



1 § Svar på interpellation 2013/14:26 om behovet av långsiktig tågplanering

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):
Herr talman! Ingela Nylund Watz har frågat mig

- vilka åtgärder jag avser att vidta för att regelverket om kapacitetsfördelning på järnväg framöver ska kunna bli transparent och långsiktigt
- om jag avser att se till att kriterierna för tolkning av samhällsekonomisk effektivitet utvecklas och inkluderar effekter också för andra trafiksystem och för samhällsutveckling med väl fungerande bostads- och arbetsmarknader.

Järnvägen är ett fantastiskt trafikslag. Dess tekniska förutsättningar ställer dock speciella krav på hur verksamheten behöver organiseras. Det är nödvändigt att användandet av infrastrukturen planeras i detalj. Vid de tider och platser där det finns flera sökande som önskar få utföra transporter på nätet krävs utvecklade metoder för att välja den sökande som ska få företräde.

Järnvägslagens regler om tilldelning av kapacitet på järnväg är baserad på EU-rätt, vilken bland annat anger att kapaciteten ska tilldelas för ett år i taget. Trafikverket är infrastrukturförvaltare för statens järnvägsnät och ska i den egenskapen, enligt lagstiftningen, behandla alla inkomna ansökningar på ett icke-diskriminerande sätt.

I första hand ska ansökningar som är i konflikt med varandra samordnas på frivillig väg. I de allra flesta fall sker också en sådan frivillig samordning genom att järnvägsföretagen och andra sökande accepterar alternativ kapacitetstilldelning. Först i nästa steg ska infrastrukturförvaltaren, i de fall där det fortfarande kvarstår konflikter, använda avgifter eller prioriteringskriterier på ett sätt som leder till ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

De formalia som jag nu redogjort för bygger på några centrala principer som är värda att lyfta fram. En sådan princip är att utbudet av trafik bör vara efterfrågestyrt. Det är i grunden transportkundernas önskemål som ska styra användandet av spåren. Det finns därför en poäng med att inte låsa fast hur spåren ska användas över en alltför lång period. En annan viktig princip är att processen ska vara transparent. Det ska vara möjligt att förstå varför en ansökning går före en annan. Vidare är det viktigt att framhålla att järnvägsnätet är till för flera olika funktioner och

att det till exempel inte är ett slutet kollektivtrafiksystem. Det ställer krav på en effektiv avvägning mellan olika typer av användning.

Jag välkomnar att Ingela Nylund Watz delar regeringens syn på att en fungerande arbetspendling och regionaltrafik är viktig, men det är även den långväga persontrafiken och godstrafiken. Jag förstår de regionala kollektivtrafikmyndigheternas önskan att det ska finnas en någorlunda förutsebarhet över flera år, på samma sätt som jag förstår önskan från organisationerna av godstransporter att kunna anpassa trafiken efter en ibland hastigt förändrad efterfrågan.

Det är inte min uppgift att uttala mig om vilken trafik som ska ha företräde vid varje enskilt tillfälle. Däremot är jag i högsta grad intresserad av att Trafikverket kontinuerligt utvecklar sin metod för tilldelning av kapacitet. Genom min dialog med Trafikverket känner jag till att myndigheten arbetar med att utveckla kapacitetstilldelningsmetoden i syfte att uppnå dels ökad transparens, dels ett effektivt utnyttjande av spåren.

Regeringen tillsatte i maj i år en utredning om järnvägens organisation. Det är inte uteslutet att denna utredning kommer att beröra frågan om kapacitetstilldelning.

Ingela Nylund Watz önskar att beslut om kapacitetstilldelningen ska baseras på en bredare samhällsanalys. Jag anser dock att det är viktigt att skilja på beslut om utveckling av infrastrukturen och beslut om exakt utnyttjande av spåren det närmaste året. De senare besluten behöver styras av efterfrågan på transporter för den tidsperiod som besluten gäller.

Anf. 2 INGELA NYLUND WATZ (S):

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret! Jag är dess värre – det kanske statsrådet anar – inte helt nöjd med det svar som jag fick i går, för jag trodde faktiskt, helt ärligt, att den debatt som följde i spåren av kaoset kring Gnestapendeln och det förslag som Trafikverket levererade hade berört statsrådet något mer och manat lite mer till eftertanke.

Nu blev det så att Gnestapendeln räddades. Jag är helt övertygad om att det var den kraftfulla opinionen hos befolkningen i området som gjorde det. Men det är ju för ett år framöver. Det finns i dagsläget inget som talar för att Gnesta-, Mölnbo- och Järnaborna kan känna sig trygga, för inte heller statsrådets svar till mig i dag talar för det.

Efter att ha gått igenom alla interpellationssvar – vi har ju diskuterat den här frågan ganska många gånger här i kammaren – som har hållits efter krisen med Gnestapendeln kunde man över tid, på det halvår som har gått, faktiskt ana en viss förskjutning av statsrådets uppfattning. Från början var statsrådet mycket formell och hänvisade till lagstiftning, EU-rätt och myndighetsutövning och ville inte alls lägga sig i hur Trafikverket arbetade. Men så sent som i september hade statsrådet en debatt med Hans Ekström, och då sade statsrådet:

”Däremot finns det någonting som vi skulle kunna problematisera, och det gäller tilldelningen av tågtider. Det är det som Hans Ekström nämner, kommunernas förutsättningar att planera långsiktigt och bygga bostäder.”

Det upplevde jag och många andra, inte minst Gnestaborna, som en öppning och förskjutning av statsrådets ganska stela uppfattning i frågan tidigare. Men när jag nu har fått svaret på den här interpellationen kan jag dess värre konstatera att statsrådet har fallit tillbaka till sin ursprung-

liga uppfattning, stängt dörren för en sådan diskussion igen och gömt sig bakom lagstiftning och regelverket, trots att statsrådet vid upprepade tillfällen i de här interpellationsdebatterna har sagt att statsrådet har huvudansvaret för det sätt på vilket Trafikverket arbetar.

Därför är det oundvikligen så att Gnestabor och andra som studiependlar och arbetspendlar i Mälardalen och för den delen även på annat håll i landet får ytterst osäkra livsbetingelser framöver: Kan jag lita på att tågen kommer att gå, eller måste jag flytta in till någon större centralort?

Herr talman! Jag tvingas nu konstatera att statsrådet är tillfreds med situationen, att huvudsaken för regeringen enbart är att skapa konkurrens på spårens mest attraktiva sträckor och att statsrådet endera inte har något svar eller inte vill svara på frågan om behovet av att utveckla kriterierna för tolkning av samhällsekonomisk effektivitet.

Men det som förvånar mig mest i statsrådets svar – det är det jag vill avsluta inlägget med och formulera en fråga, där jag verkligen hoppas att statsrådet kan komma med ett lite tydligare besked än i interpellationssvaret – gäller den utredning som statsrådet nämnde. Den är nu tillsatt. Den har inte tillkommit genom statsrådets egen vilja utan av andra skäl. Utredningen ska se över järnvägens organisation, men där formulerar sig statsrådet väldigt glidande.

Därför frågar jag: Ska utredningen titta på kapacitetstilldelningen, eller ska utredningen inte göra det? Av statsrådets svar på interpellationen får man intryck av att det är lite fritt valt arbete för Trafikverket.

Anf. 3 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Det är lite märkligt om Ingela Nylund Watz har inställningen att jag och andra statsråd skulle gömma oss bakom olika saker. Jag tror att det är oerhört viktigt att det finns en tydlighet. Ingela Nylund Watz efterfrågar en ökad transparens men framför allt att det finns en icke-diskriminerande grund när vi talar om järnväg. Därför tycker jag att det är bra att man följer den lagstiftning som gäller – vad mer kan bli tydligt om vi inte skulle göra på det sättet?

Jag tror också att man ska vara oerhört medveten om att med den utveckling som inte minst den regionala trafiken har haft sedan början av 90-talet, inte minst för att län och landsting vill köpa upp trafik som SJ på sin tid inte kunde leverera när så önskades, har tågtrafiken ökat.

Att tilldela tågtider har aldrig varit ett större problem så länge som det har funnits kapacitet. Problemen uppstår när det är brist på kapacitet. Då finns det ett tydligt regelverk om hur kapacitetstilldelningen ska ske.

Den stora problematik som vi står inför nu är den eftersatthet som finns i fråga om nybyggnation. Därför kommer det att göra stor skillnad när Citybanan kommer på plats, vilket också Ingela Nylund Watz känner väl till. Det kommer att påverka hela Mälardalens trafik, inte minst för att man ska in över Saltsjö-Mälarsnittet – godståg, fjärrtåg och pendeltåg. Då kommer det att bli en separering.

Däremot har Transportstyrelsen en viktig roll när det gäller marknadsövervakningen. Jag försöker beskriva hur det går till när alla olika operatörer ansöker om tåglägen. Det kan utifrån en avreglerad marknad ibland kanske upplevas som att olika aktörer ska samsas om olika tider. Det har varit praxis över tid, och man har oftast löst detta.

Prot. 2013/14:23
7 november

*Svar på
interpellationer*

Man måste vara medveten om att det är rätt många tåg som går i Sverige, och inte minst i denna region. Det låter ibland i debatten som om tågen inte får några tåglägen, men det har Ingela Nylund Watz inte tagit upp.

I den tågplan som ska gälla från 2014 handlar det om ungefär en och en halv miljon tåg. Det går ungefär 4 000 tåg per dygn. Det är en riktig flaskhals när man kommer in över Saltsjö-Mälarsnittet. Vi vill att det ska vara robust och finnas någon form av återställningstid så att det blir punktlighet för dem som åker. 7 200 tåglägen har getts för denna period. Men det måste också till tider för att banarbete ska kunna ske på ett tryggt och säkert sätt. Det är över 2 000 sådana tider.

När det gäller arbetet med att tilldela kapacitet och hur resonemanget förs är det en ganska stängd verksamhet för alla runt omkring men inte för de parter som är inblandade. Däremot har Trafikverket nu, med erfarenhet från situationen med Gnestapendeln om inte annat, erbjudit sig att bjuda in hela Mälardalens representanter för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för att de ska förstå processen och för att de ska kunna förbereda sig.

Det är riktigt, som Ingela Nylund Watz säger, att eftersom kapacitetstilldelningen sker varje år kommer denna diskussion att sätta i gång igen.

Det som jag menade i debatten med Hans Ekström som det refererades till, om man skulle problematisera, är det behov som finns för till exempel kommuner och andra att ha långsiktighet i tågplaneringen samtidigt som gods företagen till och med vill ha ännu kortare tider. Detta har erbjudits de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tidigare, och så sent som i våras, men de har inte velat ha längre tider än för ett år i taget. Därför jobbar Trafikverket på det sättet.

Anf. 4 INGELA NYLUND WATZ (S):

Herr talman! Jag ska börja med att upprepa den fråga som jag ställde i slutet av mitt förra inlägg och som handlade om den utredning som tillsattes nyligen. I interpellationssvaret säger statsrådet: ”Regeringen tillsatte i maj i år en utredning om järnvägens organisation. Det är inte uteslutet att denna utredning kommer att beröra frågan om kapacitetstilldelning.”

Då är min fråga: Kommer man att titta på kapacitetstilldelningen, eller kommer man inte att göra det?

Den allra viktigaste frågan i sammanhanget är: Vad vill regeringen? Vill regeringen att man ska titta på kapacitetstilldelningen, eller vill regeringen att man ska hålla sig till frågan om organisationen?

Jag återgår därefter till detta med tydlighet som statsrådet hänvisar till. Det är allra bäst för dem som bor i Mälardalen och på andra ställen runt om i landet där liknande situationer kan uppstå när konkurrensutsättningen av de attraktiva tiderna gör att regionaltågstrafiken får stå tillbaka. Det allra viktigaste är att få reda på vad regeringen vill.

Nu hänvisar statsrådet till att vi har EU-rätt och lagstiftning. Det är alldeles korrekt. Så är det. Men vad vill regeringen? Tycker regeringen att detta är en bra ordning? Om regeringen inte tycker att det är en bra ordning, på vilket sätt är regeringen då beredd att driva frågan till exempel i Europeiska unionen för att pendlare i Mälardalen, i Göteborgsområdet och i Malmöområdet ska kunna få vettiga livsvillkor?

Jag tror att statsrådet och jag där har ganska många beröringspunkter. Vi är nog i grund och botten överens om att regionförstoringen och möjligheterna att pendla till studier och arbete är en av de absolut viktigaste förutsättningarna för att skapa ökad tillväxt och nya jobb i vårt land. Detta är inte bara en fråga om att statsrådet ska redovisa vad som gäller för närvarande och hur lagstiftningen ser ut.

Medborgarna runt om i dessa regioner har trott på politiken när det har sagts att man i Mälardalskommunerna tillsammans med staten ska satsa 5,3 miljarder för att bygga Citytunneln. Det är för att vi ska kunna leva och verka i denna region, kunna ta oss till jobbet och kunna ta oss till plugget och kunna åka till universitetet. Nu säger regeringen, om jag tolkar statsrådet rätt, att vi nu får leva under dessa livsbetingelser. Såvitt jag har tolkat det har regeringen inte någon annan uppfattning än att lagt kort ligger.

Jag tror faktiskt att statsrådet får finna sig i att en och annan kommunal företrädare, till exempel i Gnesta nu på lördag eller någon annanstans runt om i landet, som funderar på planering av bostadsbyggande, industrietablering, marktilldelning och annat undrar om man kan lita på denna regerings infrastrukturpolitik. Är det rimliga villkor som regeringen ger kommun- och landstingsföreträdare, företag i Sverige och inte minst enskilda människor när de ska planera sina liv och möjligheter att utvecklas? Jag tror att regeringen har hamnat i galen tunna. Men statsrådet har möjlighet att ändra uppfattning.

Anf. 5 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jag tycker att det är märkligt att Ingela Nylund Watz behöver ta till brösttoner. Men det kanske handlar om någon form av dåligt samvete. Om vi är överens om en sak, att det är viktigt att en region ska kunna växa för mer jobb och ökad tillväxt – där vi uppenbart har samma målsättning – är det märkligt hur receptet för detta hittills har varit.

I Stockholm och Stockholmsregionen växer det så det knakar. Fler vill verka och bo här, och så ser det ut i hela Mälardalsregionen. Detta är en fantastisk styrka. Är det då inte lite märkligt att det är först nu, med denna regering, som vi så tydligt talar om att byggande av bostäder måste hänga ihop med mer byggande av infrastruktur och framför allt kollektivtrafik? Är det inte märkligt att det är just den här regeringen som får jobba, slita och hårt stå upp för beslutet om att Förbifarten ska byggas för att underlätta för vägtransporterna? Är det inte märkligt att det är den här regeringen som framhåller att det ska byggas tunnelbana i Stockholm för att fler ska kunna bo i Stockholm och åka kollektivt?

Hade det inte varit så illa ställt med järnvägen i Sverige sedan så många år tillbaka, med ett undermåligt underhåll, skulle punktligheten för alla dessa arbetspendlare kunnat vara betydligt bättre. Det är den här regeringen som faktiskt för första gången ökar underhållet.

Jag talar om problemet med de spår som vi har, där det går både regionaltrafik och godstrafik och sker arbetspendling både på korta avstånd och på långa avstånd. Jag antar nämligen att Ingela Nylund Watz inte tänker sätta en pendlare mellan Stockholm och Göteborg mot en pendlare mellan till exempel Stockholm och Katrineholm, eftersom deras resor borde vara lika viktiga.

Regeringens mycket tydliga uppfattning är att vi måste ha fungerande stråk för godstransporter. Det har vi tydligt pekat ut i infrastrukturpropositionen, och för detta avsätter vi pengar. Vi har också tydligt sagt att arbetspendlingen är viktig. Har vi en EU-rätt som säger att tilldelningen ska ske för ett år i taget har det dock hittills inte varit ett större problem så länge vi har kapacitet.

Därför är det både unikt och fantastiskt – och där vet jag att också Ingela Nylund Watz har varit med och deltagit på ett positivt sätt – med medfinansieringen tillsammans med staten och att äntligen få Citybanan på plats. Det är först då vi löser en flaskhals. Nu har alla tågen fått sina tåglägen just för att man har samsats; man har fått flytta på några tider, och alla platser blir kvar. Det är dock tajt fram till dess att Citybanan kommer på plats 2017. Det är en effekt av att det inte har satsats tidigare. Det tar tid att få det här på plats.

För att komma tillbaka till frågan, som jag inte hann med i mitt tidigare inlägg: Ja, det är riktigt – Gunnar Alexandersson har fått uppdraget att utifrån den avreglerade marknaden och marknadsöppningarna titta över hur järnvägens organisation och funktion ser ut. Givet att vi får fler marknadsaktörer som vill komma in på järnvägen – vi tror att det kommer att bli om möjligt ännu mer framöver – är det inte konstigt om man också, utifrån att Transportstyrelsen redan i dag har ansvar att vara marknadsövervakare, tittar på om det finns någonting han har med sig i nästa steg.

I nästa steg av utredningen ska vi nämligen ge i uppdrag att se om det finns förbättringspotential. När jag i mitt svar säger att jag tror att det kommer att komma med är det naturligtvis så att jag vet att Gunnar Alexandersson har lyssnat på den diskussion och debatt som har uppstått – inte bara från Västerås och Gnesta, när du får situationer med persontrafik, utan också från gods företagen. De har haft marknadsöppning under många år, men de vill ha en helt annan tågtilldelningstid. De vill inte ha långa och många år, utan de vill ha precis det omvända.

Anf. 6 INGELA NYLUND WATZ (S):

Herr talman! Det var åtminstone en del av ett svar. Jag tror dock faktiskt att politiker och befolkning i Mälardalen och på andra håll i landet som kommer att bli berörda av en ännu högre grad av konkurrensutsättning och slagsmål om slottiderna på spåren inte förlitar sig på att Gunnar Alexandersson har lyssnat på Gnestaborna eller Västeråsborna. Jag tror faktiskt att man i mycket högre grad vill veta vad regeringen vill.

Vad tycker Catharina Elmsäter-Svärd att Gunnar Alexandersson ska syssla med om man nu ska lägga tilläggsdirektiv till utredningen så småningom, i ett andra steg? Har regeringen ingen uppfattning om det? Är det någonting Gunnar Alexandersson ska lyssna in och komma med förslag kring till regeringen, och sedan ska ni eventuellt sätta ned foten?

Jag uppfattar ändå att statsrådet över tid har tagit sig en funderare på det här med arbetspendling, regionförstoring och landets tillväxtpotentialer. Om det är så att ni har uppmärksammat problemet tycker jag att det vore mer reko att prata ur skägget och säga: Vi tycker att det är en rimlig avvägning just nu, fram till 2017, att se till att vi inte stryper regionförstoringen i Sverige utan prioriterar arbets- och studiependling lite högre.

Det är dock tydligen ett besked regeringen inte är beredd att ge. Jag tycker att det är väldigt tråkigt för dem som bor i de regioner som kommer att bli berörda av regeringens vilja till högre grad av konkurrensut-sättning av attraktiva spår.

Till sist: Även om jag inte i dag, i den här debatten, kan räkna med att få något svar kring frågorna om vad regeringen egentligen vill, herr talman, hoppas jag verkligen att statsrådet kan leverera ett tydligare svar i den debatt Gnestaborna anordnar på lördag. Jag tror nämligen inte att de kommer att nöja sig med det statsrådet har sagt här i dag.

Anf. 7 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jag tror på något sätt att man även i en sådan här debatt måste sansa sig lite grann. Den situation som har uppstått är egentligen en fantastisk utmaning om man ser hur många som har valt att åka med tåg, resa med tåg och transportera med tåg. Vi har sett den utvecklingen under väldigt lång tid.

Nu har vi kommit till en situation där man på vissa sträckor och på vissa tider går i kapacitetstaket. Det gäller framför allt eftermiddagar eller morgnar, i rusningstid. Här har vi utmaningarna – hur ser vi till att infrastrukturen är så robust som möjligt?

Vi avsätter ännu mer pengar för att jobba med drift och underhåll samt för att kunna bygga ut och bygga nytt. Det gäller inte bara Cityba-nan utan också Ostlänken, som kommer att ha betydande delar. Det gäl-ler även när vi påbörjar stambanan i Göteborg och Borås. Det behöver naturligtvis göras mer, men detta är inte gjort i en handvändning. Vi har dock i alla fall satt i gång det arbetet.

Gunnar Alexandersson har fått ett väldigt tydligt direktiv. När han återkommer ska han utifrån direktiven ha skannat av hur han uppfattar att det ser ut. I det steget får vi dels tillfälle, även tillsammans här i riksdagen, att stämma av om han har fattat rätt saker. Har han hittat och identi-fierat rätt problem? Är vi överens om det – vi kommer nämligen också att ha en hearing i riksdagen – kommer vi i nästa steg att ge uppdraget att se vad vi ska göra för att komma åt det.

Det handlar inte om vad jag vill, vad enbart regeringen vill eller vad jag ska säga här. Jag tror att vi ska se på frågan med ganska stort allvar. Jag vet också att Trafikverket jobbar med hur fler ska förstå hur proces-sen ser ut, inte minst alla nya som sitter i en regional kollektivtrafikmyn-dighet, och också förstå vikten av att kunna arbetspendla över en kommungräns och över en länsgräns. Det är viktigt om man ska uppnå en regionförstoring. Alla har inte riktigt förstått det.

Min mycket tydliga uppfattning är att fler ska kunna åka tåg, men då måste också det regeringen gör få effekt – fler spår, nya spår och en un-derhållen bana. Annars kan vi ha den här diskussionen varje år.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2013/14:23
7 november

Svar på
interpellationer

2 § Svar på interpellation 2013/14:54 om nykterhetskontroll vid färjeterminaler

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

Herr talman! Lars Johansson har frågat om infrastrukturministern avser att ta initiativ till att permanenta den automatiska nykterhetskontrollen med alkobommar i Göteborg och om det finns planer på att införa automatisk nykterhetskontroll i alla stora hamnar med färjeterminaler.

För att nå nollvisionen är gemensamma insatser mot rattfylleri en förutsättning. En väl fungerande kontroll av förarens nykterhet är en viktig del i detta. Därför är jag mycket positiv till de försök som pågår i syfte att på ett mer effektivt och lätt sätt kunna testa lastbilsförarna som kommer från färjorna. Det kan bli ett värdefullt komplement och stöd till kontrollerande myndigheters arbete med detta.

Många parter är dock inblandade i ett projekt av detta slag. Anläggningen för automatisk nykterhetskontroll i Göteborgs hamn är ett samarbete mellan Motorförarnas Helnykterhetsförbund, som driver projektet, och polisen, Tullverket, Kustbevakningen, Trafikverket, Servotek och Stena Line. Projektet har fått finansiellt stöd av Trafikverkets skyltfond och Europeiska unionens regionala utvecklingsfond.

Om projektet slår väl ut finns goda möjligheter för intressenterna att utveckla liknande kontroller vid andra färjeterminaler och i en förlängning kanske använda tekniken vid polisens vägkontroller. För regeringen gäller det att se till att det är möjligt att pröva och införa innovativa sätt att förbättra och effektivisera arbetssätt som detta.

Det är alltså redan fullt möjligt att genomföra och bygga upp anläggningar för kontroll på detta sätt. Min förhoppning är att försöken visar sig fungera väl så att detta visar sig vara ett bra och effektivt sätt att minska rattfylleriet på våra vägar.

Anf. 9 LARS JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag får tacka statsrådet för svaret på min interpellation, även om jag inte är helt nöjd med svaret. Jag hade förväntat mig en större tydlighet i vad regeringen vill när det gäller den automatiska nykterhetskontrollen som finns i Göteborg. Eftersom jag är från Göteborg har jag följt den här frågan väldigt noga.

Nykterhetskontrollen är en statlig uppgift. Det är i första hand polisen och när det gäller färjeterminalen också tullen och kustbevakningen som är inblandade.

Det är intressant att notera att innan denna nykterhetskontroll startade i Göteborg genomförde tullen under första halvåret en ganska omfattande stickprovskontroll i hamnen på 2 300 chaufförer, i första hand lastbilschaufförer men även andra förare var inblandade. Under den tiden tog man var 95:e förare för rattfylleri eller grovt rattfylleri. Det visar alltså att detta är ett stort problem.

MHF:s testlab, som startade den 20 augusti i år, har fram till i dag genomfört 3 030 prov i den automatiska nykterhetskontrollen. Bara 2 förare har tagits, alltså 1 av 1 500 förare, mot 1 av 95 tidigare. Det visar på en ganska stor effekt av denna åtgärd.

Det är en relativt enkel anordning. De två som finns i Göteborgs hamn vid Stenaterminalen kostar ungefär 700 000 kronor styck. Det är

bara två tillverkare. Man sitter i Tibro och kollar vad som händer. När någon inte har kunnat köra vidare för att bommen inte har fällt upp, vilket har varit fallet vid två tillfällen, kommer polisen och tar hand om vederbörande, kör undan fordonet och genomför en riktig kontroll av alkoholhalten i blodet, och vederbörande kan sedermera bli lagförd. Och det är precis så det ska fungera.

Det intressanta med det här arbetet är vad som har hänt på färjorna från Kiel till Göteborg, nämligen att nykterheten bland chaufförerna har ökat högst påtagligt. Man vet ju om att det finns en automatisk nykterhetskontroll som är obligatorisk. Då blir effekten att man vet att man måste anpassa sig och inte kan köra i land och vara onykter.

Det är just mot den här bakgrunden som jag har ställt denna fråga i min interpellation till regeringen: Varför ska inte detta permanentas från årsskiftet? Det är ett försök som MHF driver. Det upphör alltså vid årsskiftet, så från och med januari finns det inget automatiskt testlab i Göteborg längre. Då kommer man att kunna återgå till den situation och det beteende som var tidigare på Tysklandsterminalen. Det menar jag skulle vara oerhört olyckligt.

Polisen tycker att detta fungerar alldeles utmärkt. Tullen tycker att det fungerar alldeles utmärkt. Hamnen, i det här fallet Stenaterminalen, tycker att det fungerar alldeles utmärkt. Varför kan man då inte ge ett besked i dag om att detta ska permanentas och ta nästa steg, som jag tycker är viktigt, nämligen att utöka det till alla stora hamnar i Sverige, när nu denna unika teknik finns i Sverige? Den är unik och finns bara här och inte i något annat land ännu, men många kommer till Göteborg och studerar den och har redan nu kommit fram till att de vill pröva den också på andra håll.

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

Herr talman! Jag förstår Lars Johanssons engagemang i frågan, och jag var själv på plats i Göteborg vid installationen.

Vi har ganska starkt i minne den tragiska olycka som en rattonykter lastbilschaufför orsakade med dödlig utgång för en familj. Då var det okej för chaufförer ombord på våra färjor att dricka fritt, även alkohol. Där har det skett ett trendskifte. Så går det inte längre till, utan nu ska man vara nykter när man kör, men det finns de som faller igenom.

Vi har utifrån perspektivet nollvision sagt att vi inte ska ha några onyktra förare på våra vägar utifrån att vi ska spara liv. På vilket sätt man ska göra själva alkotestet avgör de ansvariga myndigheterna.

Syftet med det här projektet – det har varit tidigare initiativ i både Ystad och Trelleborg där olika parter har varit inblandade – är inte bara att pröva en alkosensor. Vad som också är viktigt är att genomlysa regelverket. Här gäller det att värna om rättssäkerheten, eftersom det är en brottslighet som vi talar om, och att hitta förutsättningar för fältförsök och att hitta materialprototyper men kanske också metodik och rutiner.

Det som har varit lite av en rädsla för många hamnar är att man inte får bra flöden, att de stoppar upp och att det blir hinder. Det har så här långt visat sig i Göteborgsexemplet, vid Tysklandsterminalen, att flödena fungerar bra. Nu har jag inte hört hur det gick när man senast skulle göra tester på persontrafiken. Det här är ju lika viktigt för alla som kommer av och på en färja.

Lars Johansson säger att han saknar svar och tydlighet och frågar om inte regeringen skulle slå till redan nu och tala om vad den vill. Men det här är ett försök där det läggs ned både tid och engagemang från flera olika parter, och projektet ska slutrapporteras per den 31 december. Då är tanken att man ska komma fram med slutsatser om både metoder och rutiner som kan ligga till grund för ett politiskt beslut. Är det inte bra, om man ska göra en så viktig insats, att ta vara på ett så viktigt initiativ och vänta på att få den slutrapport som man har bett om och som ska ligga till grund för ett politiskt beslut? Åtminstone tycker jag det.

Anf. 11 LARS JOHANSSON (S):

Herr talman! Jo, men man behöver inte vänta. Man kan göra den studien redan i dag. Alla de som jag har talat med har kommit fram till att det här fungerar alldeles utmärkt.

Statsrådet talade om tiden – ja, det tar 10–15 sekunder. Det är inga som helst bekymmer. Det förhindrar ingenting i trafiken. Den rullar rakt igenom. Jag har talat med Stenas personal på plats, och de säger att det här förhindrar ingenting, att det fungerar alldeles utmärkt och att det här kan man permanenta.

Vissa saker kan vara väldigt komplicerade – det vet jag – men den här frågan är inte särskilt komplicerad eftersom man har metoder för hur man ska gå till väga. Därför tycker jag att det är oerhört olyckligt att detta ska upphöra vid årsskiftet därför att det ska utredas vidare om det är något som vi ska fortsätta att tillämpa i hamnar i Sverige. Det är att vara väldigt byråkratisk när vi vet att vi redan efter ett par månader kunde få klarhet i att det här är en arbetsmetod som fungerar alldeles utmärkt. Därför kräver jag att statsrådet ska visa lite mer av handling.

Jag har inte tagit upp något annat än att detta ska kunna permanentas och att jag vill att det ska utökas till alla stora hamnar i Sverige. Då är svaret: Det här måste vi utreda lite vidare. Vi tittar på om det fungerar eller inte. Men åk ned till Göteborg igen nu och ta reda på hur det fungerar! Jag utgår från att statsrådet kommer till samma slutsats som jag och andra har gjort.

MHF följer det här väldigt noga, och polisen gör detsamma. Det är ett fungerande koncept. Det är därför som jag tycker att det är olyckligt att vi inte kan få ett klart besked om att regeringen är beredd att avsätta de pengar som det handlar om – det är inte särskilt många miljoner – för att öka nykterheten.

Vi vet att under ett år kommer det in tre miljoner fordon till våra färjeterminaler. Vi har också kunnat konstatera, genom olika rapporter från hamnar i södra Sverige, som Ystad, Trelleborg, Helsingborg och Stockholmsområdet, att onykterheten bland de lastbilschaufförer som kommer hit till Sverige är stor. Jag tog bara exemplet från Göteborg, men jag har andra underlag som visar på att på andra platser kan det vara ännu värre när det gäller onykterhet.

Detta är och har framför allt blivit ett växande problem, eftersom vi har alltmer av containertransporter på väg via lastbilar, inte minst i södra och västra Sverige men också i andra delar av landet. När vi nu ser en utveckling, som vi nu kan se, som är väldigt negativ i de andra hamnarna måste man agera. Då vet vi att det finns en metod som är fullt möjlig att etablera på andra ställen.

Dessutom, vilket jag tycker är väldigt intressant att notera, förändras beteendet omgående. Vi kan se att där fartkameror finns på våra vägar minskar hastigheten. Här är det likadant. Därför menar jag att vi inte kan räkna med att MHF, Motorförarnas Helykterhetsförbund, ska vara de som ska driva detta i alla Sveriges hamnar. De kan vara med nu och inspirera staten till att ta ett ökat ansvar.

Ta vara på den erfarenhet som nu finns och starta omgående ett arbete för att etablera detta i övriga hamnar i Sverige!

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

Herr talman! Jag tror inte att jag och Lars Johansson har olika uppfattningar om potentialen och framför allt utvecklingspotentialen som finns i inte minst det försöksprojekt som sker i Göteborg. Varför jag möjligtvis svävar lite på målet är för att regeringen gav uppdraget att utvärdera och följa försöksverksamheten med tillämpning av trafiknykterhetskontroller i hamnar till Rikspolisstyrelsen, och jag har inte ansvar för den myndigheten.

Jag kan dock konstatera att många synergieffekter och bra effektivitetsvinster säkert kan göras med denna typ av kontroller. Det kan generera pengar som till exempel den myndigheten kan använda på ett mer resurssmart sätt, om vi nu ska tala om finansiering.

Jag ser på frågan utifrån nollvisionsarbetet och säkerhetsarbetet för att få nyktra förare på våra vägar. Därför har jag engagerat mig i frågan.

Vad som kommer att ske efter den 1 januari låter jag i dagsläget vara osagt. Jag ser dock att det finns ett stort intresse av att fortsätta med detta i Göteborg. Jag ser också ett ökat intresse i andra hamnar och i andra länder. Vi har kontakter i både Norge och Finland som är intresserade av att följa detta och göra något liknande.

Anf. 13 LARS JOHANSSON (S):

Herr talman! Alla projekt har ett slutdatum. I det här fallet är det den 31 december. Det finns inga mer pengar avsatta hos de olika finansiärer som gav denna nykterhetskontroll en möjlighet att starta i Göteborg. Det är problemet, och det vill jag tydliggöra.

Jag känner mycket väl till att Rikspolisstyrelsen har ett ansvar, men regeringen har det samlade ansvaret för alla myndigheter. Det måste gå att sätta sig tillsammans med justitieminister Beatrice Ask och reda ut dessa frågor och peka med hela handen. I vissa lägen måste man göra det för att något ska bli verklighet.

Det är oroväckande att projektet upphör och att vi inte kan få något besked om det ska fortsätta den 1 januari.

Det tragiska är att beteendet kan återgå till det beteende som var innan nykterhetskontrollen startade. Jag kan upplysa statsrådet om att personalen på Stenabåtarna berättar att när chaufförerna åker tillbaka till Kiel dricker de öl. Nykterhetskontrollen har därför en oerhörd betydelse, och jag menar att vi kommer att få tillbaka det elände vi ser i andra hamnar – och också kommer att se i Tysklandsterminalen – när försöket upphör.

Det är olyckligt och borde innebära att regeringen agerar kraftfullare.

Prot. 2013/14:23
7 november

Svar på
interpellationer

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

Herr talman! Det finns många olika sätt att komma åt onykterheten på våra vägar. Det svåraste är att göra det så effektivt som möjligt och att använda personella resurser så smart som möjligt.

Själv tror jag på teknisk utveckling och mer samarbete mellan statens myndigheter och alla andra aktörer, såsom civila organisationer och i detta fall företag i hamnarna, till exempel Stena Line. Det borgar för att hitta goda lösningar.

Jag tror att vi i slutrapporten i december kommer att se många goda förslag på hur man kan få detta i fler hamnar, vilket vore vällovligt.

Huruvida detta ska finansieras eller inte avstår jag i dag från att säga. Jag jobbar dock för att vi inte ska ha några onyktra förare på våra vägar, inte heller från våra hamnar.

Överläggningen var härmed avslutad.

3 § Svar på interpellation 2013/14:56 om undermåligt vägunderhåll

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

Herr talman! Leif Pettersson har frågat mig:

- Har statsrådet gjort det ställningstagandet att Trafikverket ska ha ansvar för att kontrollera att beställt arbete blir utfört?
- Har statsrådet gjort det ställningstagandet att särskilda varningsskyltar behövs för motorcyklister i dessa fall?
- Vad avser statsrådet att göra för att komma till rätta med situationen?

Mitt svar är att Trafikverket har det fulla ansvaret för att upphandla, kontraktera och följa upp alla de arbeten som behövs för att av sina anslag få ut största möjliga nytta av infrastrukturen för medborgare och näringsliv.

Trafikverket har även ett ansvar att såväl effektivisera sin egen verksamhet som stimulera till ökad effektivitet och innovationsgrad inom anläggningsbranschen.

Ett inslag är ökad användning av funktionsentreprenader. Syftet med detta är att entreprenörens kunskaper och erfarenheter ska tillgodogöras för ökad effektivitet och bidra till att våra anslagna medel ska räcka till mer infrastruktur.

Detta innebär inte att entreprenören får experimentera hur man vill. Krav på dokumenterade kontroller och verifiering av vilka funktionskrav som ska uppfyllas finns noga dokumenterat i kontraktshandlingarna. Trafikverket utför även stickprov för att kontrollera att detta sker.

Den miniminivå av inspektioner som åligger entreprenören framgår av kontraktshandlingarna. Vid risk för till exempel så kallad blödande beläggning, som kan ge halka, eller vid tjällossning, som kan innebära större risker för hål i vägen, finns ett utökat inspektionskrav.

Oavsett vilken brist som uppträder ska åtgärder vidtas för att undvika skaderisker för tredje part. Detta kan ske genom åtgärder eller skyltning, om åtgärd inte kan vidtas omgående.

Beträffande lagning av väg är utgångspunkten att denna ska vara permanent. I vissa situationer där skadan innebär akut fara för trafiken ska åtgärd vidtas omgående. Under vissa delar av året, till exempel under tjallossning eller period med kraftig nederbörd, kan det vara mycket svårt att utföra en permanent lagning. I de fall det finns risk för att samma hål slår upp igen ska varnande skyltning ske som gäller för samtliga trafikanter.

Anf. 16 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Jag tackar för svaret men kan försäkra ministern att detta svar gör Sveriges motorcyklister varken gladare eller klokare. Uppriktigt sagt blir jag det inte heller.

När ministern försöker gömma sig bakom Trafikverket och i princip säger att hon och därmed regeringen inte har så mycket ansvar för detta gör hon det lite lätt för sig. Naturligtvis finns det ett politiskt ansvar även i denna fråga.

De krav som är rimliga att ställa i denna situation är att en från entreprenören oberoende kontroll verkligen utförs, rimligtvis av Trafikverket. Ett tydligare väghållaransvar borde också införas, där företaget som gjort fel får straffansvar, och inte som i dag enskilda personer. En fungerande rapportering inom Trafikverket som kan förebygga olyckor borde också införas.

Allt detta kan regeringen göra genom att ställa krav på Trafikverket och, om det behövs, föreslå lagändringar.

I 10 procent av de olycksfall som sker med motorcykel på torr sommarväg är orsaken bristande friktion. I 12 procent av dessa fall är det grus på vägen som är orsaken. Bristande kontroll av utfört arbete är i många fall orsaken till att detta kan ske.

Varför har inte regeringen tydligt och klart gett Trafikverket i uppdrag att kontrollera att utfört underhåll verkligen håller måttet? Det kan gälla sopning av grus efter så kallad snabellagning eller kontroll av friktionen där ny asfalt lagts. Det är i allra högsta grad ett rimligt krav att friktionsmätning i alla fall ska ske när en olycka inträffat. Så sker inte i dag.

När det gäller frågan om tillfällig skyltning som extra information till trafikanter och särskilt till motorcyklister tror jag att om man införde tillfällig skyltning riktad just till motorcyklister skulle flera av dessa olyckor helt undvikas. Det kan handla om utformning av skyltar och annat som speciellt riktar sig till motorcyklister.

I det här sammanhanget måste man också nämna frågan om vajer-räcken. I många länder är just denna typ av räcken förbjuden. Vi behöver bara gå till Norge för att hitta ett exempel. Jag tror att man måste sätta in forskningsresurser för att hitta säkrare räcken för just motorcyklister. Jag vet att sådant arbete pågår.

Det innebär inte att jag eller vi socialdemokrater på något sätt motsätter oss mitträcken eller för den delen sidoräcken, men det måste gå att hitta utformningar som är bättre och säkrare också för motorcyklister.

Prot. 2013/14:23
7 november

*Svar på
interpellationer*

I min interpellation tar jag upp just detta med att motorcyklister ofta råkar ut för dessa olyckor. Nästan 8 000 olyckor med motorcykel inträffade under åren 2003–2010. Samma siffra för bilar var ungefär 9 600 olyckor. När vi vet att antalet bilar mångdubbelt överskrider antalet motorcyklar inser vi lätt det allvarliga i den här situationen.

Uppdrag granskning visade på en situation som uppstod utanför Nyköping 2012. Då omkom en motorcykelförare. Jag undrar nu vad ministrarnas besked blir till hans familj och till alla andra som drabbats av liknande situationer.

Kommer Trafikverket att få direktiv i regleringsbrev eller på annat sätt som sätter stopp för den bristande kontroll som i dag sker av utfört arbete?

Anf. 17 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jag tycker att det är oerhört viktigt att alla som på något sätt färdas på våra vägar ska kunna känna en trygghet i att man kan göra det på ett säkert och bra sätt.

Naturligtvis har staten ett ansvar för att se till att själva infrastrukturen som sådan är i så gott skick som möjligt. För detta har Trafikverket ett tydligt uppdrag när det gäller att säkerställa hur man designar vägar, hur man jobbar med vägar och hur man följer upp vägar för att följa inte minst nollvisionen.

Därtill har vi som enskilda trafikanter ett stort ansvar för att vara med och bidra så att inga olyckor sker. Men ibland kan vi missa att vara duktiga trafikanter, och då är det viktigt att det finns annan hjälp som bistår oss att ändå hålla trafiksäkerheten så hög som möjligt.

På bilars utveckling har vi sett hur inte minst bilarna som sådana har blivit tryggare och säkrare när en olycka sker, men faktum är att det arbete Sverige har gjort när det gäller att göra om vägar där vi inte har motorvägar – som anses vara säkrast – och bygga två-plus-ett-vägar med mittseparering har minskat risken för att omkomma och skadas allvarligt väsentligt, kanske framför allt för att man inte får kollisionsskrockar bil mot bil. Det har dock även gjort det säkrare för den som framfärdas på motorcykel.

När det gäller vajerräcket är det klart att det är förenat med stor risk och stor fara att åka in i någonting och vara en oskyddad trafikant. Jag vet att det har varit mycket diskussion om de vajerräcken vi har. Men sett i perspektivet vilken nytta de hittills har gjort mot att man skulle byta ut alla pågående just nu tester med underglidningsskydd liksom en diskussion om man behöver ha räcken på alla ställen där man i dag sätter upp dem, till exempel vid kurvor och vid av- och påfarter.

En annan viktig diskussion, som Leif Pettersson tar upp, handlar om kunskap, förståelse och insikt. Ett exempel är när man jobbar med beläggning på vägar i syfte att dessa ska bli bättre för alla som åker på dem men där man också har jobbat med sidoområdena, eller kanske inte jobbat med sidoområdena. Det får konsekvenser utifrån en motorcyklists perspektiv.

Antingen har skyltar, träd eller annat som man av någon outgrundlig anledning åker in i om man åker av vägen, för att det är så man mentalt kör om man skulle åka av, inte röjts undan eller också finns det grus som är preparerat på det sättet att man får upp sladdgrus när andra fordon

kommer, därför att vägen är för smal i kurvan eller därför att dimensionen inte är rätt. Det är naturligtvis direkt förödande om det kommer en motorcyklist.

Jag har själv varit ute och sett det på nära håll. Här tror jag att det handlar mycket om att Trafikverket ska ha mer kunskap och förståelse. Jag skulle nästan säga att det viktigaste är den dialog som i dag finns med till exempel organisationer som SMC tillsammans med Trafikverket. Den är fortsatt viktig. Här handlar det om att få in kunskapen och förståelsen.

När det gäller mc-olyckorna, som Leif Pettersson var inne på, är rent generellt det stora problemet snarare när motorcyklisterna inte håller farten och inte har rätt behörighet eller ens rätt utrustning. Jag skulle inte vilja klassa dem som de typiska motorcyklisterna, men det är där vi ser en del av olycksstatistiken.

Jag tycker att det ska vara självklart att vanliga resenärer som följer allt och gör allt som står i deras makt ska kunna känna trygghet när de åker fram på de vägar vi har och som Trafikverket har ansvar för.

Anf. 18 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Jag kan hålla med statsrådet om att var och en av oss som är trafikanter – oavsett om vi kör bil eller motorcykel – naturligtvis måste följa de regler som finns och allt sådant. Vi kan inte bortse från att det spelar roll för trafiksäkerheten. Det är naturligtvis det viktigaste av allt.

Men vi kommer också till situationer som exempelvis den som inträffade utanför Nyköping 2012 då vägen uppenbarligen var nylagd och uppenbarligen inte höll den standard som en nylagd väg borde hålla. Man kan säga att asfalten i princip blev som en hal isväg.

Trafikverket fick varningar via trafikanter som åkte på vägen. De varningar som kom in behandlades inte i Trafikverkets normala gång. De hade inte ens någon gång som gjorde det möjligt att ta hand om detta på ett rimligt sätt. Det som hände var att en bil åkte av vägen. Det blev väl inte annat än plåtskador. Men sedan kom en motorcyklist och körde omkull, för in i räcket och omkom.

Det man måste se här är naturligtvis att det finns olika förutsättningar för olika trafikanter att kunna bemästra en situation. För motorcykeln är det i princip omöjligt att på förhand se denna situation på vägen. Det borde ha varit skyltat på ett bättre sätt. Trafikverket borde ha haft bättre ordning på sin meddelandefunktion så att åtgärder hade kunnat vidtas. Så borde det ha varit, men nu var det inte på det viset, och då måste man från politisk sida säga att här måste vi vidta åtgärder.

Vi hade ett frukostmöte i går morse i riksdagen där dessa frågor togs upp. De krav jag tycker är rimliga att ställa är att man har ett rimligt system för att ta hand om den information som kommer, men också att det företag som är ansvarigt för vägunderhållet kan ställas till svars. Det kan man inte i dag med svensk lagstiftning, utan det blir en enskild person – den som varit ansvarig arbetsledare på stället och så vidare – som man ska försöka ringa in. Det anser jag inte är tillräckligt bra, utan vi måste kunna säga att företaget som har utfört arbetet inte har gjort det på ett bra sätt.

Prot. 2013/14:23
7 november

*Svar på
interpellationer*

Trafikverket måste kunna kontrollera att jobbet är gjort. Det kan inte vara rimligt att företaget självt sköter kontrollen, som det är i dag, och Trafikverket möjligen gör någon stickprovskontroll. Då missar man antagligen de flesta av de här besvärliga frågorna. Om man ska kolla vartenda jobb som är utfört får man också göra det.

Sedan kan jag också säga när det gäller lagning av vägar att jag kör på en del mindre trafikerade vägar, men lagningen sker inte på permanent sätt. Hålen uppstår år efter år på samma ställe.

Anf. 19 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Det är naturligtvis en utmaning att hitta ett jobb som utförs på ett så bra och hållbart sätt som möjligt så att det fungerar. På samma sätt finns det utmaningar när det gäller hur man ska kunna kontrollera olika saker.

Trafikverket har ett mycket tydligt uppdrag när det gäller både att kunna vara mer effektiva och få ut mer infrastruktur för pengarna och att jobba mycket mer med innovation. I längden blir ingenting bra om det inte finns några incitament för de arbeten som utförs. Det blir varken bra för enskilda som drabbas eller för jobben som sådana. Entreprenören har heller inga grundläggande incitament för att dölja om det uppstår fel eller brister. Det handlar ju om förtroende och förutsättningar att få fler jobb. Om något fel har gjorts är det egentligen så att entreprenören tjänar mest på att upptäcka och själv åtgärda fel så snabbt som möjligt. Annars riskerar man att få göra om jobbet igen eller att faktiskt betala skadestånd för icke utfört arbete enligt kontraktet.

Nu kanske Leif Pettersson tänker: Det låter ju jättebra, men det fungerar inte så i praktiken. Jag träffade av en händelse en av dem som jobbar med ansvar för beläggning på Trafikverket, i ett helt annat sammanhang, och han ansvarade för östregionen, från Östergötland och upp mot Uppsala. Jag har själv inte sett *Uppdrag granskning*, men han hade sett det, och han berättade lite grann och sade: En sak har vi lärt oss i alla fall, och det är att när det gäller rutinerna, alltså hur vi tar hand om kundkontakter och information som kommer in, har vi ett bättre sätt att omhänderta information.

Det han säger tror jag är extra viktigt. Det kan uppstå situationer där man har gjort saker på en väg och som man upplever är bra och allting är i ordning, och så händer det något. Hur kan vi bli fler som hjälps åt att rapportera in när någonting har hänt? Det är inte alltid som man har kameror som längs med Essingeleden och andra stora vägar. Utvecklingen av ny teknik, nya smarta appar och funktioner, hänvisningar på webbsajter och så vidare går att använda, och då måste man veta att informationen tas om hand på ett bra sätt.

Detta kanske inte är ett svar på den direkta frågan som Leif Pettersson har, men jag tror att vi är i ett sådant läge att om fler som är ute och använder vår infrastruktur har möjlighet att rapportera in hinder på väg – gropar, grus eller vad det nu kan vara som inte är som det ska och kan vara svårt att upptäcka – kan det vara ett bra komplement till det arbete som Trafikverket och entreprenörerna annars har ansvar för, och så får man hitta en form för hur man tar vara på det.

Min egen hemkommun till exempel, Södertälje kommun, har gjort en sådan applikation till mobiltelefonen. Med den kan man i stort sett foto-

grafera hålet i vägen och rapportera in det, och så vet de den exakta positionen och hur det ser ut, och så kan de åtgärda felet. Det svåra är hur man ska kunna ha koll 24:7 och 365 dagar om året. Men det viktigaste är att man faktiskt reagerar när någon kommer med synpunkter om att något inte är som det ska.

Prot. 2013/14:23
7 november

*Svar på
interpellationer*

Anf. 20 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Det är klokt av Södertälje kommun att införa sådana rutiner. Det borde fler göra. Men när vi säger att vi vill ha mer för pengarna riskerar vi att vi får entreprenörer som genar lite grann i kurvorna, för att vara lite rolig, och det skulle kunna innebära att man använder bitumen som inte håller måttet, vilket kan inträffa då och då. Det finns billiga varianter, och det finns sådana som är dyrare.

Den mest trafikerade vägen i Norrbotten är den mellan Boden och Luleå, och där gjordes ett underhållsarbete som inte alls höll måttet. Det blev spår och allt möjligt på en gång, men det tog flera år innan man kom till rätta med det via överklaganden och annat. Under de åren var vägen naturligtvis inte bra.

Det är långa ledtider på mycket av det här. Jag tror att det vore bra om man hade en bättre kontrollfunktion från Trafikverket och snabbare kunde följa upp de fel som uppstått, för alla entreprenörer försöker göra det bästa de kan, men ibland blir det fel. Man måste kunna få till en rättelse så fort som möjligt, just för trafiksäkerheten. För det är trafiksäkerheten som detta handlar om. Vi bygger ju inte vägar bara för nöjes skull, utan det är för att vi ska kunna ta oss fram, och de ska vara trafiksäkra.

Jag tror att när det gäller upphandling är det så att det billigaste anbudet får upphandlingen, och man måste komma ihåg att det innebär ett incitament för entreprenören att pressa posterna.

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

Herr talman! När det gäller motorcyklister tror jag att det är viktigt att samtalet mellan en organisation som SMC, som har mycket kunskap och erfarenheter, och Trafikverket fortsätter. Det är helt klart att det finns mer att göra, och jag tycker att det är viktigt.

När det gäller trafikanter generellt på våra vägar och när jag pratar om mer för pengarna handlar det inte om att vara dumsnål, för då lurar man sig i slutändan. Därför tror jag att det kommer att göra skillnad i det uppdrag som Trafikverket har fått där man jobbar mer med funktionsentreprenad där man tänker sig hela livscykelperspektivet. Det är inte bara att gå in och göra en snabb åtgärd, utan man får faktiskt ta på sig ett ansvar för en längre tid. Det innebär att har man slarvat eller gjort dåligt i början får man göra om och äta upp det senare, och det är inte att få mer för pengarna utan snarare precis tvärtom.

Jag tycker också att det är viktigt att ta del av erfarenheterna när det gäller hur man kan ta vara på kundkontakter och information som kommer in när människor observerar saker, så att detta tas om hand på ett bättre sätt. Då är vi fler som gör det. Jag har förstått att man åtminstone på ostsidan har insett att det här är viktigt.

Min förhoppning är naturligtvis att det ska vara säkert på vägen för alla som följer regler och kör på det sätt som förväntas av dem, och så ska designen och vägen vara så trygg och säker som möjligt. Och uppstår

något fel ska naturligtvis informationen om det vara tydlig, men helst ska det åtgärdas.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på interpellation 2013/14:75 om obligatoriska redovisningscentraler för taxi

Anf. 22 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Anders Ygeman har frågat mig när regeringen avser att lägga fram en proposition om obligatoriska redovisningscentraler för taxi.

Jag kan informera om att en departementsskrivelse om redovisningscentraler för taxi nu är ute på remiss till berörda aktörer och myndigheter. Remissyttranden på skrivelsen kan lämnas senast den 31 januari nästa år. Efter det kommer remissutfallet att analyseras, och ambitionen är att en lagrådsremiss tas fram. Efter Lagrådets behandling kan sedan regeringen fatta beslut om en proposition.

Då Anders Ygeman (S), som framställt interpellationen, anmält att han var förhindrad att närvara vid sammanträdet medgav talmannen att Leif Pettersson (S) i stället fick delta i överläggningen.

Anf. 23 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Tack för det mycket korta och koncisa svaret! Egentligen är det ju inte mycket till svar, men det är väl ministern medveten om.

I över sju år har nu den moderatledda regeringen styrt Sverige. När denna regering tillträdde 2006 fanns ett färdigt av Lagrådet behandlat förslag till obligatoriska redovisningscentraler för taxi. Av någon anledning dög inte förslaget utan kastades i papperskorgen. Troligtvis var det fel färg på den regering som hade lagt fram det.

Moderaterna försöker göra ett stort nummer av att det inte skiljer särskilt mycket mellan Moderaternas politik och socialdemokratisk politik när det gäller välfärdsfrågorna. Jag vill, herr talman, här och nu dementa detta å det kraftigaste. Den fråga vi nu debatterar kan tyckas vara en liten detalj i sammanhanget, och den är kanske också det. Men den är viktig ur den synvinkeln att den rör hur vi ska få alla att göra rätt för sig. Ska några företag tillåtas spela på en annan planhalva än de som är seriösa? Ska samhället faktiskt ta in de skatter som är lagstadgade och därför ålagda alla inom en viss bransch eller alla som arbetar? Ska vi ha ett rättvist skattesystem eller inte?

Men, säger då vän av ordning – det kan du väl inte dra in i den här frågan. Jo, för det är precis det detta handlar om. Ska vi tillåta att vissa taxiföretag, som nog i stor utsträckning måste betraktas som oseriösa, år efter år får frisedel från att betala skatter och avgifter? För mig är det självklart att vi inte kan ha det så. Seriösa företag blir utkonkurrerade av skojare och banditer som i många fall dessutom har kopplingar till organiserad brottslighet. Om vi ska ha konkurrens på lika villkor är obligatoriska redovisningscentraler en grundförutsättning. Då kan Skatteverket

och Transportstyrelsen på ett enkelt sätt utföra sina kontroller och i stor utsträckning få bort den oseriösa verksamheten.

Herr talman! Jag vill också ta upp jobbaspekten. För svensk besöksnäring är det både genant och besvärande – ja, till och med stötande – att besökare i vårt land som en första kontakt blir ordentligt lurade av oseriösa taxiföretag. Det betyder mycket för jobben inom den svenska besöksnäringen att gästerna får ett bra bemötande. Där är taxi en bit i pusslet.

Obligatoriska redovisningscentraler gör att dessa företag inte lika obehindrat kan bedriva sin verksamhet i skuggorna.

Min fråga till ministern blir: När kommer propositionen? Kommer den före valet, eller kommer regeringen att hitta på ett nytt sätt att förhålla denna av riksdagen vid två tillfällen beställda proposition?

Från det att denna regering tillträdde och fram till dags dato kan det inte sägas annat än att man har försökt föra bort frågan från dagordningen. I trafikutskottet har ledamöterna, framför allt de moderata, med jämna mellanrum och med stor emfas sagt att det kommer. Det kommer inte; det händer ingenting. Varför?

Anf. 24 MAGNUS SJÖDAHL (KD):

Herr talman! I Anders Ygemans interpellation ges en beskrivning som jag inte har särskilt mycket att invända mot. Det är tyvärr så det ser ut, och det är naturligtvis angeläget att komma till rätta med det av flera skäl.

Förtroendet för svensk taxinäring naggas i kanten. Jag skulle vilja hävda att till och med förtroendet för Sverige i sin helhet riskerar att skadas när besökare råkar ut för aktörer som har en närmast absurd överprissättning.

Svensk taxinäring avreglerades sommaren 1990. Från att ha varit strikt reglerad i alla avseenden med av staten fastställda priser och geografiska områden där taxiföretagen tilläts verka blev det den 1 juli 1990 en nästan total avreglering. Kring detta rådde en politisk enighet. Jag tror att den var nästan total.

Reformen fick naturligtvis stora konsekvenser såväl för de verkamma i branschen som för kunderna. Man kan säga att det gick från ett dike till ett annat. En avreglering kräver dock att det finns vissa regler för att det hela ska fungera. Det uppstod en hel del avvigsidor, och de yttrade sig på olika sätt i glesbygd respektive storstadsområde.

Ganska snart infördes krav på taxiförarlegitimation och på prisinformation som nu är obligatoriska. Det är bra åtgärder, men de skulle båda kunna förbättras ytterligare. Legitimationen är dess värre inte någon garanti för gedigen yrkeskunskap, och prisinformationen är ganska svårtolkad för den ovane resenären.

De största problemen är de så kallade friåkarna som inte tillhör någon central. De har en prissättning som ofta kraftigt avviker från den som gäller i de stora bolagen. I de stora centralerna ligger jämförpriset ofta på ca 300 kronor. Det högsta pris jag har sett var vid Mynttorget häromdagen. Det stod 1 999 kronor. Det är alltså sex gånger så högt som det borde vara. Kunden erbjuds sannolikt inte en tjänst som är bättre, jag befarar att den till och med är sämre.

Prot. 2013/14:23
7 november

Svar på
interpellationer

En åtgärd som har hamnat i långbänk är den som interpellationen handlar om, nämligen att alla taxibilar ska tömma sina uppgifter till en redovisningscentral. Det skulle underlätta kontrollen och minska möjligheterna till skattebrott. I dag tömmer alla bilar som är anslutna till en central sina uppgifter där, och skattemyndigheten kan enkelt kontrollera de bilarna. Men friåkarna som inte har koppling till någon central är mycket svårare att kontrollera. Detta borde ha varit åtgärdat för länge sedan. Jag hoppas verkligen att det inte kommer ytterligare fördröjningar.

Jag är tacksam för det svar vi har fått om att det är på gång. Konkurrens på lika villkor är något som den seriösa delen av taxinäringen ropar efter. Det är därför glädjande att processen nu tar fart. Remissförfarandet är i gång. Jag hoppas på ett ikraftträdande så fort som det låter sig göras.

Anf. 25 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Leif Pettersson började med den stora orättvisan och problemen med svartjobb, och att det egentligen inte skiljer speciellt mycket mellan S och M. Men sedan kom han på att det var precis tvärtom. Då undrar jag spontant varför man ska vara så på och hålla med oss om att införa obligatoriska redovisningscentraler för taxi men samtidigt vara så emot den riktigt stora svartsektor som vi en gång i tiden hade. Sedan den här regeringen införde både RUT- och ROT-avdrag har svarta jobb blivit vita jobb. Vi kanske skiljer oss åt i alla fall.

Om vi håller oss till taxi är det oerhört viktigt att regelefterlevnaden finns och att den känns seriös. Det handlar också om trygghet för de som använder sig av taxi. Jag är den första att hålla med om att de obligatoriska redovisningscentralerna har dragit ut på tiden. Men nu är arbetet i full gång.

Eftersom ni ändå är lite intresserade av tidsplaner och vad som händer tänkte jag bara nämna att Svenska Taxiförbundet kommer till transportenheten på Näringsdepartementet den 11 november för att bland annat diskutera förslaget om obligatoriska redovisningscentraler.

Den 14 november kommer vi på Näringsdepartementet, tillsammans med Transportstyrelsen, att följa upp den senaste lägesrapporten eftersom Transportstyrelsen fick ett tilläggsuppdrag om regelefterlevnad inom yrkestrafiken kopplat till just taxi.

När Svenska Taxiförbundet har sin konferens i slutet av november kommer jag själv att vara där. Den särskilde utredaren Christer Sjödin som har jobbat med just redovisningscentraler kommer också att vara där och diskutera sitt förslag.

I januari 2014 är det tänkt att vi på Näringsdepartementet ska ha en branschträff för hela vägtransportnäringen för att följa upp detta. Då har vi hanterat remissen, lagrådsdelen, fångat in tidpunkter för när remisstiden med mera går ut och har det som underlag. Då finns ett förslag som vi tror kommer att gå igenom alla dessa instanser så att vi sedan kan göra en proposition. Tanken är att den ska kunna hanteras av riksdagen under detta riksmöte. Om vi räknar baklänges borde propositionen alltså komma på våren.

Anf. 26 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Det låter sig höras! Då gäller det att det inte kommer några hinder i vägen under remissomgången som nu pågår. Man vet

aldrig vad någon kan hitta på att skriva i ett remissvar, inte ministern men någon annan i regeringen, som tar fasta på något och säger att vi inte kan lägga fram det nu, utan vi får vänta ett tag. Invändningarna har nämligen varit många på vägen. Det gör att tilltron till att det verkligen ska komma inte är så jättestor, för att uttrycka det försiktigt.

Ett tag skulle det kosta mer än 100 000 för varje taxibil, enligt finansminister Borg. Det var den största invändningen han hade mot det förslag som tidigare förelåg. Det har också funnits en mängd andra invändningar. Det skulle bli så dyrt att det inte fanns någon möjlighet för företagen i taxibranschen att överleva; bara några få jättestora företag skulle klara sig och bli kvar. Allt det är naturligtvis påhittat, taget ur luften. Den nya teknik som finns gör att det inte är fråga om någon speciellt stor kostnad för företagen. Jag utgår från att man nu har rätt ut den saken.

Till Magnus vill jag säga att det är bra att vi får höra från en taxiåkare, en som är i branschen, hur han ser på dessa frågor. Jag kan konstatera att det råder stor enighet om var vi så att säga ska landa. Även i utskottet säger man sig vara enig om det. Men sedan kommer hela tiden invändningen att det inte är någon idé att göra någonting, att det redan är på gång. Det har varit på gång i flera år, och nu kanske det kommer. Vi får väl se. Jag hoppas verkligen att de invändningar som funnits på vägen nu är undanröjda.

Ministern beskriver hur en proposition kommer till. Det är väl ganska naturligt att det sker ungefär på det sättet i de allra flesta fall. Kanske har det inte varit så i samtliga fall. Om vi tittar bakåt på de senaste sju åren ser vi att alla propositioner inte har varit så här väl förberedda. Jag hoppas att propositionen nu kommer och att vi någon gång under vårriksdagen äntligen kan fatta beslut om att införa obligatoriska redovisningscentraler för taxi.

Jag hoppas också att alla kommer att omfattas av det, även de företag som säger att de har en så speciell verksamhet att de inte ska behöva omfattas av det. Jag hoppas att alla företag kommer att omfattas. Om man börjar luckra upp reglerna är det lätt för oseriösa att hitta ingångar för att komma runt kravet på redovisningscentral. Det kan hända ifall något företag med någon speciell affärsidé slipper ha redovisningscentral. Jag hoppas att vi inte hamnar i det läget.

Anf. 27 MAGNUS SJÖDAHL (KD):

Herr talman! Ett positivt inslag i den utredning som gjorts och som nu remissbehandlas – jag har inte läst varje ord men dock skummat igenom den – är just det som Leif berörde, nämligen att vissa inte ska kunna undantas. Utredningen är tydlig med att möjligheten till dispenser från taxameter ska tas bort. I dag hävdar en del att de har fasta körningar till fasta priser, att de riktar sig till vissa speciella kundkategorier och så vidare, och är därför undantagna. I förslaget är man tydlig med att möjligheten till dispenser inte längre ska finnas. Det har varit alltför enkelt att komma undan det kravet. Utan taxameter finns det ingen kassaapparat, vilket i det närmaste omöjliggör en skattekontroll. Det är jättesvårt att veta hur mycket pengar som kommer in om det inte registreras någonstans.

Sedan ska vi inte ha alltför stora förhoppningar på införandet av redovisningscentraler och tro att det skulle lösa alla problem i branschen.

Den fria prissättningen har vi ju kvar, och den gör att kunder även framöver riskerar att få betala alltför mycket för sin resa.

Jag tror att vi också framöver måste vara öppna för att vidta andra åtgärder. Inte minst handlar det om problematiken kring terminalerna. Vilka taxiföretag ska få tillträde till platsen där resenärerna kommer ut efter sin tåg-, flyg-, båtresa? Och naturligtvis behövs mycket tydlig information om vad som gäller, för vi ska ha klart för oss att Sverige är ganska unikt när det gäller detta. Människor som kommer hit från andra länder är inte vana vid att man måste vara så välinformerad för att hamna i rätt bil.

Men, som sagt, jag ser fram emot att få besluta om propositionen, förhoppningsvis redan till våren, alltså under det här riksmötet.

Anf. 28 MONICA GREEN (S):

Herr talman! Trots att det fanns ett färdigt förslag 2006 som regeringen hade kunnat sätta i sjön med en gång, och trots att det finns en riksdag som om och om igen kräver det och trots att branschen kräver det, vilket vi hörde exempel på, förhalar ministern detta med redovisningscentraler år efter år.

Jag börjar se ett system i det eftersom vi har ett annat område där ett enigt trafikskott kräver att regeringen ska komma med förslag när det gäller de oseriösa tunga transporterna, som nu håller på att slå ut de seriösa näringarna, de seriösa åkarna. Även här vägrar ministern att komma med åtgärder så att vi kommer till rätta med problemet. Jag funderar på varför ministern inte lyssnar på riksdagen.

Jag har i dagarna hört att ministern kallar trafikskottet för lekstuga. Kan det vara av det skälet som ministern vägrar att leverera förslag? Varför tar ministern inte riksdagen på allvar?

Anf. 29 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Beträffande att jag personligen skulle försena saker och ting sedan 2006 får jag säga att jag tillträdde som statsråd hösten 2010. Likväl tycker jag att det är oerhört viktigt att vi får ordning på taxisidan och på yrkestrafiken överlag. Därför såg jag till att ge Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen uppdraget att återkomma med redovisning om regelefterlevnad, att se vad som är problemet. Man måste kunna identifiera ett problem innan man vet vad man ska göra åt det. Annars tror jag att det långsiktigt blir väldigt knepigt.

Nu känner även Monica Green till, herr talman, den process som pågår, de återrapporter som finns från branschen och det arbete som ska komma till våren. Att det inte händer någonting är därför ett ganska märkligt, yrvaket, konstaterande.

När det gäller taxi pågår en diskussion. En del av problematiken som åkare har består i de förare som finns. Om man ska ha en säker trafik eller veta att man följer lagar och regler måste man kunna få information om den person som kör åt en, om den personen till exempel fått sitt körkort indraget av olika skäl. Nu tittar Transportstyrelsen över det så att man i ett register ska kunna få relevant information om personerna, att de har rätt behörighet att utföra de arbeten som ska göras. Det har inte varit lika lätt och tydligt förut. Det är ett arbete som kommer att ge resultat.

Vad beträffar diskussionen om de obligatoriska redovisningscentralerna är det riktigt att det har tagit tid. Jag håller med om det. Men nu kommer en proposition, och då behöver vi väl inte bråka om det. Det skulle väl i så fall vara en lekstuga.

Prot. 2013/14:23
7 november

*Svar på
interpellationer*

Anf. 30 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Nej, jag tror inte att redovisningscentraler för taxi löser alla problem inom taxibranschen. Redovisningscentralerna är en början och en viktig grundsten för fortsättningen. Vi har i denna kammare fattat beslut om en utredning av taxibranschen där vi tar upp de positiva och de negativa sidorna av avregleringen. Det finns mycket positivt med avregleringen, men det finns också en mängd problem med hur taxibranschen i Sverige fungerar i dag när vi jämför den med länder i vår närhet. Det var precis det som Magnus tog upp i sitt inlägg.

En utredning som verkligen gick till botten med frågan, gärna en parlamentarisk kommitté, skulle kunna belysa den på ett mycket bra sätt. På så sätt skulle vi också kunna få in detta med digitala förarkort för taxi, alltså ha liknande system för taxichaufförer som för andra yrkesförare när det gäller förarkorten. Då skulle man inte kunna hålla på och hoppa mellan olika bolag. Det kan man i dag, vilket innebär att kör- och vilotiderna inte fungerar på ett bra sätt. Det är i och för sig oseriösa företag, men ändå. Om man har ett kort där allting är registrerat har man i alla fall svårare att göra på det sättet, om man nu inte kör med någon annans kort. Men då måste kontrollerna fungera på ett bättre sätt.

Jag tror att det finns oerhört mycket att göra på taxiområdet. Men det har ingenting med RUT eller ROT att göra. Det vill jag särskilt poängtera. RUT och ROT är en helt annan debatt som vi får ta i helt andra sammanhang, fru minister.

Anf. 31 MONICA GREEN (S):

Herr talman! Jag kanske också skulle påpeka för ministern att det var vi som införde ROT-avdraget. Det är möjligt att ministern vill ta åt sig äran för det, men det var vi som gjorde det. Vi ville använda det för att gasa i dåliga tider men ville kunna dra tillbaka det i bra tider. Så gör dock inte ni.

Ministern har inte levererat någon proposition än. Det är därför vi står här i dag. Om det var ett löfte ministern gav här nyligen är det bra. Det välkomnar jag naturligtvis. Men vi står här av det skälet att det fortfarande inte levererats någon proposition. Då drar jag paralleller med vårt andra stora bekymmer, nämligen den oseriösa tunga trafiken. Eftersom jag också i dagarna hört att ministern kallat trafikutskottet en lekstuga börjar jag misstänka att ministern inte tar riksdagsbesluten på allvar. Detta bekymrar mig.

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

Herr talman! Jag har besvarat Anders Ygemans interpellation, som Leif Pettersson på ett förtjänstfullt sätt tagit över, om *när* det ska komma en proposition om obligatoriska redovisningscentraler. Det är väl för väl att vi inte har kvar frågan *om* detta ska införas. Utredningen har mer handlat om hur det ska gå till.

Jag tycker att det är viktigt att få ordning på yrkestrafiken utifrån de olika kriterier och behov som finns. De obligatoriska redovisningscentralerna är en viktig komponent av flera. Det finns mycket mer som vi skulle kunna diskutera vad gäller taxi vid något annat tillfälle. En sak som varit uppe och som också Magnus Sjö Dahl var inne på är den fria prissättningen. Branschen säger själv att den egentligen inte skulle vilja bli av med detta. Här gäller det i så fall att hitta former för hur man ska kunna få ut någonting bra för det pris som man betalar och hur man ska kunna veta att det är ett bra pris. Kanske har vi någonting att fundera på när det gäller informationen och möjligheten att jämföra priser på ett säkert och tryggt sätt.

Överläggningen var härmed avslutad.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 13.32 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.00 då statsministerns frågestund skulle börja.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.00.

5 § Statsministerns frågestund

Anf. 33 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Vi övergår nu till statsministerns frågestund, och jag vill hälsa statsministern välkommen.

Regeringens arbetsmarknadspolitik

Anf. 34 MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Moderaterna gick till val på fler jobb och minskat utanförskap. Den ambitionen var det inget fel på, men när vi i dag, sju år efter att regeringen tillträdde, summerar resultatet kan vi konstatera att arbetslösheten är högre och att försörjningsstödet ökar runt om i Sverige.

Faktum är att kostnaden för försörjningsstödet har ökat med en fjärdedel sedan 2006. Riksdagens utredningstjänst visar också att socialbidragen nu ökar i åtta av tio kommuner.

Jobbmisslyckandet får inte bara stora konsekvenser för de människor som drabbas av arbetslöshet. Det får också stora konsekvenser för kommunerna och för deras möjligheter att satsa på skolan, sjukvården och äldreomsorgen. Av alla löften om minskat utanförskap blev det i stället ökade socialbidrag i kommunerna.

Vad beror den här utvecklingen på, Fredrik Reinfeldt? Vad var det som gick så fel i Moderaternas jobbpolitik?

Anf. 35 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Sverige har en alliansregering. Vi var fyra partier som gick till val på att minska utanförskapet. Det har också skett. Antalet människor med arbetsförmåga som står utanför arbetsmarknaden är över 200 000 mindre i dag. Den stora förändringen är att vi inte längre i mycket stora tal förtidspensionerar bort delar av arbetskraften eller låter människor finnas i långtidssjukskrivning, vilket var socialdemokratins metod att dölja arbetslösheten. Nu är de närmare arbetsmarknaden. Det syns i ett ökat arbetsutbud, och det syns också i att vi har haft en sysselsättning som har vuxit med över 200 000.

Eftersom svensk ekonomi växer snabbare än ekonomin i vår omvärld gör det också att med bevarad utgiftskvot ökar de resurser som finns tillgängliga för offentliga institutioner i kommuner och landsting. Lite beroende på hur man räknar har på detta sätt 40 till 70 miljarder tillförts de offentliga verksamheterna tack vare den goda tillväxten i svensk ekonomi efter 2006.

Anf. 36 MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Åhörare! Ni märkte att statsministern inte med ett enda ord nämnde de växande socialbidragskostnaderna. Han talade om allt annat. Problemet för statsministern att svara på den här frågan är att Moderaternas arbetslinje har blivit en socialbidragslinje, och det är väldigt svårt för moderatledaren att reda ut detta.

I stället för investeringar i lärarna eller i mindre klasser har kommunerna tvingats göra investeringar i ökade socialbidragskostnader. I stället för investeringar i bättre kvalitet i äldreomsorgen och mer bemanning har man tvingats göra investeringar i ökade socialbidragskostnader. Så ser verkligheten ut i de kommuner som finns runt om i Sverige, oavsett politisk majoritet.

Det är detta som statsministern inte vill tala om. I 241 av 290 kommuner har kostnaderna för försörjningsstöd ökat sedan 2006, och de har ökat med en fjärdedel i hela landet. Ytterst handlar det om regeringens jobbmisslyckande, som nu lämnar över kostnader på kommuner och tränger ut insatser. Varför blev er arbetslinje en socialbidragslinje, herr statsminister?

Anf. 37 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Nu har alltså resurserna till kommuner och landsting vuxit efter 2006. Det är en effekt av att svensk ekonomi växer starkare än andra. Det har också lett till att det har kunnat göras betydande investeringar i skola och sjukvård under de år då vi har haft makt och inflytande. Det är fler som jobbar. Det leder till att vi också bedömer att den skattefinansierade sysselsättningen i kommuner och landsting växer jämfört med 2010.

Det är socialdemokratien som på riksdagens bord lägger förslag om att bygga ut en bidragslinje. Man vill utöka transfereringar och bidrag till människor som inte arbetar. Man vill bygga ut gammal, beprövad och dåligt fungerande AMS-politik. Det gör att vägvalet i nästa val snarare handlar om huruvida vi ska ha fler löneutbetalningar eller fler bidragsutbetalningar. Det är den konflikt som kommer att vara avgörande för vilka som får bära makt efter valet 2014.

Anf. 38 ÅSA ROMSON (MP):

Fru talman! Åhörare! Det pågår en massavlyssning på internet. Det är en avlyssning som med teknisk expertis möjliggör kartläggning av enskildas vanor, vänner, vårdkontakter och mediekontakter. Vi ser uppgifter om att svenska FRA samlar in och lagrar stora mängder data om vanliga svenskar. Det har också förekommit uppgifter om att FRA utbyter datainformation med NSA, den amerikanska spaningsverksamheten. Här har man möjlighet att kartlägga enskildas sociala nätverk.

När sedan Tyskland, Frankrike och andra europeiska länder vill diskutera dessa frågor mer intensivt från europeiskt håll med USA lägger Sverige in veto tillsammans med Storbritannien. I Storbritannien drar man sig inte heller för att gå ganska hårt fram mot de medieföretag som har varit med och spritt information från läckan Edward Snowden.

Jag vill helt enkelt fråga statsministern varför Sverige i dessa dagar inte står upp för friheten på internet.

Anf. 39 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Vi står gärna upp för friheten på internet, men vi ska vara klara över att internet också kan användas för sådant som är brottslig verksamhet. Jag var själv i Göteborg och talade med poliser som jobbar mot människohandel, den absolut grävsta form av prostitution som bedrivs i Sverige. Den enda möjligheten att bekämpa den och att få reda på vad som har skett ligger i användningen av olika former av hemliga tvångsmedel. Mycket av detta är dessutom internetbaserat i dag.

Det är inte så att bara för att internet finns gäller inte längre krav på att svensk lagstiftning ska följas. Det får inte bli en arena för kriminalitet.

Detta ska man dock skilja från den personliga integriteten och rätten att inte känna sig massavlyssnad. "Massavlyssning" är för övrigt något det knappast finns grund att påstå skulle förekomma.

Det ska dessutom i sin tur skiljas från FRA:s verksamhet, som i lagstiftning är utpekad att handla om utrikes förhållanden. För att man ska få tillstånd att utföra någon form av informationsinhämtning krävs ett inhämtande av godkännande i särskild domstol.

Anf. 40 ÅSA ROMSON (MP):

Fru talman! Jag noterar att statsministern lägger tyngdpunkten på att det mesta som myndigheter samlar in är adekvat utifrån terrorismbekämpning och brottsbekämpning. Det är flera experter som i dagarna har uttryckt väldigt tydligt att även den reglering vi har i Sverige i hög grad är osäker när det gäller att begränsa spaningsverksamheten till sådant som verkligen är relevant och inte ger möjlighet till kartläggning av enskilda svenskar.

Jag noterade att statsministern själv och även hans kollega utrikesministern i olika uttalanden säger att de själva är restriktiva med att hantera telefon och internet av den anledningen att de kan avlyssnas. Jag undrar dock vad detta innebär i resonemang gentemot svenskarna, som i dag har allt fler kontakter och där vi också bejakar att man ska ha kontakter med myndigheter, läkare, banker och medieföretag via internet eller telefon.

Anser statsministern verkligen att den svenska FRA-lagen effektivt säkrar svenskarnas integritet på nätet?

Prot. 2013/14:23
7 november

Anf. 41 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Det pågår en omfattande informationsinhämtning över världen. En del av detta är försvarsunderrättelseverksamhet. Det ägnar sig demokratier åt liksom en del länder som inte är demokratier.

Jag tycker att detta ska skiljas från bland annat kravet på datalagring och lagring av telefontrafik. Det är inte FRA som ägnar sig åt detta, utan det är krav som ställs på telefonoperatörer. Det handlar ofta om att man i brottsutredningar begär fram underlag om telekommunikation för att kunna belägga allvarliga brott.

Dessa båda saker får inte röras ihop. FRA-lagstiftningen slår fast att spaningen inte får handla om inrikes förhållanden utan bara utrikes förhållanden.

Sedan är vi öppna med att vi i vår informationsinhämtning, för att säkerställa att vi ska kunna förebygga terrorism och allvarlig brottslighet och dessutom kunna bistå internationell trupp där vi har svensk närvaro, också delar information med andra länder. Det viktiga är då att denna informationsinhämtning är lagbunden och har integritetsskydd.

Hot och trakasserier mot politiker

Anf. 42 BJÖRN SÖDER (SD):

Fru talman! I Västra Götaland har en sprängladdning detonerat på en bil och en yxa satts i vindrutan. Fönster har krossats i hus, och husfasader och bilar har sprejats med politiska budskap. Partiledaren för det tredje största partiet i Sverige blir fysiskt angripen vid en boksignering, och själva boksigneringen måste avbrytas då polisen inte längre kan upprätthålla säkerheten på grund av vänsterextrema och antidemokratiska krafter.

När en fotbollstränare för en tid sedan utsattes för hot kallade statsministern till presskonferens och meddelade att detta inte är acceptabelt i vårt öppna samhälle. Det var bra av statsministern, och det ska han ha en eloge för. Det är viktiga signaler från landets högsta politiska företrädare.

Men var är statsministern när ett av de största oppositionspartiernas företrädare och medlemmar blir utsatta för hot och skadegörelse eller när en partiledare för samma parti blir överfallen och när arrangemang måste avbrytas på grund av hot?

Efter att journalister, opinionsbildare och före detta högt uppsatta politiker kritiserat den kompakta tystnaden uttalade sig statsministern till slut, och då var det som svar på en direkt fråga från en kvällstidningsjournalist.

Vilka signaler skickas när sådana här attacker mot demokratin bemöts av mer eller mindre tystnad från landets högsta politiska företrädare?

Anf. 43 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Nu är jag på plats i riksdagen och kan då tillkännage att jag betraktar det som har utförts mot Jimmie Åkesson som en allvarlig kränkning. Det finns också andra allvarliga exempel som gäller förtroen-

*Statsministerns
frågestund*

devalda inom Sverigedemokraterna. Och det finns andra partier som har haft likartade upplevelser. Det är naturligtvis inte acceptabelt.

Det bör rättsväsendet i sina olika delar visa att de reagerar gentemot. Det finns också särskilda möjligheter i lagstiftning att betrakta detta som särskilt försvårande när man sedan gör bedömningar av vilken påföljd som ska användas.

Jag ser stora risker för att det här helt felaktiga sättet att försöka påverka meningsmotståndare skapar en större slutenhet i ett land som annars är väldigt präglat av öppenhet när det gäller access och möjligheter att komma fram till och i vardagen möta ledande politiker.

Jag har sagt det till dem som har velat fråga mig. Det var inte en kvällstidningsjournalist jag träffade, utan TT. Och jag gjorde samma sak med det här som jag gjorde vid tidigare tillfälle. Jag gjorde mig tillgänglig för medierna utan att kalla till någon presskonferens. Jag är beredd att kommentera detta också efter riksdagens frågestund, på samma sätt.

Anf. 44 BJÖRN SÖDER (SD):

Fru talman! I valrörelsen 2010 uttalade statsministern att personer tillhörande Sverigedemokraterna inte ska bli förvånade när sådant här händer. Det statsministern då kommenterade var en knivattack på en sverigedemokrat. I en debatt strax efter valet påstod statsministern på fullaste allvar att Sverigedemokraternas utgångspunkt var att beskriva sig som kränkta och att tycka synd om sig själva. Jag anser att det är ett helt sanslöst uttalande av en person som kallar sig statsminister.

Nu är det inte bara sverigedemokrater som blir utsatta för det här. Vi kunde härförleden läsa om en socialdemokratisk kommunpolitiker som blev överfallen i sitt hem.

När kommer statsministern att kraftfullt gå ut och fördöma det politiska våldet? Jag anser inte att statsministern gör det genom att som svar på direkta frågor emellanåt ta avstånd från våldet. Vem med självbevarelsesdrift tar inte avstånd från våld? När kommer statsministern att kalla till en presskonferens för att visa att det här inte är acceptabelt i vårt öppna demokratiska samhälle och också skicka ut tydliga signaler om detta?

Anf. 45 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Nu har vi ibland talskrivare i politiken, och det är tydligt att Björn Söder gärna vill vara det. Nu svarade jag väldigt rakt och tydligt på dessa frågor, och det är jag beredd att göra i olika andra sammanhang.

Jag tycker att det är viktigt att vi står upp för att vi inte accepterar detta och att det som Jimmie Åkesson utsattes för är en allvarlig kränkning, men vi ska också vara tydliga med att det är rättsväsendet som måste följa upp detta.

Vi ska föra en samhällsdebatt om varför det är så farligt med en sådan här utveckling: Det leder till ökad slutenhet. Jag ser de riskerna, och jag tycker att det är bra att den diskussionen har kommit i förlängningen av vad som nu skedde med Sverigedemokraternas främste företrädare men också andra. Jag har sett att det är socialdemokrater. Och det finns andra företrädare som har varit drabbade i närtid av våld och andra former av hot. Det är också mycket allvarligt.

Anf. 46 JONAS SJÖSTEDT (V):

Fru talman! Statsministern! Bara några hundra meter härifrån pågår en facklig konflikt. Sjöfolket i skärgårdstrafiken i Stockholm men även i Göteborg strejkar för att behålla ett rättvist lönesystem. Jag träffade några av de strejkande för någon timme sedan vid Skeppsbron.

Det som gör den här konflikten så ovanlig är reaktionen från en av arbetsgivarna. Strömmabolaget, uppbackat av arbetsgivarorganisationen Almega, har svarat på en fullt laglig konflikt med organiserat strejkbryteri. Båtar som är uttagna i konflikt ersätts med inhyrda strejkbrytare.

Det är en form av provokation som har varit ovanlig på svensk arbetsmarknad i modern tid, men vi kan se att i takt med att de otrygga jobben blir fler och att arbetslösheten stiger sätts löntagarnas ställning under press.

Min fråga till statsministern är: Hur ser du på strejkbryteri? Vilken är din åsikt om att strejkbrytare sätts in i en helt laglig konflikt på arbetsmarknaden?

Anf. 47 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Ska vi, för att trots allt få en rimlig bild av hur svensk arbetsmarknad fungerar, konstatera att Sverige kanske är ett av de länder i världen som har minst problem när det gäller konflikter i form av strejker och andra yttringar? Det är för mig länkat till framgångarna med den svenska modellen och den tydlighet i ansvar vi lämnar till fackliga organisationer och arbetsgivarorganisationer att sätta upp reglerna och också vårda deras efterlevnad när det gäller svensk arbetsmarknad.

Till det tycker jag också hör att politiken har haft förmåga att inte gå in i den här typen av konflikter och försöka partipolitiserat dem. Därför tänker jag inte heller göra mig skyldig till det i dag.

Det är väldigt lätt att alltid hävda att den ena parten sitter med alla fel och den andra med alla rätt. Jag tycker att vi mycket nogsamt har utarbetat sätt på svensk arbetsmarknad för att också hantera konflikter så att konflikter inte ska fördjupas och inte bli längre. Vi har medlingsinstitut och andra former av stöd för att komma bort från konflikter. Det tycker jag är den väg vi också ska välja när det gäller den här konflikten.

Anf. 48 JONAS SJÖSTEDT (V):

Fru talman! Jag håller med statsministern om den svenska modellens styrka, men organiserat strejkbryteri är inte en del av den svenska modellen. Det är snarare någonting som hör 30-talet till.

Jag begär inte att statsministern ska ta ställning till de mycket berättigade kraven från sjöfolket. Jag frågar om det helt unika i att arbetsgivaren bemöter dem med organiserat strejkbryteri, som bryter mot just den här svenska modellen, som statsministern och jag är överens om i grunden är bra.

Statsministerns parti, Moderaterna, utnämner sig självt till Sveriges arbetarparti. Om det inte bara ska vara ett PR-trick förpliktar det faktiskt till någonting. Det är just i sådana här situationer agnarna skiljs från vetet när det gäller arbetarpartier, för ett riktigt arbetarparti skulle aldrig någonsin ursäkta eller inte ens kunna ta ställning till om man står på lön-

Statsministerns
frågestund

tagarnas eller strejkbrytarnas sida. Statsministern får gärna ge ett svar på frågan.

Anf. 49 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Nu försöker Jonas Sjöstedt göra det som jag tycker att man ska akta sig för. I Jonas Sjöstedts värld finns, så att säga, en part med alla rätt och en felande part.

Jag tror att den svenska modellen har handlat om att inse att parter kommer från olika håll och att det mest balanserade är att de hittar balanspunkten sig emellan med minsta möjliga politiska inblandning. Att här stå och öka trycket och börja uttala sig i en pågående konflikt tror jag inte leder till att möjligheterna som den svenska modellen ger att lugna ned och få en lösning på denna konflikt används på rätt sätt. Det är därför jag väljer det här, som jag tycker, mer ansvarsfulla sättet att resonera. Jag förutsätter att det bygger på att parterna i denna konflikt följer den svenska modellen och löser den så skyndsamt som möjligt så att vi på alla sätt kan få i gång skärgårdstrafiken igen.

Förtroendet för den svenska ekonomiska politiken

Anf. 50 ANNA KINBERG BATRA (M):

Fru talman! ”Den breda uppslutningen bakom ramverket har varit en styrka för Sverige under finanskrisen. Ordning och reda i statens finanser har varit en av Sveriges viktigaste konkurrensfördelar. Men denna konkurrensfördel går lätt förlorad om ramverket ignoreras.”

Så står det i Socialdemokraternas budgetmotion på s. 33. Jag instämmer gärna. Den breda uppslutningen i denna kammare kring det finanspolitiska ramverket, ramarna för hur statsbudgeten behandlas nu på hösten, är en av kärnorna i att de svenska statsfinanserna är så pass starka.

Nu när vi går in på budgetbehandlingen under hösten har vi samtidigt haft riksbankschefen i finansutskottet, som så sent som i morse uttryckte oro för den amerikanska finanspolitiken. Han syftar förstås på den osäkerhet som har varit under hösten då det stora oppositionspartiet har velat skapa oro i fråga om budgeten på grund av en sakpolitisk kampanj.

Sverige är inte USA. Socialdemokraterna går inte att jämföra med Republikanerna. Men jag vill ändå fråga statsministern vilken risk det finns när det gäller Sveriges relation till andra länder och förtroendet för den svenska ekonomiska politiken, om det riskerar att skapas osäkerhet om den svenska budgetprocessen.

Anf. 51 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Jag följde på 90-talet tillkomsten av ramverket. Den återspeglar två saker. Den ena är det faktum att Sverige under lång tid har vant sig vid att ha en minoritetsregering och rimligen får ställa in sig på att så kommer det också att vara i framtiden.

Därför var en bärande idé att budgeten skulle fastställas i ett beslut och att den därefter inte kunde styckas upp i smådelar där skiftande majoriteter valde bort eller till olika saker. Det var hela poängen. Därmed kunde man skapa en stabilitet omkring budgethanteringen även för en minoritetsregering.

Den andra saken var att finansministerns och Finansdepartementets ställning stärktes gentemot andra sakstatsråd och andra delar av regeringen. Det är något som inte heller ska underskattas. Detta har lagt grunden för god ordning i offentliga finanser. Vi gör inte slut på mer pengar än vi har, och vi är ansvarsfulla. Alla saker som görs för att förändra detta eller skapa ett ifrågasättande omkring detta kommer att vara menliga för Sverige.

Prot. 2013/14:23
7 november

Statsministerns
frågestund

Brottsbekämpningen i EU

Anf. 52 JOHAN PEHRSON (FP):

Fru talman! Jag har en fråga till statsministern om en effektivare brottsbekämpning, vilket är viktigt för Folkpartiet.

På Europeiska rådet i somras inleddes diskussionerna om hur vi ska gå vidare efter Stockholmsprogrammet, som handlar om hur vi tillsammans i Europeiska unionen bekämpar brott, framför allt grova brott. Fördelarna med de öppna gränserna är givna, men tyvärr åker brottslingarna över gränserna och drar nytta av att olika länder har olika regler. Vår uppfattning är att vi måste tätat ihop detta samarbete.

Vad tror statsministern att vi kan se framöver? Var kommer man att fokusera arbetet för att bekämpa de grova brotten i EU de kommande åren?

Anf. 53 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Stockholmsprogrammet var en av de stora framgångarna under det svenska ordförandeskapet. Om jag får gissa något tror jag inte att nästa program blir lika detaljerat som Stockholmsprogrammet var, av det naturliga skälet att många av de institutioner som diskuterades, bland annat Frontex, nu är på plats och utbyggda. Det gäller också Eurojust, den europeiska åklagarmyndigheten.

Det finns en ny rättslig grund i Lissabonfördraget i dessa frågor, vilket innebär att Europaparlamentet blir medbestämmande – vilket i sin tur har förändrat vad man de facto kan göra.

Det är två saker jag ser framför mig för vad ett sådant program bör hantera. Den första och kanske viktigaste, inte minst med den diskussion vi har just nu i Europa, är att få det europeiska asylsystemet att fungera bättre. Förstaasylsprincipen måste respekteras på ett bättre sätt. Vidare måste det brottsbekämpande samarbetet mellan berörda myndigheter stärkas. Det låter enkelt, men den typen av program måste ofta trycka på att information inhämtas och överlämnas till varandra. Det är de två punkter jag hoppas kommer att fördjupas när frågan återkommer till toppmötet i juni nästa år.

Befolkningstillväxt och investeringar i infrastruktur

Anf. 54 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! I dag kunde sannolikt både statsministern och jag läsa i en av rikstidningarna att Stockholm växer mer än väntat. Det är bra, men det är självklart en utmaning för både Stockholm och resten av landet.

I Stockholm består självklart utmaningen i att klara åtagandet av att bli fler. I resten av landet är den motsatta utmaningen en krympande befolkning med allt färre som ska upprätthålla det vi brukar kalla god service, skatteunderlag och tillväxt i gjorda investeringar.

Om vi betraktar denna nyhet ur ett hela-landet-perspektiv tycker jag att det samhällsekonomiskt vore självklart att vi bättre försöker nyttja redan gjorda investeringar i samhällsinfrastruktur genom att få befolkningstillväxten mer spridd över landet.

På vilket sätt och med vilka verktyg anser statsministern att vi ska verka för att få en befolkningsmässigt spridd tillväxt över hela landet?

Anf. 55 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Detta är frågor som också har varit viktiga för Centerpartiet i budgetförhandlingar inom Alliansen. Det uppenbara är att Sverige är ett glesbefolkat, vidsträckt land. Vi jobbar mycket med investeringar i infrastruktur. Vi ser till att forskning och universitetssatsningar finns över hela landet. Vi skapar förutsättningar för företagande över hela Sverige. I många av de orter där vi har sett en befolkningsminskning har jag själv på plats kunnat notera att det som förr var en bygd kopplad till en arbetsgivare, oftast en stor industri, i flera fall har ersatts av rätt bred småföretagsamhet med flera olika branscher som agerar parallellt med varandra.

Den typen av livskraftiga jobb i företag över hela Sverige, understödda av bra statliga investeringar, ger en god grund.

Sedan finns utjämnningssystem och andra resurser som ges riktat för att motverka risken för att service inte fungerar och att glesbygdsbutiker försvinner. Jag säger inte att vi kan reversera hela effekten. I grunden handlar det om mänskliga val, men det finns ett värde, precis som också Centerpartiet anser, i att hela Sverige kan leva.

Åtgärder mot våld

Anf. 56 YVONNE ANDERSSON (KD):

Fru talman! Det förekommer till synes alltmer våld i vårt samhälle. Skjutningar har förekommit i Skåne och Göteborg. Nu sist drabbades min hemstad, Linköping, med dubbelmordet i lilla Ljungsbro. Människor uttrycker sin oro.

Jag tror att det är viktigt att vidta alla tänkbara förebyggande åtgärder, att öka kunskapen om relevanta frågor och även återerövra begrepp som moral och etik i sammanhanget.

Hur ser statsministern på skeendet, och vilka åtgärder behöver vidtas för att säkra ett tryggt samhälle för alla, särskilt barn, unga och äldre?

Anf. 57 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Jag tycker mig se en dubbel utveckling. I våra nationella trygghetsundersökningar ser vi att svenskarna upplever sig vara allt tryggare i sina bostadsområden och i sina livsvillkor. I kärnan av dem som upplever otrygghet kan vi snarare se en växande tendens till gängkriminalitet, användande av grovt våld och inte sällan av vapen av olika slag.

Det här kan naturligtvis inte bara hanteras polisiärt, men det är viktigt att det görs. Stora förstärkningsresurser, också nationella, kommer nu till exempelvis Göteborg för att upplösa de fyra kriminella grupperingar som i stor utsträckning står bakom våldsanvändningen. De ägnar sig mycket åt att dela upp den kriminella marknaden, till exempel narkotikaförsäljningen som är mycket lukrativ i det här sammanhanget.

Bredare och viktigare är naturligtvis att skolan fungerar, att det civila samhället, som är större än statens och det offentligas insatser, finns på plats, att det finns bra förutsättningar för familjer att växa och leva. Det är naturligtvis svårare att svara på detta under en kort minut, men detta är inte minst viktigt för de långsiktiga svar som Yvonne Andersson efterfrågar.

Pensionärernas ekonomiska situation

Anf. 58 PHIA ANDERSSON (S):

Fru talman! Regeringens misslyckade jobbpolitik slår hårt mot landets pensionärer. Deras ekonomi drabbas när pensionsbromsen slår till. Genomsnittspensionären förlorar 47 000 på nio år enligt de beräkningar som Pensionsmyndigheten har gjort. Av dessa är drygt 31 000 kända eftersom de avser åren 2010–2014. Men den lite längre prognosen för åren 2015–2018 pekar på ytterligare 16 000 i pensionsförlust. Läger man till alliansregeringens införda skillnader i skatt mellan löntagare och pensionärer ökar skillnaderna ytterligare.

Det kan inte vara rimligt att så stora skillnader ska finnas mellan inkomster över tid, speciellt inte när landets finanser är stabila.

Vad avser statsministern att göra åt pensionärernas situation?

Anf. 59 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Får jag påpeka att jag inte instämmer i beskrivningen av pensionssystemet? Det är viktigt att påpeka det för en socialdemokrat eftersom också ni står bakom pensionssystemet. Pensionssystemet är kopplat till hur många som arbetar, och därför är en växande sysselsättning i Sverige ett sätt att säkra pensionsutbetalningarna.

Men det finns en annan faktor som kommer in här, nämligen att vi lever allt längre. Det gör att vi måste räkna in allt längre livslängder för att kunna balansera pensionsutbetalningarna. Då bör rimligen diskussionen gälla hur vi ska uppmuntra dem som vill, önskar och har förmåga att jobba lite längre.

Jag tror – och det har vi analyserat fördelningspolitiskt vid flera tillfällen – att det är viktigt att stötta de grupper i pensionärskollektivet som lever med de minsta ekonomiska marginalerna. Därför har regeringen vid två tillfällen höjt det särskilda bostadstillägg som finns för de pensionärer som lever med de minsta ekonomiska marginalerna. Det är ett mycket verkningsfullt sätt att balansera effekten av detta till de 16 miljarder vi vid fem tillfällen har sänkt skatterna för pensionärer. Det är något som vi naturligtvis också kommer att titta på framöver.

Anf. 60 IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Förra veckan kom antagningsstatistiken till landets högskolor. När det gäller vårantagningen är det rekord för sjunde året i rad. Det var en ökning av antalet sökande med 5 procentenheter.

Samtidigt ser vi att regeringen för tredje året i rad drar ned på antalet högskoleplatser i vårt land. Anledningen till det är enkel. Den finns att läsa i regeringens budgetproposition. Det reformutrymme som finns investeras i framför allt skattesänkningar.

Vad har ni för grund för politiken, statsministern, som går ut på att när antalet ungdomar som söker till högskolan ökar drar ni ned på antalet högskoleplatser? Vad är logiken och strategin bakom en sådan utveckling för landet Sverige?

Anf. 61 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Detta är helt enkelt inte en korrekt beskrivning. Det är fler som är högskolestuderande nu än 2006, och det är fler som nu och kommande år – som andel av varje årskull – kommer att ha access till högre utbildning.

Sedan ska man lära sig en sak om Sverige, och det är att det ibland beskrivs som att det föds 100 000 barn om året i Sverige, men det stämmer inte. Det finns år då det föds färre än 90 000 barn, och det finns andra år då det föds uppemot 120 000 barn. Det påverkar också siffrorna för hur många det är som är i ålder för förskola, grundskola, gymnasieskola och för högre utbildning.

Just nu har vi en utveckling där detta kommer att påverka hur många högskoleplatser som behövs, eftersom det i slutet av 1990-talet föddes ganska få barn i Sverige. Det följdes av en större ökning av barnafödandet som vi ser effekten av just nu i svensk förskola. Det är viktigt att ta med även sådant.

Tv-sändningar av idrottsevenemang

Anf. 62 GUNILLA CARLSSON i Hisings Backa (S):

Fru talman! Under de senaste dagarna har frågan varit upp angående om svenska folket kommer att kunna följa de kommande OS-sändningarna i tv.

Riksdagen beslutade redan 2012 att regeringen skulle inrätta en så kallad evenemangslista. Alliansens partier röstade emot detta. En evenemangslista innebär att man på nationell nivå beslutar att vissa stora idrottsevenemang ska sändas i så kallade fria kanaler.

Dessutom finns det EU-direktiv om att EU:s länder ska införa en evenemangslista. Trots riksdagens beslut har frågan ännu inte fått någon lösning. Evenemangslista finns i många andra europeiska länder, bland annat i Norge, Finland, Storbritannien med flera. Vi socialdemokrater menar att en sådan lista bör införas också i Sverige för att större evenemang som OS ska kunna ses i fria tv-kanaler.

Som det ser ut just nu kommer inte hela det svenska folket att kunna se de kommande OS-sändningarna. Hur tänker statsministern säkerställa att stora idrottsevenemang kommer att kunna följas av hela svenska folket? Och när kommer det att presenteras en evenemangslista?

Prot. 2013/14:23
7 november

*Statsministerns
frågestund*

Anf. 63 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Vi håller på att se över hur en evenemangslista kan utformas. Men jag vill bara påpeka att inte vare sig det som vi tittar på eller det som Socialdemokraterna säger på något sätt garanterar att det skulle innebära att Sveriges Television får visa OS. Det beror på att det är Internationella olympiska kommittén som äger rättigheterna, och man är fri att sälja dessa rättigheter till vem som man så önskar.

Huruvida man skulle kunna lösa detta med den här typen av åtgärder tror jag inte har någon utsikt. Det beror också på en annan sak. I sättet att finansiera moderna olympiska spel ingår att man räknar med att den typen av rättigheter säljs till högstbjudande. Det tror jag inte att något politiskt parti i Sverige har möjlighet att påverka även om det är populärt att uttrycka det som att man skulle kunna göra det.

Tillgången till service på landsbygden

Anf. 64 TINA EHN (MP):

Fru talman! Min frågeställning liknar den som Centerpartiets Anders Åkesson tidigare lyfte fram här.

Debatten handlar om ett Sverige som dras itu. Det pågår en utveckling där orter förlorar både människor och service. Det gäller postutdelning, polisnärvaro, biblioteksfilialer, utbildningsmöjligheter och bredbandsuppkopplingar.

Senast i veckan har det rapporterats om att många landsbygdsbutiker har lagt ned sin verksamhet. Små butiker och lanthandlare säljer snart sin sista mjölk, kanske man kan säga. Människor måste då ta bilen och åka längre sträckor för att nå den servicen.

Alla vill inte flytta till Stockholm, hör man ibland från människor. Men den här utvecklingen pågår väldigt starkt i Sverige just nu.

Jag vill fråga vilka ambitioner som statsministern har för att förändra eller påverka den här utvecklingen, att människor på många platser inte längre har tillgång till en grundläggande service i form av till exempel en lokal dagligvarubutik.

Anf. 65 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Som jag nämnde tidigare finns det vissa stöd som vi arbetar med för att motverka delar av denna utveckling. Jag vill dock påpeka att det inte alls är så att hela strömmen nu är att alla flyttar till Stockholm.

Det är inte heller så att den förändring som nu sker, att mindre butiker försvinner, innebär att det bara finns butiker kvar i Stockholm. Ofta förskjuts det mot andra typer av butiker också i mer glest befolkade delar av Sverige. Det finns alltså en marknadsdriven utveckling som är en följd av hur människor väljer att konsumera.

Jag har redovisat de stöd som finns. Men jag kan påpeka för Tina Ehn vad jag inte tycker att vi ska göra. Jag tycker inte att vi ska införa kilometerskatt eller höja bensinskatten. Jag tycker inte att vi ska påföra stora kostnader på landsbygdens transporter. Det kommer nog inte att gå i rätt riktning när det gäller de avsikter som Tina Ehn säger sig stå bakom, snarare tvärtom. Det finns också risker med att tro att man kan lägga stora kostnader på transporter i glesbygd. Det kommer snarare att skynda på en oönskad utveckling.

Antalet högskoleplatser

Anf. 66 THOMAS STRAND (S):

Fru talman! Jag vill följa upp den fråga som Ibrahim Baylan ställde om högskoleplatser.

Vi vet att utbildning är ett av de främsta redskapen för att bekämpa arbetslösheten. Arbetslösheten är hög i dag, högre än när statsministern kom till makten.

I det läget väljer regeringen att minska antalet högskoleplatser. Mäter man per tusen ungdomar var det fler högskoleplatser 2006 än vad det är i dag. Platserna har minskat från drygt 430 platser till 377 platser per 1 000 ungdomar.

Det betyder att lärosäten får avvisa ungdomar som vill utbilda sig till sådana kvalificerade yrken som civilingenjörer, jurister och psykologer.

Det är för mig en obegriplig politik att ni stänger dörrar för ungdomar som vill studera. Därför kvarstår frågan: Vad är motivet för att dra ned på antalet utbildningsplatser i högskolan när arbetslösheten bland ungdomar nu är så hög?

Anf. 67 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Det är viktigt att det finns många högskoleplatser, och de är nu fler än vad som var fallet 2006. Dessutom har vi tillskjutit kvalitetsresurser så att också utbildningarnas innehåll blir bättre. Vi har också gjort särskilt riktade satsningar på grupper som är väldigt efterfrågade. Det gäller utbildningsplatser för läkare, sjuksköterskor och ingenjörer. Det antalet växer nu mycket kraftigt, det har vi öppnat för. Så jag instämmer helt enkelt inte i Thomas Strands beskrivning.

En förändring som finns med i sammanhanget är ju att vi har infört avgifter för utländska studenter som vill studera i Sverige, någonting som jag tycker är försvarligt. Jag tycker inte att attraktiviteten för svensk högskoleutbildning ska vara att den är gratis, utan attraktiviteten ska vara att den håller hög kvalitet. Det gör att söktrycket från dem som inte bor inom Europeiska unionen har minskat något. Det är ett faktum som bör vägas in.

Sedan spelar det – som sagt – också en roll hur stora årskullarna är. Men vi befinner oss nu i en situation där det är en mycket stor och växande andel av befolkningen som har access till högskoleplatser, vilket är viktigt för att möta hur svensk arbetsmarknad utvecklas.

Anf. 68 YILMAZ KERIMO (S):

Fru talman! Turkiets premiärminister är här i dag på besök. Han har träffat er och ska också träffa andra.

Det har nyligen presenterats ett demokratipaket i Turkiet där innehållet är mycket tomt. Många minoritetsgrupper är missnöjda. Det finns bara privata kurser i minoritetsspråken, det finns ingen sådan modersmålsundervisning i skolorna.

Många minoriteter, aleviter, assyrier/syrianer och kurder, har inte fått något erkännande som minoritetsgrupper, och därför har de inte fått de rättigheterna.

När det gäller Mor Gabriels kloster har det utlovats att de gamla ägarna ska få tillbaka det. Men det är bara 30 procent som lämnas tillbaka, inte hela marken.

Det finns fortfarande brister i yttrandefrihet, demokrati och rättigheter för minoriteterna.

Har statsministern påpekat dessa brister för premiärminister Erdoğan? Och hur tänker ni följa upp att Turkiet åtgärdar dessa brister så att Turkiet blir en demokrati och därmed också blir medlem i EU?

Anf. 69 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Jag har vid flera tillfällen träffat premiärminister Erdoğan. En mer rättvis beskrivning är att det trots allt har genomförts en lång rad reformer.

Första gången jag träffade premiärminister Erdoğan fanns det ett stort ifrågasättande om man skulle diskutera kurdernas möjligheter att använda sitt eget språk, möjligheter som premiärminister Erdoğan därefter har förbättrat.

Det demokratiska paket som han har presenterat har välkomnats av omvärlden. Det är inte i alla delar perfekt. Man skulle kunna gå längre, men det är en process – och det ska man vara klar över – som har mött stark kritik av ultranationalister i Turkiet som protesterar mot det som premiärminister Erdoğan genomför.

Det är bättre att den turkiske premiärministern själv får svara på frågorna, men dessa diskussioner togs upp. Vi välkomnar de steg som har tagits, men vi pekade också på behovet av fortsatta reformer när det gäller minoritetsgrupper, vilket är ett begrepp som inte innebär detsamma i Turkiet som när vi talar om nationella minoriteter i Sverige.

Jag ser oss som goda vänner till Turkiet också när det gäller ansträngningarna för att reformprocessen ska fortsätta.

Lagstiftning om finansieringen av politiska partier

Anf. 70 JASENKO OMANOVIC (S):

Fru talman! Den 29 november 2012 sade statsministern här i kammaren att hans ambition är att vi i god tid före valet 2014 ska ha på plats en lagstiftning som reglerar all finansiering av partier och kandidater. För någon vecka sedan kunde vi i tv-programmet *Kalla fakta* höra att Sverige

till och med i FN motarbetar en reglering av tobaksbolagens bidrag till kandidater och partier.

Jag vill påpeka, fru talman, att trots den ambition som statsministern hade har vi fortfarande inte fått någon proposition till riksdagen om att reglera den lagstiftning som gäller all finansiering, inklusive anonyma bidrag till Europavalet, som ju är om sex månader.

Frågan kvarstår: Kommer vi att få en lagstiftning så att väljare vet vem som står bakom finansieringen av partierna?

Anf. 71 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Det finns ett lagstiftningsarbete som är i gång och ett re-missutfall som delvis var kritiskt. Det ställdes frågor som leder in i diskussionen om hur vi ska se på vår grundlag. Jag antar att även Socialdemokraterna anser att det är viktigt att det vi gör är grundlagsenligt.

Vår ambition kvarstår, men det måste vara ett riktigt och bra lagstiftningsarbete. Under den här processen har bland annat mitt parti ändrat tillämpningen av hur vi i partiet tar emot gåvor från enskilda personer. Vi offentliggör alla som skänker över 20 000 och tar inte emot bidrag från företag.

Den stora fråga som kommer att kvarstå i framtiden – och det är därför märkligt när det är en socialdemokrat som ställer frågan – är att det enda verkliga beroende som finns finansieringsmässigt, och som det finns anledning att diskutera, är socialdemokraternas beroende av lotterier och av fackliga medlemmars betalning, även från dem som röstar på andra partier än Socialdemokraterna.

Vinster i fristående skolor

Anf. 72 PETER PERSSON (S):

Fru talman! Under den här hösten har många människor i vårt land upprörts över hur friskolor och privatskolor sorterar elever och säger: Ni är inte välkomna. Det är stora vinstuttag i verksamheter och försäljningar. Vinstmaximering har tydligt gått före undervisning.

Kring detta hade jag en debatt med finansministern den 5 september. Han uttryckte sig närmast raljant och uttalade: Vad ser Socialdemokraterna för problem med att tjäna pengar i fristående skolor? Det skiljer väl inte från byggnation, produktion av tegel, cement eller stålvaror?

Delar statsministern denna mycket bekymmersfria syn på vinstuttag och kortsiktighet i privatskolor i vårt land?

Anf. 73 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Alla barn ska ha rätt att välja skola, och ingen skola har rätt att säga nej till något barn. Det finns lagstöd för detta, och Skolinspektionen ska se till att det efterlevs. Vi har sett till att förstärka möjligheterna för Skolinspektionen att agera mot skolor som inte följer detta. Just denna valfrihet är mycket viktig.

Jag är mycket glad över att sex partier står bakom Friskolekommitténs betänkande, inklusive Socialdemokraterna, som säger att det är värdefullt med valfrihet och att det ska finnas möjlighet att bedriva dessa i form där man kan gå med vinst. Det är viktigt att det görs på ett sätt som

gör att man respekterar att det handlar om skattepengar. Därför ställer vi i kommittéslutsatserna ökande krav, som vi kommer att föra till lagstiftning, på långsiktigt ägaransvar.

Det finns för övrigt därtill en annan utredning som tittar på andra delar av skattefinansierad välfärd. På det sättet uppnår vi den bästa balansen: Brett stöd för att det ska finnas valfrihet, att man ska vara aktsam om skattebetalarnas pengar och att det ska finnas möjlighet till sanktioner gentemot dem som inte följer reglerna.

Skattereglerna för hyresrätt och ägd bostad

Anf. 74 LARS ERIKSSON (S):

Fru talman! Statsministern! Att det byggs för lite hyresrätter är inte någon nyhet. I tabloider i Stockholmspressen har vi i dag kunnat läsa att fastighetsskatten för hyresfastigheter är på väg att tas bort, och det är bra. Hyresrätten är skattemässigt missgynnad. Men att ta bort fastighetsskatten på hyresfastigheter påverkar inte nyproduktionen särskilt mycket. Redan i dag är man befriad från denna skatt i 15 år. En nybyggd hyreslägenhet blir i dag ca 2 000 kronor dyrare per månad att bo i än en ägd bostad.

Min fråga till statsministern är: Anser statsministern att hyresrätten är skattemässigt missgynnad, och kommer det något förslag om att ge hyresrätten mer likvärdiga villkor gentemot ägd bostad?

Anf. 75 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Det som återges i medier i dag är en intervju av en utredare. Det är inte ett färdigt utredningsuppdrag, och det är inte heller någonting som är politiskt färdigt avvägt.

Låt mig säga för den som önskar se fler bostäder byggda att det inte bara finns en spak att dra i. Det är en omfattande regelmassa som är en blandning av påverkan från statliga såväl som kommunala makthavare men också från privata intressenter. Det finns en lång rad aspekter på detta, varav vi nära nog utreder alla, och vi vrider på alla möjligheter för att underlätta och förbättra nyproduktionen. Från att ha haft låga tal får vi nu signaler om att nyproduktionen ökar.

Jag tror att en bärande del av detta har varit det avtal om en presumtionshyra upp till 15 år som parterna på hyresmarknaden kunde ingå och som jag tror öppnar för att det kommer att bli intressantare att bygga hyresrätter.

Det är som sagt inte bara en fråga om skatter och inte bara en fråga om det avtalet. Det är mycket annat som måste till för att vi ska få större bostadsproduktion.

Anf. 76 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Därmed tackar jag statsministern. Frågestunden är avslutad.

Prot. 2013/14:23
7 november

*Statsministerns
frågestund*

6 § Bordläggning

Följande dokument anmälades och bordlades:

Proposition

2013/14:33 Fortsatt svenskt deltagande i den internationella säkerhetsstyrkan (ISAF) och framtida deltagande i Natos utbildningsinsats (RSM) i Afghanistan

7 § Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 7 november

2013/14:94 Serviceutveckling på landsbygden

av *Lena Olsson* (V)

till statsrådet Stefan Attefall (KD)

2013/14:95 Ett it-samhälle tillgängligt för alla

av *Gunnar Sandberg* (S)

till statsrådet Anna-Karin Hatt (C)

2013/14:96 Antalet utbildningsplatser vid Karlstads universitet

av *Gunilla Svantorp* (S)

till utbildningsminister Jan Björklund (FP)

2013/14:97 Snedvridning av förutsättningarna för biodrivmedel

av *Johan Löfstrand* (S)

till finansminister Anders Borg (M)

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 12 november.

8 § Anmälan om fråga för skriftligt svar

Följande fråga för skriftligt svar hade framställts:

den 7 november

2013/14:104 Vistelseförbud

av *Anna Wallén* (S)

till statsrådet Maria Arnholm (FP)

Frågan redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 12 november.

Förhandlingarna leddes
av talmannen från sammanträdet början till ajourneringen kl. 13.32 och
av förste vice talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

ANDERS NORIN

/Eva-Lena Ekman

Innehållsförteckning

1 § Svar på interpellation 2013/14:26 om behovet av långsiktig tågplanering.....	1
Anf. 1 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	1
Anf. 2 INGELA NYLUND WATZ (S).....	2
Anf. 3 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	3
Anf. 4 INGELA NYLUND WATZ (S).....	4
Anf. 5 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	5
Anf. 6 INGELA NYLUND WATZ (S).....	6
Anf. 7 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	7
2 § Svar på interpellation 2013/14:54 om nykterhetskontroll vid färjeterminaler	8
Anf. 8 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	8
Anf. 9 LARS JOHANSSON (S)	8
Anf. 10 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	9
Anf. 11 LARS JOHANSSON (S)	10
Anf. 12 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	11
Anf. 13 LARS JOHANSSON (S)	11
Anf. 14 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	12
3 § Svar på interpellation 2013/14:56 om undermåligt vägunderhåll.....	12
Anf. 15 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	12
Anf. 16 LEIF PETTERSSON (S).....	13
Anf. 17 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	14
Anf. 18 LEIF PETTERSSON (S).....	15
Anf. 19 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	16
Anf. 20 LEIF PETTERSSON (S).....	17
Anf. 21 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	17
4 § Svar på interpellation 2013/14:75 om obligatoriska redovisningscentraler för taxi.....	18
Anf. 22 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	18
Anf. 23 LEIF PETTERSSON (S).....	18
Anf. 24 MAGNUS SJÖDAHL (KD)	19

Anf. 25 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	20
Anf. 26 LEIF PETTERSSON (S).....	20
Anf. 27 MAGNUS SJÖDAHL (KD)	21
Anf. 28 MONICA GREEN (S).....	22
Anf. 29 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	22
Anf. 30 LEIF PETTERSSON (S).....	23
Anf. 31 MONICA GREEN (S).....	23
Anf. 32 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	23
Ajournering	24
Återupptagna förhandlingar	24
5 § Statsministerns frågestund	24
Anf. 33 FÖRSTE VICE TALMANNEN.....	24
<i>Regeringens arbetsmarknadspolitik</i>	24
Anf. 34 MIKAEL DAMBERG (S).....	24
Anf. 35 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	25
Anf. 36 MIKAEL DAMBERG (S).....	25
Anf. 37 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	25
<i>Integritet på internet</i>	26
Anf. 38 ÅSA ROMSON (MP)	26
Anf. 39 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	26
Anf. 40 ÅSA ROMSON (MP)	26
Anf. 41 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	27
<i>Hot och trakasserier mot politiker</i>	27
Anf. 42 BJÖRN SÖDER (SD)	27
Anf. 43 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	27
Anf. 44 BJÖRN SÖDER (SD)	28
Anf. 45 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	28
<i>Strejkbryteri</i>	29
Anf. 46 JONAS SJÖSTEDT (V).....	29
Anf. 47 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	29
Anf. 48 JONAS SJÖSTEDT (V).....	29
Anf. 49 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	30
<i>Förtroendet för den svenska ekonomiska politiken</i>	30
Anf. 50 ANNA KINBERG BATRA (M).....	30
Anf. 51 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	30
<i>Brottsbekämpningen i EU</i>	31
Anf. 52 JOHAN PEHRSON (FP).....	31
Anf. 53 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	31
<i>Befolkningstillväxt och investeringar i infrastruktur</i>	31
Anf. 54 ANDERS ÅKESSON (C)	31
Anf. 55 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	32
<i>Åtgärder mot våld</i>	32
Anf. 56 YVONNE ANDERSSON (KD).....	32
Anf. 57 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	32
<i>Pensionärernas ekonomiska situation</i>	33

Anf. 58 PHIA ANDERSSON (S).....	33
Anf. 59 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M).....	33
<i>Antalet högskoleplatser</i>	34
Anf. 60 IBRAHIM BAYLAN (S).....	34
Anf. 61 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M).....	34
<i>Tv-sändningar av idrottsevenemang</i>	34
Anf. 62 GUNILLA CARLSSON i Hisings Backa (S).....	34
Anf. 63 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M).....	35
<i>Tillgången till service på landsbygden</i>	35
Anf. 64 TINA EHN (MP)	35
Anf. 65 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M).....	35
<i>Antalet högskoleplatser</i>	36
Anf. 66 THOMAS STRAND (S).....	36
Anf. 67 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M).....	36
<i>Minoriteters ställning i Turkiet</i>	37
Anf. 68 YILMAZ KERIMO (S)	37
Anf. 69 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M).....	37
<i>Lagstiftning om finansieringen av politiska partier</i>	37
Anf. 70 JASENKO OMANOVIC (S)	37
Anf. 71 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M).....	38
<i>Vinster i fristående skolor</i>	38
Anf. 72 PETER PERSSON (S).....	38
Anf. 73 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M).....	38
<i>Skattereglerna för hyresrätt och ägd bostad</i>	39
Anf. 74 LARS ERIKSSON (S).....	39
Anf. 75 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M).....	39
Anf. 76 FÖRSTE VICE TALMANNEN	39
6 § Bordläggning	40
7 § Anmälan om interpellationer	40
8 § Anmälan om fråga för skriftligt svar	40
9 § Kammarén åtskildes kl. 14.46.	41

