

Fru talman! Jag ska besvara den fråga som jag själv ställde inledningsvis om varför inte alltid färre myndigheter är att föredra. Det får aldrig göras avkall på rättssäkerheten. Den nuvarande ordningen med dubbla roller är givetvis någonting som skapar misstänksamhet, vilket kritiken visar. Det är olyckligt att samma organisation kan driva in skulder till sig själv, det vill säga vara både sökande och verkställande organ.

Detta förslag kommer att underlätta för både Skatteverkets och kronofogdemyndighetens anställda då rollerna blir betydligt tydligare än i dag. Det ökar även förtroendet för myndigheten som sådan. Det är självfallet viktigt med anledning av att det ofta är svåra uppgifter myndigheterna har när de många gånger har att ingripa när människor hamnat trubbel.

Mot den bakgrunden är det förvånande att Socialdemokraterna och Vänstern nu yrkar avslag på propositionen. Detta förslag ger bestående ökade kostnader med knappt 15 miljoner kronor. Det är långt ifrån skäl nog att avstå från åtgärder som leder till ökat förtroende för kronofogdemyndighetens förmåga att uppträda opartiskt i det verkställande arbetet. Jag kan bara beklaga att reservanterna inte delar den uppfattningen. I deras förslag kommer tredje man i andra hand, men det borde givetvis vara som i vårt förslag att man kommer i första hand.

Fru talman! Många är nöjda med detta förslag. Det är bara att beklaga att Socialdemokraterna och Vänstern inte hör till dem. Men man kan inte alltid göra alla minoriteter nöjda. När det gäller titulaturen kan man läsa i tidigare nämnda reservation från alliansen att rikskronofogden ska ha det fulla ansvaret och vara chef för en helt självständig myndighet. Där har vi en samsyn. Den frågan kommer att lösas i samband med att regeringen tar fram nödvändiga förordningar.

Jag yrkar än en gång bifall till utskottets förslag och avslag på samtliga motioner.

Anf. 155 HANS OLSSON (s) replik:

Fru talman! Tack, Marie Engström! Det höll ju på att sluta med en katastrof. Jag var så fokuserad på det här, men nu har vi rätt ut det.

Jag sade inte att det var en kalldusch, men Ulf Berg kanske tyckte att jag uttryckte mig så att det kom som en kalldusch i och med att ni hade behandlat detta förut i riksdagen. Men kallduschen, om vi nu använder det här ordet som jag inte använde, trodde jag att ni fick när ni såg att det här kostar 17 ½ miljoner per år. Det om något borde väl ändå ge en kalldusch.

Jag måste fråga om det finns något belägg för påståendena att jävsproblem, om de uppstår, inte kan hanteras. Finns det något belägg för detta?

Anf. 156 ULF BERG (m) replik:

Fru talman! Nej, det var jag som pratade om kalldusch. Men Hans Olsson tyckte att det här var lite tråkigt. Det kanske behövdes lite vatten även om det här med vatten på konstiga platser är ett ämne som inte är riktigt gångbart just nu.

Vi har lite olika uppfattningar om ekonomin. Regeringen gör bedömningen att det bestående är 12,75 miljoner kronor plus Skatteverkets 2 miljoner kronor. Här har Hans lagt på några miljoner. Vad jag förstår är det kronofogdemyndighetens bedömning. Det som finns i propositionen säger en annan sak.

Vi tycker naturligtvis att det här är väl använda pengar. Hur man än vrider och vänder på detta blir det samma organisation med samma chef. Ni säger ju också att ni bara vill ha en generaldirektör. Vi fick ju kritik för att vi ville ha två. Då blir det samma organisation. Det är väldigt olyckligt, för vid utmätningar och liknande måste det nämligen enligt vår uppfattning vara så att man verkligen upplever dem som kommer som från en helt fristående och neutral organisation. Det tycker jag att man klart kan genomföra nu med detta förslag.

Bland annat var ju Sveriges Inkassoorganisation – jag undrar om jag har det papperet med mig – väldigt kritiska till den ordning som råder i dag. Det finns ett remissvar från mars 2004 där man lyfter fram detta och menar att det är väldigt olyckligt, så detta är inte något påfund som har dykt upp här.

Anf. 157 HANS OLSSON (s) replik:

Fru talman! De 17 ½ miljonerna vill jag återkomma till, för jag tycker att det låter som väldigt mycket pengar. Jag läser ur propositionen på s. 48 där det står: ”Kronofogdemyndigheten har beräknat den löpande merkostnaden för att göra myndigheten helt fristående från Skatteverket till 17,5 miljoner kronor.” Kostnadsberäkningen bygger på ett fortsatt utnyttjande av gemensamt verksamhetsstöd.

Regeringen har kanske räknat ned några miljoner, jag vet inte vem som har rätt eller fel, men så här står det i propositionen. Även om vi bjuder på några miljoner är det fortfarande oerhört mycket pengar bara för att göra denna operation. När vi är överens om allt i denna fråga är det bara denna operation som kvarstår, och då är man beredd att avstå dessa 15 eller 17 miljoner för att klara det. Jag fick inte svar på frågan om det finns något belägg för om detta kan hända. Det verkar inte finnas, och då tycker jag att dessa pengar faktiskt skulle kunna användas lite bättre.

När det gäller de här myndigheterna – Skatteverket och kronofogdemyndigheten – rör vi oss i ett område med skattefusk och sådant som vi debatterade förut också. Tänk om man hade 15–17 miljoner som man kunde använda effektivare, alltså mer offensivt, än att lägga dem på en organisation som man tror på men inte har några riktiga belägg för.

Anf. 158 ULF BERG (m) replik:

Fru talman! Det finns ju fall som är väl kända i detta land där staten har gjort vissa ingripanden mot företagare. Sådana kan få oanade konsekvenser. Jag kan inte räkna upp några specifika fall där man fått en prövning, men jag kan ge exempel från min gamla yrkesutövning som polis

där man ibland fick handräckningsbegäran. Polisen gjorde alltid en fristående bedömning om man hade begärt det på de rätta grunderna, vilket inte alltid var fallet.

Jag tror att har man suttit i samma familj, så att säga, är det kanske inte alltid säkert att man har haft denna kritiska bedömning. I slutändan handlar det om rättssäkerhet för våra invånare i Sverige. Därför är det vår bestämda uppfattning från alliansens sida att det är väldigt viktigt att man är övertydlig.

Sedan är det ju inte säkert att det blir dyrare i längden, för i en organisation där det finns tydliga och klara regler, där man vet hur saker och ting ska göras och var gränserna går vet vi erfarenhetsmässigt att personalen mår bättre. Det kan leda till att man får en effektivare organisation där de anställda tycker att det är roligt att arbeta och vi får ned sjukfrånvaron och annat. Det kan alltså ge sådana effekter som man i dag inte kan se.

Regeringen gör inte bedömningen fullt ut att man hämtar hem det på andra sätt. Det är vi rörande överens om, även om vi inte är helt överens om summan. Jag tror att detta är helt rätt och delar som sagt alliansens ståndpunkt. Nu kommer vi att genomföra detta.

Anf. 159 MARIA KORNEVIK JAKOBSSON (c):

Fru talman! Som centerpartist är jag egentligen inte någon förespråkare för fler myndigheter, men här är undantaget som bekräftar regeln. Här har utredningen som den tidigare regeringen tog initiativ till lagt grunden för en regeringsproposition med argument som jag tycker är skäliga.

Förslaget om en fristående kronofogdemyndighet handlar om svenska folkets förtroende för myndighetsutövningen och att stärka förtroendet för kronofogdemyndighetens förmåga att upprätta opartiskhet i det verkställande arbetet. Att skilja kronofogdemyndigheten från Skatteverket innebär också en ansvarsuppdelning som gör Skatteverkets roll mer begriplig, tydlig och trovärdig. Med dagens koppling till Skatteverket är det nära till hands att tro att kronofogdemyndigheten i första hand verkar för att driva in skulderna till staten och sätter borgenärers och gäldenärers intressen i andra hand.

Det har gått fyra år sedan utredningens betänkande presenterades, och det finns stöd för förslaget hos Skatteverket. Det gjordes en omorganisation av kronofogdemyndigheten så sent som 1 juli 2006 som innebar en avveckling av tio regionala kronofogdemyndigheter som överfördes till en rikstäckande myndighet. Denna omorganisation blev dock inte komplett.

Nu lägger alliansregeringen fram en proposition helt i linje med utredningens förslag med en förbättring av en del oklara och kritiserade delar från den senaste omorganisationen på kronofogdemyndighetsområdet.

Och då, fru talman, föreslår Socialdemokraterna avslag på propositionen med argumentet att chefen för den nya myndigheten ska tituleras rikskronofogde och inget annat. Vad jag förstår är det inget som riksdagen kan besluta om, utan det är regeringen som gör det. Ett annat argument är att kronofogdemyndigheten ska vara knuten till Skatteverket i strategiska frågor. Samverkan mellan myndigheterna vad gäller IT-områ-

det och i fråga om verksamhetsstöd för att begränsa kostnader finns redan tillgodosett i regeringens förslag och är inte att betrakta som ett starkt argument för att stoppa propositionen.

Med dessa marginella meningsskiljaktigheter är man från oppositionen beredd att avslå en proposition som bygger på en utredning man själva har beställt.

Fru talman! Jag kan inte upphöra att förundras över hur man från oppositionens sida är beredd att förkasta en proposition som man i stort sett instämmer i och att detta kan vara en fråga av en sådan betydelse för oppositionen att man markerar en avvikande åsikt.

Fru talman! Jag vill å Centerpartiets vägnar yrka bifall till förslaget i skatteutskottets betänkande angående en fristående kronofogdemyndighet och yrka avslag på motionerna.

Anf. 160 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Fru talman! Det har från allianskollegerna sagts så mycket klokt att man inte skulle behöva säga mycket mer.

Vi återgår nu helt enkelt till en tidigare ordning med en fristående kronofogdemyndighet. Jag har tagit mig friheten att forska lite i hur det har varit med detta genom åren. Går man tillbaka i hävderna ser man att kronofogde var en titel som inrättades 1687. Det var en använd titel på Kronans ämbetsman över fögderierna. Kronofogden var alltså närmast en polisman. Den här fina titeln fanns egentligen fram till början av 1900-talet då vi fick något liknande ett uppbördsverk. Det var Centrala folkbokförings- och uppbördsnämnden, som den kom att heta 1964. Den fanns under Finansdepartementet och var en sammanslagning av lite olika saker.

Så småningom tyckte Socialdemokraterna 1970 att man skulle slå ihop ett antal myndigheter till Riksskatteverket. Då slog man ihop bland andra Riksskattenämnden, Centrala folkbokförings- och uppbördsnämnden och Allmänna ombudet hos Mellankommunala prövningsnämnden.

Därför har vi haft många olika titlar. Det är nästan det som är det roligaste, fru talman – alla dessa kronokommissarier och allt möjligt som vi har haft genom åren. Vi har inte bara haft kronofogde. Kronobonde är ju någonting annat, och likaså kronobränneri, men det finns många andra saker. Kronograf är något annat, men kronojägare är en titel som finns under Domänverket på en statlig tjänsteman.

Men kronolänsman, det var förr en lägre statstjänsteman som var underordnad kronofogden och hade till uppgift att vaka över allmän ordning och säkerhet och att åtala förbrytare inom sitt distrikt. Så här kan man gå vidare.

Jag tror att det blir väldigt bra att regeringen kommer att fastställa vad denna fristående generaldirektör kommer att ha för titel i framtiden.

Med detta, fru talman, vill jag inte förlänga debatten, utan jag vill yrka bifall till förslaget i betänkandet i dess helhet.

Anf. 161 LENNART SACRÉDEUS (kd):

Fru talman! Jag vill från Kristdemokraternas sida yrka bifall till skatteutskottets betänkande nr 17 om en fristående kronofogdemyndighet och därmed avslag på de två reservationerna.

Få saker är så viktiga i Myndighets-Sverige som att trygga rättssäkerheten och att skilja på statens olika roller. Staten uppträder i olika skepnader och har olika uppgifter. Dubbelroller och jäv måste byggas bort i själva myndighetsutövningen. Dessa principer har tjänat som utgångspunkt när Moderaterna, Centerpartiet, Folkpartiet liberalerna och Kristdemokraterna, det vill säga Allians för Sverige, och regeringen har nalkats denna fråga.

Föreliggande utskottsbetänkande och lagförslag har kommit till i just det här syftet. Kronofogdemyndigheten har sedan sin tillkomst 1965 saknat en naturlig hemvist. Den har förflyttats från departement till departement likt en osalig ande. Den har legat under Inrikesdepartementet, Kommunikationsdepartementet, Civildepartementet, Kommundepartementet och Finansdepartementet.

Rimligtvis hör kronofogdemyndigheten till rättsväsendet, men den är inordnad i Skatteverket, som alltså sorterar under Finansdepartementet. Detta är ett problem, vilket även Socialdemokraterna har identifierat. Men Socialdemokraterna har landat i – vi har lyssnat till Hans Olssons anförande här – att kostnaden är för hög, ca 15 miljoner kronor per år.

Allians för Sverige har landat i en annan slutsats. Vi tycker att det är värt de här pengarna att stärka rättssäkerheten, självständigheten och partsneutraliteten.

Fru talman! De dubbla rollerna och jävsförhållandet har uppmärksamats av till exempel föreningen Sveriges kronofogdar och enskilda anställda inom kronofogdemyndigheten under många år vid det här laget. Jag vet inte i vilken utsträckning som Socialdemokraterna har tagit intryck av den typen av kritik och lyssnat på dem och deras erfarenheter som anställda i själva verksamheten.

I remissvar, i artiklar, i artiklar i vetenskapliga tidskrifter, i sammanträden och i träffar har de anställda belyst två grundläggande problem. För det första gäller det hur Skatteverket som statens fiskala borgenärsintresse bestämmer hur kronofogdemyndigheten ska organiseras och hur ledande tjänster ska besättas. För det andra gäller det hur kronofogdemyndigheten i det känsliga indrivningsskedet också har borgenärsuppgifter av offensiv natur som undergräver förtroendet för myndighetens opartiskhet. Om detta står det på s. 25 i propositionen.

Nu undanröjs, för att citera propositionen, ”i allt väsentligt de skäl som kan ha funnits att ifrågasätta Kronofogdemyndighetens möjligheter att utöva sin verkställande funktion på ett opartiskt sätt”. Då är vi på s. 31 i propositionen.

Fru talman! Kronofogdemyndigheten är exekutiv till sin natur. Det är ett verkställande organ. Den ska driva in skulder, men den ska göra det på ett förtroendeingivande och partsneutralt sätt. Fordringsägarens, det vill säga borgenärens, intressen, ska tas till vara samtidigt som den skuldsatte, det vill säga gäldenärens, rättigheter också ska beaktas. Om då indrivaren samtidigt uppfattas som fordringsägare, som borgenär: Vilket misstroende kan då inte uppstå, och det på ett väldigt naturligt sätt?

Det är just detta som anställda inom kronofogdemyndigheten under hela denna process betonar. De vill ut ur denna problematik. Vi finner att detta är en helt rimlig hållning. Den är baserad på de anställdas egna erfarenheter från fältet.

Socialdemokraterna skriver i sin motion att man vill ha ”verksamhet framför administration”. Vi instämmer i den formuleringen – kanske inte i slutsatsen. Vi tycker, för att skapa rättssäkerhet och vara mer förtroendeingivande, att staten kan använda sina pengar sämre än vad vi föreslår här. Miljöpartiet delar dessutom vår hållning. Det välkomnas.

Regeringens förslag finner vi därmed klokt, ändamålsenligt och principiellt riktigt. Det accentueras nu genom Skatteverkets nya organisation.

Fru talman! Förändringarna inom kronofogdemyndigheten borde stanna av. Nu ska regeringen nämligen sätta denna nya myndighet med en självständig styrelse, och det gör att Skatteverket i sina förändringar bör ge kronofogdemyndigheten rådrum att, efter att man har blivit en egen, självständig myndighet, organisera efter eget gottfinnande.

Från kristdemokratisk sida motsätter vi oss inte på något sätt det som finns i den socialdemokratiska motionen om kronofogdemyndighetens cheftitulatur. Gärna får befattningen rikskronofogde vara kvar, även om riksdagen inte beslutar om detta, i analogi med andra hedervärda och klangrika chefsbefattningar som – vi kan lyssna hur vackert det låter – rikspolischef, riksgäldsdirektör och generaltulldirektör.

Fru talman! En översyn behövs samtidigt av den nya, fristående kronofogdemyndighetens hemvist och organisation. Den behöver hitta ett hem och ett permanent hem organisatoriskt.

Anf. 162 HANS OLSSON (s) replik:

Fru talman! Jag får tacka Lennart lite för de bra argument vi fick. Du tryckte ju väldigt mycket på remissinstansernas synpunkter på att klara jävigheten och hur viktigt det är att lyssna på remissinstanser och anställda, ta intryck av det och sedan försöka tillgodose dem så mycket som möjligt. De argumenten ska kanske vi andra också använda när det är dags att diskutera förändring i trafikförsäkringen.

Men det var inte det som jag tänkte på. Du citerade ur propositionen, och du hamnade så småningom på s. 31. Där har jag också läst, och sedan skrev jag ett fult ord på sidan, som jag inte vågar säga här. När jag inledde sade jag att jag tror att det handlar om synen på myndigheter och att lita på myndigheter. Eftersom du började så kan väl jag fortsätta på s. 31 med att citera från propositionen. Sedan tänker jag ställa frågan: Håller du med om det som står här? Då kör jag nu. Är du beredd, Lennart?

(Lennart Sacrédeus (kd): Jag är redo!)

”Eftersom influtna belopp inte står till den debiterande myndighetens disposition, utan (med vissa smärre undantag) redovisas direkt mot statsbudgeten, saknas det incitament för de debiterande myndigheterna att sträva efter ett så bra indrivningsresultat som möjligt.” Håller du med om den formuleringen?

Anf. 163 LENNART SACRÉDEUS (kd) replik:

Fru talman! Jag vill säga att det svenska språket väl inte alltid har nått sina högsta höjder av klarhet när man läser olika propositioner, oavsett regeringsinnehåll.



Jag kan kort säga till Hans Olsson att den mening du läste upp, oavsett om jag gillar den eller inte, inte varit grundläggande för Kristdemokraternas, mitt eget eller Allians för Sveriges ställningstagande. Så otydligt svar får du. Jag får samtidigt tacka för att du föregriper trafikförsäkringsdebatten med olika argument.

Sedan vill jag även påtala det du nämnde om att lita på myndigheten. Det är alldeles för många inom kronofogdemyndigheten som givit uttryck för att den lösning som den tidigare regeringen och majoriteten under den förutvarande mandatperioden kom fram till inte var långsiktigt hållbar. Jag kan förstå att man kan känna viss frustration över att ett beslut som ganska nyligen fattats nu rivs upp och man går vidare. Men vissa beslut bär inte i det långa loppet, och det är där vi hamnat. Det är vår bedömning.

Anf. 164 HANS OLSSON (s) replik:

Fru talman! Jag konstaterar att vi gör helt olika bedömningar. Vi bedömer att kronofogdemyndigheten klarar av att göra två saker samtidigt, att den kommer att göra det professionellt, att det kommer att bli billigare för skattebetalarna. Majoriteten gör en annan bedömning. Det är bara att gilla läget.

Anf. 165 LENNART SACRÉDEUS (kd) replik:

Fru talman! Jag tycker inte att ni ska gilla läget, Hans Olsson, eftersom ni är reservanter. Ni ska självklart trycka på den röda nej-knappen när frågan kommer upp till votering i kammaren. Vi, däremot, kommer att gilla läget. Vi tror att också de anställda vid kronofogdemyndigheten kommer att gilla läget. Allmänheten kommer att gilla läget.

Jag tror inte, Hans Olsson, att de 17 ½ miljonerna eller Ulf Bergs siffra på omkring 15 miljoner kommer att vara bestående i det långa loppet. Vi grejar detta statsfinansiellt, och det kommer inte att utlösa någon räntekris i landet.

Anf. 166 HELENA LEANDER (mp):

Fru talman! Det har redan sagts mycket klokt i kväll, från båda håll om sanningen ska fram, och jag ska inte upprepa det.

Jag har full förståelse för Socialdemokraternas och Vänsterpartiets betänkligheter inför att skapa en ny myndighet. Vi är alla överens om att vi vill ha så kostnadseffektiva myndigheter som möjligt. Men när allt kommer omkring ska vi inte bara ha billiga myndigheter, utan de ska dessutom vara rättssäkra. Vi vill att medborgarna ska kunna ha fullt förtroende för dem. Ur den aspekten är det inte helt oproblematiskt att kronofogdemyndigheten i dag har dubbla roller. Därför har vi från Miljöpartiets sida till slut landat i ett bifall till en fristående kronofogdemyndighet.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 30 maj.)

## 16 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades  
Proposition  
2006/07:116 Vissa frågor rörande totalförsvarsplikt m.m.

## 17 § Anmälan om interpellationer

Anmäldes att följande interpellationer framställdes

den 24 maj

### **2006/07:554 Obligatorisk arbetslöshetsförsäkring**

av *Sven-Erik Österberg* (s)  
till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

### **2006/07:555 Ökad risk för hot och våld mot arbetsförmedlare**

av *Luciano Astudillo* (s)  
till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

### **2006/07:556 Räddningsskolan i Skövde**

av *Monica Green* (s)  
till försvarsminister Mikael Odenberg (m)

### **2006/07:557 Regeringens nedskärningar på arbetsmiljöområdet**

av *Sylvia Lindgren* (s)  
till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

### **2006/07:558 Europakorridoren**

av *Christin Hagberg* (s)  
till statsrådet Åsa Torstensson (c)

### **2006/07:559 Nedläggningen av Arbetslivsinstitutet**

av *Lars Lilja* (s)  
till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

### **2006/07:560 Våld mot missbrukande kvinnor**

av *Eva Olofsson* (v)  
till statsrådet Maria Larsson (kd)

### **2006/07:561 Ytterligare skärpningar i arbetslöshetsförsäkringen**

av *Sven-Erik Österberg* (s)  
till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

### **2006/07:562 Stärkt rätt till heltidsanställning**

av *Jennie Nilsson* (s)  
till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

### **2006/07:563 Hedersrelaterat våld mot barn**

av *Désirée Pethrus Engström* (kd)  
till utrikesminister Carl Bildt (m)

### **2006/07:564 Avrättning av barn**

av *Désirée Pethrus Engström* (kd)  
till utrikesminister Carl Bildt (m)

### **2006/07:565 Utvecklingen i Norrlands glesbygd**

av *Marie Nordén* (s)  
till näringsminister Maud Olofsson (c)

**2006/07:566 Småföretagen i Norrlands inland**

av *Kristina Zakrisson* (s)  
till näringsminister Maud Olofsson (c)

**2006/07:567 Minskade klyftor mellan landets regioner**

av *Agneta Lundberg* (s)  
till näringsminister Maud Olofsson (c)

**2006/07:568 Ökat företagande i Norrland**

av *Karl Gustav Abramsson* (s)  
till näringsminister Maud Olofsson (c)

**2006/07:569 Resurser till forskningsprogrammet Forska och väx**

av *Karin Åström* (s)  
till näringsminister Maud Olofsson (c)

**2006/07:570 Människor med utländsk bakgrund som står längst bort från arbetsmarknaden**

av *Nikos Papadopoulos* (s)  
till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

**2006/07:571 Postlådor i glesbygd**

av *Börje Vestlund* (s)  
till statsrådet Åsa Torstensson (c)

**2006/07:572 Fler kvinnor i bolagsstyrelser**

av *Ulf Holm* (mp)  
till integrations- och jämställdhetsminister Nyamko Sabuni (fp)

**2006/07:573 Unga långtidsarbetslösa**

av *Maryam Yazdanfar* (s)  
till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

**2006/07:574 Namnlagen**

av *Börje Vestlund* (s)  
till justitieminister Beatrice Ask (m)

**2006/07:575 Jämstöd – jämställdhetsintegrering i staten**

av *Esabelle Reshdouni* (mp)  
till integrations- och jämställdhetsminister Nyamko Sabuni (fp)

**2006/07:576 En parlamentarisk utredning om obligatorisk a-kassa**

av *Ulf Holm* (mp)  
till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 29 maj.

**18 § Anmälan om frågor för skriftliga svar**

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 24 maj

**2006/07:1223 Skuldsatta barn**

av *Eva Sonidsson* (s)  
till statsrådet Mats Odell (kd)

**2006/07:1224 Översyn av alkohollagen**

av *Lars Wegendal* (s)  
till statsrådet Maria Larsson (kd)

**2006/07:1225 Politiska fångar i Etiopien**  
av *Birgitta Ohlsson* (fp)  
till utrikesminister Carl Bildt (m)

**2006/07:1226 Skattelättnader för forskning och utveckling**  
av *Yvonne Andersson* (kd)  
till utbildningsminister Lars Leijonborg (fp)

**2006/07:1227 Ordningsstörningar vid idrottsevenemang**  
av *Lars Wegedal* (s)  
till justitieminister Beatrice Ask (m)

**2006/07:1228 Fontänhusens framtid**  
av *Christer Nylander* (fp)  
till socialminister Göran Hägglund (kd)

**2006/07:1229 Nedläggning av skattekontor i Hälsingland**  
av *Raimo Pärssinen* (s)  
till finansminister Anders Borg (m)

**2006/07:1230 Övergrepp mot västahariska studenter**  
av *Birgitta Ohlsson* (fp)  
till utrikesminister Carl Bildt (m)

**2006/07:1231 Handeln över gränserna inom EU**  
av *Eva Sonidsson* (s)  
till integrations- och jämställdhetsminister Nyamko Sabuni (fp)

**2006/07:1232 Ungas skuldsättning och sms-lån**  
av *Fredrik Lundh* (s)  
till statsrådet Mats Odell (kd)

**2006/07:1233 Elit eller bredd i högre utbildning**  
av *Ameer Sachet* (s)  
till utbildningsminister Lars Leijonborg (fp)

**2006/07:1234 Systembolagets beställningssortiment**  
av *Anne Marie Brodén* (m)  
till näringsminister Maud Olofsson (c)

**2006/07:1235 Idrottens skatter**  
av *Lars Wegedal* (s)  
till kulturminister Lena Adelsohn Liljeroth (m)

**2006/07:1236 Tillsättningen av ny chef för Världsbanken**  
av *Hans Linde* (v)  
till finansminister Anders Borg (m)

**2006/07:1237 Kulturfastigheterna på Skeppsholmen**  
av *Siv Holma* (v)  
till finansminister Anders Borg (m)

**2006/07:1238 Strategi för försvarsindustrin**  
av *Lars Hjälmered* (m)  
till försvarsminister Mikael Odenberg (m)

**2006/07:1239 Miljögifter i impregneringsmedel**  
av *Lena Hallengren* (s)  
till miljöminister Andreas Carlgren (c)

**2006/07:1240 Situationen i Baskien**  
av *Hans Linde* (v)  
till utrikesminister Carl Bildt (m)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll  
tisdagen den 29 maj.

Anmälades att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 23 maj

**2006/07:1162 Statens ansvar för ökad etnisk mångfald**

av *Pernilla Zethraeus* (v)

till integrations- och jämställdhetsminister Nyamko Sabuni (fp)

den 24 maj

**2006/07:1124 Den kvinnofientliga lagstiftningen i Irak och dess följder**

av *Hans Linde* (v)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

**2006/07:1127 Situationen i republiken Iran**

av *Hans Wallmark* (m)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

**2006/07:1128 Moldaviens kränkning av HBT-personer**

av *Börje Vestlund* (s)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

**2006/07:1132 Mikrolån**

av *Luciano Astudillo* (s)

till näringsminister Maud Olofsson (c)

**2006/07:1138 Relationerna mellan den estniska och den ryska befolkningen i Estland**

av *Hans Linde* (v)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

**2006/07:1141 Fler kvinnliga företagare**

av *Cecilia Widegren* (m)

till näringsminister Maud Olofsson (c)

**2006/07:1145 Markering av 1809 då Finland avskiljs från Sverige**

av *Sinikka Bohlin* (s)

till kulturminister Lena Adelsohn Liljeroth (m)

**2006/07:1152 Natos övning Noble Mariner**

av *Hans Linde* (v)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

**2006/07:1155 Barnböckerna på kurdiska**

av *Siv Holma* (v)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

**2006/07:1156 Västsaharas rätt till självbestämmande**

av *Hans Linde* (v)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

**2006/07:1157 Vattenfalls agerande i Tyskland**

av *Ulf Holm* (mp)

till statsrådet Mats Odell (kd)

**2006/07:1164 Klustervapen**

av *Bodil Ceballos* (mp)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

**2006/07:1166 Sverigemodell för småskalig produktion och distribution av gas**

av *Björn Leivik* (m)  
till miljöminister Andreas Carlgren (c)

**2006/07:1167 Ungdomars kunskaper om kommunismens brott**

av *Tobias Krantz* (fp)  
till statsrådet Jan Björklund (fp)

**2006/07:1168 Svenska JAS Gripen till ISAF i Afghanistan**

av *Allan Widman* (fp)  
till försvarsminister Mikael Odenberg (m)

**2006/07:1169 Brandklassning av bostäder vid fastighetsbildning**

av *Andreas Norlén* (m)  
till statsrådet Mats Odell (kd)

**2006/07:1170 Kompetensen inom rättspsykiatri**

av *Andreas Norlén* (m)  
till socialminister Göran Hägglund (kd)

**2006/07:1171 Rattfylleri**

av *Berit Högman* (s)  
till justitieminister Beatrice Ask (m)

**2006/07:1172 Översättarstöd**

av *Tone Tingsgård* (s)  
till kulturminister Lena Adelsohn Liljeroth (m)

**2006/07:1173 Politiska förskolor**

av *Peter Hultqvist* (s)  
till statsrådet Jan Björklund (fp)

**2006/07:1174 Arbetstillfällen i Idre i Älvdalens kommun**

av *Peter Hultqvist* (s)  
till näringsminister Maud Olofsson (c)

**2006/07:1175 Rehabilitering**

av andre vice talman *Birgitta Sellén* (c)  
till statsrådet Cristina Husmark Pehrsson (m)

**2006/07:1176 Utredning om återbäring till vattenkraftskommunerna**

av *Stefan Wikén* (s)  
till näringsminister Maud Olofsson (c)

**2006/07:1177 Initiativ för att etablera en så kallad Jeremiefond**

av *Stefan Wikén* (s)  
till näringsminister Maud Olofsson (c)

**2006/07:1178 Konsekvenser av förändringar inom Försäkringskassan**

av *Stefan Wikén* (s)  
till statsrådet Cristina Husmark Pehrsson (m)

**2006/07:1179 Snabblån i andras namn**

av *Eva Sonidsson* (s)  
till statsrådet Mats Odell (kd)

**2006/07:1180 Marknadsföring av snabblån genom mobiltelefon och Internet**

av *Eva Sonidsson* (s)  
till integrations- och jämställdhetsminister Nyamko Sabuni (fp)

**2006/07:1181 Ockerränta på snabblån**

av *Eva Sonidsson* (s)  
till statsrådet Mats Odell (kd)

**2006/07:1182 Registrering av låneföretag**

av *Eva Sonidsson* (s)  
till statsrådet Mats Odell (kd)

**2006/07:1183 Bättre skydd för betalkort**

av *Eva Sonidsson* (s)  
till integrations- och jämställdhetsminister Nyamko Sabuni (fp)

**2006/07:1184 Fler kvinnliga företagare**

av *Margareta Cederfelt* (m)  
till näringsminister Maud Olofsson (c)

**2006/07:1185 Avsaknad av konkurrens inom postmarknaden**

av *Lisbeth Grönfeldt Bergman* (m)  
till statsrådet Åsa Torstensson (c)

**2006/07:1186 Utbyggnad av dubbelspår mellan Skutskär och Furuvik**

av *Tomas Tobé* (m)  
till statsrådet Åsa Torstensson (c)

**2006/07:1187 Bekämpning av grov systemhotande brottslighet**

av *Thomas Bodström* (s)  
till justitieminister Beatrice Ask (m)

**2006/07:1188 Buggning**

av *Thomas Bodström* (s)  
till justitieminister Beatrice Ask (m)

**2006/07:1189 Forensiska institutet**

av *Thomas Bodström* (s)  
till justitieminister Beatrice Ask (m)

**2006/07:1190 Handikappades möjligheter att vara aktiva i handikapporganisationer**

av *Hans Hoff* (s)  
till statsrådet Cristina Husmark Pehrsson (m)

**2006/07:1191 Elektronisk röstning**

av *Mats Gerdau* (m)  
till justitieminister Beatrice Ask (m)

**2006/07:1192 Ungdomars kunskap om kommunismen**

av *Margareta Cederfelt* (m)  
till statsrådet Jan Björklund (fp)

**2006/07:1193 Försämringen av arbetsmiljötillsynen i Göteborgsområdet**

av *Eva Olofsson* (v)  
till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

**2006/07:1194 Hedersvåld**

av *Ulrika Karlsson* i Uppsala (m)  
till utrikesminister Carl Bildt (m)

**2006/07:1195 Tydligare riktlinjer för energibesparing**

av *Staffan Appelros* (m)  
till miljöminister Andreas Carlgren (c)

**2006/07:1196 Strandskyddet**

av *Christin Hagberg* (s)  
till miljöminister Andreas Carlgren (c)

**2006/07:1197 Mobila slakterier**

av *Maria Plass* (m)  
till jordbruksminister Eskil Erlandsson (c)

**2006/07:1198 Tjänstehunden på 2000-talet**

av *Cecilia Widegren* (m)  
till jordbruksminister Eskil Erlandsson (c)

**2006/07:1199 Framtidens assistanshundar**

av *Cecilia Widegren* (m)  
till statsrådet Maria Larsson (kd)

**2006/07:1200 UD:s roll på Kuba**

av *Annelie Enochson* (kd)  
till utrikesminister Carl Bildt (m)

**2006/07:1201 Orättvisa förändringar i a-kassereglerna**

av *Ann-Christin Ahlberg* (s)  
till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

**2006/07:1202 Skolbiblioteken**

av *Hans Olsson* (s)  
till statsrådet Jan Björklund (fp)

**2006/07:1203 Främjandet av svensk textilindustri**

av *Hans Olsson* (s)  
till näringsminister Maud Olofsson (c)

**2006/07:1204 Djurparker, besöksnäring och artbevarande**

av *Hans Olsson* (s)  
till näringsminister Maud Olofsson (c)

**2006/07:1205 Bibliotekens betydelse och framtid som demokratire-  
surs**

av *Hans Olsson* (s)  
till kulturminister Lena Adelsohn Liljeroth (m)

**2006/07:1206 Kultur- och informationscentret Gaaltije**

av *Stefan Wikén* (s)  
till kulturminister Lena Adelsohn Liljeroth (m)

**2006/07:1207 Delegationen för mångfald inom vård och omsorg**

av *Stefan Wikén* (s)  
till socialminister Göran Hägglund (kd)

**2006/07:1209 Långtidsarbetslösheten**

av *Stefan Wikén* (s)  
till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

**2006/07:1210 Bredband åt alla**

av *Stefan Wikén* (s)  
till statsrådet Åsa Torstensson (c)

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll  
tisdagen den 29 maj.



Förhandlingarna leddes  
av förste vice talmannen från sammanträdet början till ajourneringen  
kl. 13.51,  
av andre vice talmannen därefter till och med 11 § anf. 92 (delvis),  
av förste vice talmannen därefter till och med 13 § anf. 134 (delvis) och  
av andre vice talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

PER PERSSON

*/Eva-Lena Ekman*

# Innehållsförteckning

<b>1 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer .....</b>	<b>1</b>
<b>2 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 23 maj .....</b>	<b>2</b>
UU12 Strategisk exportkontroll 2006 .....	2
FöU7 Justering av Studsviksavgiften m.m. ....	3
FöU8 Lagen om elektromagnetisk kompatibilitet och det nya EMC-direktivet.....	3
<b>3 § Elektronisk underrättelse i vissa ärenden om utgivningsbevis.....</b>	<b>3</b>
Konstitutionsutskottets betänkande 2006/07:KU18 .....	3
(Beslut fattades under 12 §.) .....	3
<b>4 § Riksrevisionens styrelses redogörelse angående bidrag som regeringen och Regeringskansliet fördelar .....</b>	<b>3</b>
Konstitutionsutskottets betänkande 2006/07:KU19 .....	3
Anf. 1 PER BILL (m).....	3
(Beslut fattades under 12 §.) .....	4
<b>5 § Fastställande av löner för riksdagens ombudsmän, m.m.....</b>	<b>4</b>
Konstitutionsutskottets betänkande 2006/07:KU21 .....	4
(Beslut fattades under 12 §.) .....	4
<b>6 § Nya hastighetsgränser .....</b>	<b>4</b>
Trafikutskottets betänkande 2006/07:TU15 .....	4
Anf. 2 ANNELIE ENOCHSON (kd).....	4
Anf. 3 MARIE NORDÉN (s).....	5
Anf. 4 PETER PEDERSEN (v).....	7
Anf. 5 KARIN SVENSSON SMITH (mp) .....	9
Anf. 6 CHRISTER WINBÄCK (fp) .....	11
Anf. 7 PETER PEDERSEN (v) replik .....	13
Anf. 8 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik .....	14
Anf. 9 PETER PEDERSEN (v) replik .....	14
Anf. 10 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik .....	15
Anf. 11 MARIE NORDÉN (s) replik.....	15
Anf. 12 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik .....	16
Anf. 13 MARIE NORDÉN (s) replik.....	16
Anf. 14 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik .....	17
Anf. 15 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) .....	17
Anf. 16 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik .....	18
Anf. 17 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik .....	19
Anf. 18 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik .....	19
Anf. 19 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik .....	20
Anf. 20 MARIE NORDÉN (s) replik.....	20
Anf. 21 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik .....	20
Anf. 22 MARIE NORDÉN (s) replik.....	21
Anf. 23 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik .....	21
Anf. 24 PETER PEDERSEN (v) replik .....	21
Anf. 25 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik .....	22
Anf. 26 PETER PEDERSEN (v) replik .....	22

Anf. 27 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik .....	23
(Beslut fattades under 12 §.).....	23
<b>7 § Järnvägspolitik och andra järnvägspaketet .....</b>	<b>23</b>
Trafikutskottets betänkande 2006/07:TU12 .....	23
Anf. 28 INGEMAR VÄNERLÖV (kd).....	23
Anf. 29 CHRISTINA AXELSSON (s).....	24
Anf. 30 PETER PEDERSEN (v).....	25
Anf. 31 KARIN SVENSSON SMITH (mp).....	27
(forts. 9 §).....	29
<b>Ajournering.....</b>	<b>30</b>
<b>Återupptagna förhandlingar .....</b>	<b>30</b>
<b>8 § Statsministerns frågestund.....</b>	<b>30</b>
Anf. 32 ANDRE VICE TALMANNEN.....	30
<i>Statsministerns fokus på miljön vid besöket i USA .....</i>	<i>30</i>
Anf. 33 URBAN AHLIN (s) .....	30
Anf. 34 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m).....	30
Anf. 35 URBAN AHLIN (s) .....	31
Anf. 36 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m).....	31
<i>Regeringens politik för jämställdhet.....</i>	<i>31</i>
Anf. 37 ALICE ÅSTRÖM (v).....	31
Anf. 38 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m).....	32
Anf. 39 ALICE ÅSTRÖM (v).....	32
Anf. 40 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m).....	32
<i>Miljöskatter.....</i>	<i>33</i>
Anf. 41 PETER ERIKSSON (mp) .....	33
Anf. 42 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m).....	33
Anf. 43 PETER ERIKSSON (mp) .....	33
Anf. 44 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m).....	34
Anf. 45 PETER ERIKSSON (mp) .....	34
<i>Statsministerns besök i USA .....</i>	<i>34</i>
Anf. 46 HANS WALLMARK (m).....	34
Anf. 47 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m).....	35
<i>Rehabilitering av förtidspensionärer.....</i>	<i>35</i>
Anf. 48 ANNIKA QARLSSON (c).....	35
Anf. 49 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m).....	35
<i>Svenska initiativ i EU-parlamentets klimatarbete .....</i>	<i>36</i>
Anf. 50 LENA HALLENGREN (s) .....	36
Anf. 51 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m).....	36
<i>Ensamkommande flyktingbarn.....</i>	<i>37</i>
Anf. 52 CHATRINE PÅLSSON AHLGREN (kd) .....	37
Anf. 53 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m).....	37
<i>Ryska oljetankrar i Östersjön .....</i>	<i>37</i>
Anf. 54 CARL B HAMILTON (fp) .....	37
Anf. 55 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m).....	38
<i>Översynskonferensen om förbud mot klusterbomber.....</i>	<i>38</i>
Anf. 56 VERONICA PALM (s).....	38
Anf. 57 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m).....	38
<i>En bortre gräns för sjukskrivning.....</i>	<i>39</i>

Anf. 58 LISELOTTE OLSSON (v) .....	39
Anf. 59 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m) .....	39
<i>Den kommersiella valfångsten</i> .....	40
Anf. 60 MAX ANDERSSON (mp).....	40
Anf. 61 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m) .....	40
<i>Kultur i vården</i> .....	40
Anf. 62 SOLVEIG TERNSTRÖM (c).....	40
Anf. 63 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m) .....	41
<i>Trav- och galoppsporten och en omreglering av spelmarknaden</i> .....	41
Anf. 64 LARS WEGENDAL (s).....	41
Anf. 65 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m) .....	41
<i>Privata sjukvårdsförsäkringar och vårdköerna</i> .....	42
Anf. 66 LAILA BJURLING (s).....	42
Anf. 67 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m) .....	42
<i>Regeringens syn på svenska kollektivavtal</i> .....	42
Anf. 68 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (s).....	42
Anf. 69 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m) .....	43
<i>Lönebidrag och sociala företag</i> .....	43
Anf. 70 DÉSIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (kd).....	43
Anf. 71 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m) .....	43
<i>Frågan om livstidsdömda Annika Östberg</i> .....	44
Anf. 72 CARIN RUNESON (s).....	44
Anf. 73 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m) .....	44
<i>Den Ekströmska utredningen</i> .....	45
Anf. 74 HELÉN PETTERSSON I UMEÅ (s).....	45
Anf. 75 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m) .....	45
Anf. 76 ANDRE VICE TALMANNEN .....	45
<b>9 § (forts. från 7 §) Järnvägspolitik och andra järnvägspaketet</b> (forts. TU12).....	<b>45</b>
Anf. 77 STEN NORDIN (m) .....	45
Anf. 78 CHRISTINA AXELSSON (s) replik .....	48
Anf. 79 STEN NORDIN (m) replik .....	48
Anf. 80 CHRISTINA AXELSSON (s) replik .....	48
Anf. 81 STEN NORDIN (m) replik .....	49
Anf. 82 PETER PEDERSEN (v) replik .....	49
Anf. 83 STEN NORDIN (m) replik .....	50
Anf. 84 PETER PEDERSEN (v) replik .....	50
Anf. 85 STEN NORDIN (m) replik .....	51
(Beslut fattades under 12 §.) .....	51
<b>10 § En framtida havspolitik för EU</b> .....	<b>51</b>
Trafikutskottets utlåtande 2006/07:TU14 .....	51
Anf. 86 SVEN BERGSTRÖM (c) .....	51
Anf. 87 CHRISTINA AXELSSON (s) .....	52
Anf. 88 LISBETH GRÖNFELDT BERGMAN (m).....	54
Anf. 89 PETER PEDERSEN (v).....	57
Anf. 90 KARIN SVENSSON SMITH (mp) .....	58
(Beslut fattades under 12 §.) .....	60
<b>11 § Vissa energipolitiska frågor</b> .....	<b>61</b>

Näringsutskottets betänkande 2006/07:NU11 .....	61
Anf. 91 BERIT HÖGMAN (s) .....	61
Anf. 92 KENT PERSSON (v) .....	63
Anf. 93 PER BOLUND (mp) .....	64
Anf. 94 ANNE-MARIE PÅLSSON (m) .....	67
Anf. 95 BERIT HÖGMAN (s) replik .....	68
Anf. 96 ANNE-MARIE PÅLSSON (m) replik .....	69
Anf. 97 BERIT HÖGMAN (s) replik .....	69
Anf. 98 ANNE-MARIE PÅLSSON (m) replik .....	69
Anf. 99 PER BOLUND (mp) replik .....	70
Anf. 100 ANNE-MARIE PÅLSSON (m) replik .....	70
Anf. 101 PER BOLUND (mp) replik .....	71
Anf. 102 ANNE-MARIE PÅLSSON (m) replik .....	72
Anf. 103 ÅKE SANDSTRÖM (c) .....	72
Anf. 104 KENT PERSSON (v) replik .....	73
Anf. 105 ÅKE SANDSTRÖM (c) replik .....	74
Anf. 106 KENT PERSSON (v) replik .....	74
Anf. 107 ÅKE SANDSTRÖM (c) replik .....	74
Anf. 108 PER BOLUND (mp) replik .....	75
Anf. 109 ÅKE SANDSTRÖM (c) replik .....	75
Anf. 110 PER BOLUND (mp) replik .....	76
Anf. 111 ÅKE SANDSTRÖM (c) replik .....	76
Anf. 112 BERIT HÖGMAN (s) replik .....	77
Anf. 113 ÅKE SANDSTRÖM (c) replik .....	77
Anf. 114 BERIT HÖGMAN (s) replik .....	77
Anf. 115 ÅKE SANDSTRÖM (c) replik .....	78
(forts. 13 §) .....	78
<b>Ajournering</b> .....	<b>78</b>
<b>Återupptagna förhandlingar</b> .....	<b>78</b>
<b>12 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde</b> .....	<b>78</b>
KU18 Elektronisk underrättelse i vissa ärenden om utgivningsbevis .....	78
KU19 Riksrevisionens styrelses redogörelse angående bidrag som regeringen och Regeringskansliet fördelar .....	78
KU21 Fastställande av löner för riksdagens ombudsmän, m.m. ....	78
TU15 Nya hastighetsgränser .....	79
TU12 Järnvägspolitik och andra järnvägspaketet .....	79
TU14 En framtida havspolitik för EU .....	80
<b>13 § (forts. från 11 §) Vissa energipolitiska frågor (forts. NU11) .....</b>	<b>80</b>
Anf. 116 CARL B HAMILTON (fp) .....	80
Anf. 117 KENT PERSSON (v) replik .....	83
Anf. 118 CARL B HAMILTON (fp) replik .....	83
Anf. 119 KENT PERSSON (v) replik .....	83
Anf. 120 CARL B HAMILTON (fp) replik .....	84
Anf. 121 BERIT HÖGMAN (s) replik .....	84
Anf. 122 CARL B HAMILTON (fp) replik .....	85

Anf. 123	BERIT HÖGMAN (s) replik.....	85
Anf. 124	CARL B HAMILTON (fp) replik.....	86
Anf. 125	PER BOLUND (mp) replik.....	86
Anf. 126	CARL B HAMILTON (fp) replik.....	87
Anf. 127	PER BOLUND (mp) replik.....	87
Anf. 128	CARL B HAMILTON (fp) replik.....	88
Anf. 129	MIKAEL OSCARSSON (kd).....	88
Anf. 130	PER BOLUND (mp) replik.....	90
Anf. 131	MIKAEL OSCARSSON (kd) replik.....	90
Anf. 132	PER BOLUND (mp) replik.....	91
Anf. 133	MIKAEL OSCARSSON (kd) replik.....	91
Anf. 134	CHRISTER ENGELHARDT (s) .....	92
Anf. 135	JAN LINDHOLM (mp) .....	93
	(Beslut skulle fattas den 30 maj.).....	94
<b>14 §</b>	<b>Vissa konkurrenspolitiska frågor.....</b>	<b>94</b>
	Näringsutskottets betänkande 2006/07:NU14.....	94
Anf. 136	BÖRJE VESTLUND (s) .....	94
Anf. 137	KENT PERSSON (v).....	96
Anf. 138	STAFFAN ANGER (m) .....	98
Anf. 139	BÖRJE VESTLUND (s) replik.....	99
Anf. 140	STAFFAN ANGER (m) replik .....	99
Anf. 141	BÖRJE VESTLUND (s) replik.....	100
Anf. 142	STAFFAN ANGER (m) replik .....	100
Anf. 143	KENT PERSSON (v) replik.....	101
Anf. 144	STAFFAN ANGER (m) replik .....	101
Anf. 145	KENT PERSSON (v) replik.....	102
Anf. 146	STAFFAN ANGER (m) replik .....	102
Anf. 147	PER BOLUND (mp).....	102
Anf. 148	BÖRJE VESTLUND (s) replik.....	103
Anf. 149	PER BOLUND (mp) replik.....	103
Anf. 150	BÖRJE VESTLUND (s) replik.....	104
Anf. 151	PER BOLUND (mp) replik.....	104
	(Beslut skulle fattas den 30 maj.).....	104
<b>15 §</b>	<b>En fristående kronofogdemyndighet m.m. ....</b>	<b>105</b>
	Skatteutskottets betänkande 2006/07:SkU17 .....	105
Anf. 152	HANS OLSSON (s).....	105
Anf. 153	MARIE ENGSTRÖM (v) .....	105
Anf. 154	ULF BERG (m).....	106
Anf. 155	HANS OLSSON (s) replik.....	107
Anf. 156	ULF BERG (m) replik .....	108
Anf. 157	HANS OLSSON (s) replik.....	108
Anf. 158	ULF BERG (m) replik .....	108
Anf. 159	MARIA KORNEVIK JAKOBSSON (c) .....	109
Anf. 160	GUNNAR ANDRÉN (fp).....	110
Anf. 161	LENNART SACRÉDEUS (kd) .....	110
Anf. 162	HANS OLSSON (s) replik.....	112
Anf. 163	LENNART SACRÉDEUS (kd) replik.....	112
Anf. 164	HANS OLSSON (s) replik.....	113

Anf. 165 LENNART SACRÉDEUS (kd) replik .....	113	Prot. 2006/07:112
Anf. 166 HELENA LEANDER (mp).....	113	24 maj
(Beslut skulle fattas den 30 maj.) .....	113	<hr/>
<b>16 § Bordläggning.....</b>	<b>114</b>	
<b>17 § Anmälan om interpellationer.....</b>	<b>114</b>	
<b>18 § Anmälan om frågor för skriftliga svar.....</b>	<b>115</b>	
<b>19 § Anmälan om skriftliga svar på frågor.....</b>	<b>117</b>	
<b>20 § Kammaren åtskildes kl. 19.22.....</b>	<b>121</b>	

Tryck: Elanders, Vällingby 2007