



Kl. 9.00 – 9.36

1 § Svar på interpellation 1997/98:193 om studiestödssystemet

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Utbildningsminister CARL THAM (s):

Fru talman! Eva Björne har frågat mig om jag har för avsikt att omgående agera för att studerande i Sverige får ett studiestödssystem som är förutsägbart, leder till ökad studiemotivation och högre kvalitet i studieresultaten.

Sverige har ett bra och generöst studiemedelssystem. Det är också överblickbart. Som jag vid ett flertal tillfällen framhållit pågår för närvarande arbetet med en studiestödsproposition utifrån de förslag som Studiestödsutredningen lämnat. En av grundtankarna i utredningens förslag är att studiestödssystemet skall vara sammanhållet och enhetligt. Utredningen föreslår även höjda bidragsnivåer i kombination med ett nytt återbetalningssystem. Regeringen ämnar överlämna propositionen i sådan tid att reformen skall kunna genomföras under år 2000.

För återbetalning av studielån gäller samma principer oavsett inkomstkälla. Återbetalning skall göras med högst 4 % av bruttointkomsten. Jag beklagar att en del personer som erhållit särskilda utbildningsbidrag ej tagit reda på hur det förhåller sig med detta.

Jag vill samtidigt meddela att jag uppdragit åt f.d. generaldirektör Britt-Marie Bystedt att se över CSN:s organisation och resurser. Hon överlämnade en delrapport den 2 mars, och utifrån denna kommer omedelbara åtgärder att vidtas för att förbättra CSN:s service.

Anf. 2 EVA BJÖRNE (m):

Fru talman! Jag tackar utbildningsministern för svaret. Jag anser dock att hans svar ger uttryck för en helt motsatt uppfattning mot min interpellation.

Min uppfattning speglar vad studerande, vuxenstuderande och CSN:s tjänstemän har för uppfattning. På CSN – vars synpunkter jag tagit del av dels via pressen, dels vid direkta samtal – säger man att bekymret är att vi har så många olika typer av stöd. Det är väldigt svårt med alla regler. Jag tror också att informationen ibland kan förvirra mer än den förklarar. Man tycker vidare att det är splittrat och detaljreglerat. Också i sin egen författningssamling har man bestämmelser som är för otydliga och för besvärliga att handlägga, och man håller nu på att se över detta.

***Fel! Okänt
växelargument.***

Särskilt besvärlig är den studiestödstyp som är bunden till a-kassenivå, vilken alla de som går kunskapslyftet nu har. Det gäller det särskilda utbildningsbidraget. Det är nämligen inte självklart vilken typ av studielån som i förhållande till a-kassenivå ger det bästa utslaget för den enskilde studeranden. Det här är krångligt och besvärligt. Man har på CSN lovat att komma med bättre information. Det lovade man redan i januari. Men jag har varit och hämtat information som gäller just det särskilda utbildningsbidraget, och där finns inte en rad om att det är meningen att man skall betala tillbaka pengar när man uppbär det här bidraget ett halvår efter det att man haft annan typ av studiestöd. För väldigt många av dessa studerande hade det varit bättre att ta t.ex. svuxa. Då hade man kunnat fortsätta sina studier.

I kunskapslyftet är det i dag ungefär 10 000 personer som har fått besked om att de måste göra återbetalningar på studielån. Där finns många ensamstående som har försörjningsplikt och som nu har tvingats att avbryta sina studier. Det handlar om dem som har gått in i kunskapslyftet men inte börjat studera *nu*. Man har redan tidigare tagit det här steget för att försöka förbättra sin situation, försöka kvalificera sig till ett jobb. Sedan ser man kunskapslyftet som en möjlighet att förbättra den väldigt dåliga ekonomi man har.

Jag har träffat många kvinnor som kunnat berätta om hur eländigt de har det och om att det först och främst är barnen som kommer i kläm och far illa när man har så här dålig ekonomi. De kan jämföra sig i skolan med andra barn från familjer med annan ekonomi. Det är tragiska interiörer man får ta del av. Och nu tvingas alltså mamman att sluta med sina studier, avbryta dem. Men hon har kvar skulderna, har kvar kostnaden för studielitteraturen och känner sig över huvud taget allmänt misslyckad. Det ger inte kvalitet till denna studerande. Det ger inte motivation att fortsätta studierna.

Anf. 3 Utbildningsminister CARL THAM (s):

Fru talman! Jag betvivlar inte Eva Björnes personliga engagemang i frågan. Men jag måste ändå påminna Eva Björne om vad moderaterna själva har sagt när det gäller studiemedelsfrågorna.

För det första vill moderaterna avveckla studiemedelssystemet som det nu är och ersätta det med banklån utan några som helst trygghetsgarantier eller annat – ett helt vanligt banklån garanterat av staten. Det innebär klara försämringar för de studerande. Och det är i själva verket syftet. Det har framgått då er ledande ideolog på området, Ulf Kristersson, sagt att syftet är att försämma för den studerande i förhoppning att det skall driva fram större löneklyftor i Sverige.

För det andra har moderaterna yrkat på en minskning av CSN:s budgetanslag med 30 miljoner kronor. Detta är mycket för en liten myndighet som CSN, som verkligen kämpar oerhört kraftfullt för att klara sina stora uppgifter. Vi anser tvärtom att CSN måste få större ekonomiska resurser för att klara sina stora åtaganden.

*Fel! Okänt
växelargument.*

För det tredje har moderaterna här i riksdagen gått emot en stor del av satsningen på kunskapslyftet. Det går ju inte att här tala i vackra ord om hur synd det är om människor som kommer in i kunskapslyftet när man själv här i riksdagen har röstat för en begränsning av kunskapslyftet. De pengar som skulle gå till att utbilda människor som inte hade gymnasie- eller yrkesutbildning vill ju moderaterna lägga på forskning.

Jag vill påminna om detta, för det ger ändå en liten relief åt det som Eva Björne nu säger.

Vad beträffar den speciella situation som Eva Björne tar upp är det ju på det sättet att utbildningsbidraget egentligen är att likställa med a-kassa. Det innehåller inget lån. Det är en väldigt förmånlig studiefinansiering. Det är precis som a-kassa. Också när man har a-kassa måste man göra återbetalning om man har tidigare studielån. Så är det. Det här är att jämföra med a-kassa. Precis samma villkor gäller.

Det är en helt annan sak om man har studielån. Om man har studielån är det ju inte meningsfullt att man samtidigt skall betala tillbaka på andra studielån. Men det här är inte ett studielån. Det här är jämförbart med a-kassa.

Jag beklagar som sagt att individer inte har fått kunskap om detta. Det är mycket möjligt att man kan kritisera CSN för att man inte har gett tillräcklig information om detta. Men så är det, och så har det varit hela tiden: A-kassa och motsvarande innebär att man också under den tid man uppbär det måste betala tillbaka på tidigare lån.

Likväl behöver vi ett mer enhetligt studiesocialt system. Det är helt rätt. Jag är glad över att Eva Björne anser det. Dock måste jag åter påminna om att moderaternas representant i den studiesociala utredningen, återigen Ulf Kristersson, motsatte sig det förslag till ett enhetligt studiesocialt system som denna utrednings majoritet lade fram och som innebar högre bidrag och en annan konstruktion på lånen. Han vill inte ha högre bidrag. Jag förmodar att han talade för Moderaterna i det avseendet.

Men visst behövs det ett mer enhetligt system för att främja alla typer av studerande, vuxenstuderande lika väl som studenter. Det blir naturligtvis också lättare att administrera.

Anf. 4 EVA BJÖRNE (m):

Fru talman! Det är rätt att Ulf Kristersson har varit förespråkare för ett nytt studiestödssystem. Den inställningen delar jag också. Studielånen är i dag livstidslån. Man beräknar att de studerande skall hålla på ända fram till pensionen med att avbetala studielånen. Det är ett orimligt system att ha det på det sättet.

Det som nu är situationen för studielånen är att CSN har en helt orimlig arbetsbörda. I och med kunskapslyftet har man fått hand om ytterligare 100 000 personer med studielån. Man har 1,2 miljoner människor som har studieskuld. Man har 800 000–900 000 personer som i det aktuella läget studerar med studielån och studiebidrag av olika slag.

Det gläder mig att ministern säger att man måste göra någonting åt det här. Det är ett akut behov av att man gör någonting. Såvitt jag har förstått skall Britt-Marie Bystedt skyndsamt lägga fram förslag. Jag har inte sett det delbetänkande som kom den 2 mars, men såvitt jag har förstått menar hon att CSN har att handlägga en härva av stöd och att man måste för enkla både stödformerna och CSN:s författningssamling.

Men det som jag upplever som akut nu är att de människor som har kommit in i kunskapslyftet, som har satsat på den här studieformen, som har skaffat sig skulder och som på grund av den här härvan av studiestöd och den enorma arbetsbelastning som ligger på CSN, så att man där inte har klarat uppgiften att informera på rätt sätt, har hamnat i en personlig mycket tragisk situation, där man har ökande skulder, avbrutna studier och brustna illusioner om en bra framtid.

Anf. 5 Utbildningsminister CARL THAM (s):

Fru talman! Som jag nyss sade får man inga ökade skulder genom att ha utbildningsbidrag, för det innehåller inga lån. Det är det som är fördelen med utbildningsbidrag i förhållande till svuxa, som innehåller lån.

Sedan får jag säga att jag håller med om att CSN har en stor och mycket tung arbetsbörda. Det behövs en del rationaliseringar och kanske en effektivisering av myndigheten, men det behövs uppenbarligen också mer resurser. Det är alldeles uppenbart. Det var Britt-Marie Bystedts huvudförslag. Men moderaterna går ju emot det. Redan i nuvarande system går man emot att CSN får nya resurser. Inte nog med det, man vill minska resurserna med 30 miljoner. Det representerar ganska många anställda, kan jag upplysa om. Inte skulle det bli bättre genom att man minskar resurserna.

Beträffande lånebördan måste man först och främst ha klart för sig att de flesta inte har en studiemedelsskuld som räcker hela livet. De flesta har en studieskuld som ligger under 100 000 kr och den betalas av under deras aktiva tid.

Orsaken till att det tar lång tid är ju att det i systemet är inbyggt en trygghetsgaranti, nämligen att man varje år inte skall behöva betala mer än 4 % av sin bruttoinkomst. Det är ju en fördel för den enskilde, för det innebär att om man har låga inkomster i början av sitt yrkesaktiva liv skall man inte tyngas ned av mycket stora studieskulder. Det är klart att man får betala tillbaka snabbare om man vill. Men detta system är en fördel för den enskilde som har en låg inkomst. Det är själva idén med systemet. Och det är den idén som moderaterna vill avskaffa, just den idén.

Likaså vill man avskaffa den möjlighet som för närvarande finns för dem som trots allt inte har betalat tillbaka sina studieskulder, nämligen avskrivning vid pensioneringen. Man vill ersätta studielånen med vanliga banklån. Det vet vi ju hur banklån fungerar. Där ges ingen nåd. Det skall betalas precis i enlighet med den individuella uppgörelsen med banken.

Allt detta går ju ut på, det står uttryckligen inte bara i Ulf Kristerssons motion, utan i motioner som är undertecknade av den moderata partiledaren Carl Bildt, även om han kanske inte kommer ihåg det, att man skall göra det dyrare för den enskilde att studera för att det skall driva fram större löneklyftor.

Jag tycker att det för det första är en mycket cynisk politik. För det andra är den orealistisk. För det tredje innebär den helt säkert att ungdomar som kommer från hem där man inte naturligt är intresserad av studier kommer att dra sig för att bedriva högskolestudier. Det systemet är socialt oacceptabelt och kommer att leda till att färre går vidare till högskolan.

*Fel! Okänt
växelargument.*

Nå, jag anser att vi måste få ett mer sammanhållet och enhetligt studiesocialt system. Det var också innebörden av Studiestödsutredningens betänkande. Det innebar ju att man skulle öka bidragsdelen i systemet – kanske upp till 40 %, i dag är den 28 % – och i andra ändan göra lånesystemet litet tuffare, dvs. ha en snabbare återbetalningstakt. Men det skulle kompenseras genom att själva låneskulden blev lägre genom att bidraget blev högre. Det var idén. Det gick moderaterna emot. Man ville inte ha högre bidrag. Man säger att bidragstänkandet försvårar för individen. Jag kan inte förstå det.

Anf. 6 EVA BJÖRNE (m):

Fru talman! Oavsett vad vi moderater anser kommer nu mer pengar att tillföras CSN på grund av den arbetssituation som har uppstått genom den konstruktion som studielånet nu har. Såvitt jag har förstått har man redan med departementets goda minne börjat anställa personer som skall klara av att handlägga ärenden på CSN så att de studerande skall få sina besked och få veta att de över huvud taget har ett studielån.

Som studielånet nu är konstruerat har jag också förstått att staten några år in på 2000-talet kommer att bli tvungen att på de här studielånen avskriva en väldigt stor summa pengar som man aldrig har möjlighet att få tillbaka. Vid ett par tillfällen har regeln varit att när man har betalat har man fått en del av skulden avskriven. Då har staten fått in väldigt mycket pengar och det har visat sig väldigt bra.

Men dagens situation är att man måste göra det lättare att söka studiestöd. Som det är i dag blir det en större social segregering till högskolestudier därför att det är de som har de ekonomiska möjligheterna att få hjälp av föräldrar och anhöriga att klara av de svåra avbetalningarna som kan kliva in i det här. Det gäller speciellt bland dem som är vuxna, bland dem som har varit arbetslösa en längre tid. De klarar inte det här systemet över huvud taget i dag.

Anf. 7 Utbildningsminister CARL THAM (s):

Fru talman! Det kunskapslyft som regeringen har infört, emot moderaternas tankar och idéer, innebär helt nya chanser för människor att studera genom att de också får en mycket förmånlig studiefinansiering, utan lån, nämligen utbildningsbidrag. Moderaterna har inte vågat gå helt emot på den punkten men man stod för en krympning med ungefär 1 miljard kronor. Det representerar ganska mycket folk. Det är nog litet magstarkt att här bekymra sig över hur det går för människor som kommer in i detta kunskapslyft, för om moderaterna hade fått bestämma hade inte så många människor kommit in i det över huvud taget. Det är det första.

Det andra är att vi behöver ett enhetligt studiesocialt system. Men om det skall vara socialt riktigt utformat kräver det också ett högre bidrag, och det går ju moderaterna emot. Man vill inte ha det. Man säger att bidragstänkandet på något sätt gör att individerna inte blir intresserade av sin utbildning. Det är helt fel. Det är tvärtom en förutsättning för att ungdomar som kommer från studieovana hem skall bli intresserade av högskolan.

Nu finns det en stark våg av många som går till högskolan. Vi kan se det tydligt. Det förutsätter en socialt ansvarsfull politik när det gäller det

studiesociala systemet. Det innebär i sin tur att vi måste avvisa Moderaternas förslag om att överföra detta till bankerna.

Eva Björne sade sist en riktig sak, nämligen att oavsett vad Moderaterna tycker kommer CSN att få förstärkningar som skall underlätta verksamheten. Det är helt rätt. Det visar också att det är viktigt att Moderaterna även fortsättningsvis befinner sig i minoritet.

Överläggningen var härmed avslutad.

2 § Svar på interpellation 1997/98:196 om tjänstebilsbeskattningen

Anf. 8 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s):

Fru talman! Lennart Daléus har frågat mig dels om regeringen avser att tillsätta en utredning eller på annat sätt utvärdera den tjänstebilsbeskattning som infördes för ett år sedan, dels om regeringen avser att genomföra förändringar innebärande en miljödifferentiering av förmånsbilsbeskattningen.

Frågorna är ställda mot bakgrund av att det förekommer uppgifter om att de dieseldrivna bilarnas andel av tjänstebilsmarknaden ökat under år 1997 och att detta skulle bero på att den nya tjänstebilsbeskattningen gynnar dieslbilar.

Den värderingsmodell som gällt det senaste året för beskattning av bilförmån innebär att förmånsvärdet bestäms efter en schablon utan hänsyn till drivmedel. Bilförmånsvärdet beräknas utifrån ett fast belopp, ett ränterelaterat belopp och ett prisrelaterat belopp. Det fasta beloppet är knutet till basbeloppet medan de ränterelaterade respektive prisrelaterade beloppen är beroende av bilens pris. Om det i bilförmånen ingår fritt drivmedel skall den förmånen värderas till marknadsvärdet multiplicerat med 1,2.

Den som själv betalar för drivmedlet till sin förmånsbil har rätt att göra avdrag för kostnaderna för drivmedel när bilen används för resor i tjänsten eller för resor mellan bostaden och arbetsplatsen. Avdraget är schablonmässigt bestämt till 5 kr per mil för kostnaden för dieselolja och till 8 kr per mil för annat drivmedel, dvs. främst bensin.

Den nya beskattningsmodellen för förmånsbilar med separat värdering av drivmedlet har som inriktning att ge tjänstebilsinnehavaren ett incitament att köra mindre privat. Meningen med bestämmelserna är däremot inte att gynna dieseldrivna bilar framför bensindrivna.

I och med att avdragsbeloppen för kostnader för drivmedel är schablonmässigt bestämda medför prisförändringar på diesel respektive bensin också en viss skatteeffekt. Det gäller framför allt när bilförmånsinnehavaren kör mycket i tjänsten eller när han eller hon har stora avdrag för resor mellan bostaden och arbetsplatsen. Större prissänkningar på drivmedel kan då leda till en något gynnsammare skattemässig behandling än avsett medan motsatsen inträffar vid prisökningar. På samma sätt kan förändringar i bränsleförbrukningen för olika bilmodeller få olika skatteeffekter. Reglernas utformning gynnar en bränslesnålare bil, vilket också är avsikten. Det bör dock framhållas att dessa beskrivna skatteeffekter är små i jämförelse med den totala kostnaden för bilen, både för arbetsgiva-

ren och innehavaren av förmånsbilen. Eventuella förändringar i dieselbilarnas andel av förmånsbilsmarknaden torde väsentligen ha sin orsak i bilarnas totalekonomi i jämförelse med andra bilar snarare än i de marginella och oförutsebara skatteeffekter som reglerna om beskattning av bilförmån kan medföra.

Sedan den nya beskattningsmodellen för förmånsbilar började tillämpas har priset på dieselolja sjunkit medan priset på bensin ökat något. Det har också introducerats nya motorer i dieselbilar som har lägre bränsleförbrukning än vad som tidigare var vanligt för motsvarande modeller. Inom Regeringskansliet sker en kontinuerlig uppföljning av bilförmånsbeskattningen. Skulle det visa sig att nuvarande avdragsbelopp för drivmedel medför att det uppkommer en bestående skattefördel av betydelse för en dieseldriven förmånsbil i jämförelse med en motsvarande bensindriven bil kan det bli aktuellt att anpassa avdragsbeloppen till de i så fall ändrade förhållandena.

Avslutningsvis kan jag säga att det inte är aktuellt att införa en differentierad förmånsbeskattning av bilar med hänsyn till deras effekt på miljön. Sådana åtgärder bör enligt min bestämda mening riktas mot fordonsparken i sin helhet och inte vidtas inom ramen för förmånsbeskattningen.

Anf. 9 LENNART DALÉUS (c):

Fru talman! Jag tackar naturligtvis för svaret, och jag tackar av flera skäl. Jag skulle egentligen ha fått svaret i tisdags, men på grund av att jag kom i tidstrångsmål blev det en ändring som kammarkansliet och statsrådet medverkade till. Det tackar jag alldeles särskilt för.

Jag tackar för svaret som gav mycket nyttig och användbar information till mig. Det finns några moment där jag har frågor kvar eller där vi inte riktigt delar samma uppfattning.

Jag har funderat över varför förskjutningen har kommit att äga rum så att det verkar bli fler dieselbilar. Fenomenet tycks vara att när kilometerskatten togs bort och fordonsskatten betalades av arbetsgivaren blev fordonsskatten inte så hög som den egentligen behövde vara för att få en stabil kostnadssituation mellan bilar som drivs med olika drivmedel. Den borde ha blivit fem, den blev fyra gånger. Det har uppstått en lucka, och dessutom betalar inte den som kör bilen. Det verkar som om det är en förskjutning till förmån för dieselbilarna.

En annan förklaring till att dieselbilarna ökar i antal är följande. Visserligen är avdragen relaterade till bränslekostnaderna så att de stämmer mellan diesel och bensin. Dieselbilarna drar mindre bränsle. Det påverkar situationen för den enskilde.

Kunde statsrådet kommentera mina funderingar? Stämmer inte resonemanget? Om det gör det, borde man väl ändå se på om uppgifterna stämmer att dieselbilarna ökar i antal. Min andra fråga till statsrådet i interpellationen är om det inte kan vara skäl att se över detta litet noggrannare. Nu säger statsrådet att det sker en kontinuerlig uppföljning inom Regeringskansliet. Det må väl vara. Det är så pass många frågor som börjar klumpa ihop sig efter den genomförda förändringen av fordonssbeskattningen. Man borde skaffa sig en riktig kartbild med hjälp av en utvärdering. Är det inte läge att göra detta?

Prot. 1997/98:76

6 mars

*Fel! Okänt
växelargument.*

*Fel! Okänt
växelargument.*

Jag tycker att statsrådet missade tyngden i ett tredje moment. Om dieselbilarna ökar i andel av tjänstebilarna, är det inte en isolerad företeelse som hänger samman med "bara" tjänstebilsflottan. De förs över till den totala fordonsparken. Dessa bilar dominerar andrahandsmarknaden.

Jag har respekt för att statsrådet säger att om skatten skall få en miljöinriktning skall inte bara tjänstebilsbeskattningen påverkas. Det är i och för sig riktigt resonerat sett totalt för fordonsbeskattningen. Men om just den delen av den totala fordonsparken blir vägledande för hela systemet, och miljö- hälsoeffekterna av dieselbilarna är sådana att de bör minskas i antal, bör inte den hanteringen påverkas för att styra den totala vagnparken?

Anf. 10 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s):

Fru talman! Jag delar mycket av Lennart Daléus argumentation. Om vi har en beskattningssituation av dieselfordon jämfört med bensindrivna fordon som sammantaget stimulerar en ökad användning av diesel, är det naturligtvis en faktor som måste in i regeringens arbete vid jämförelse av fordons-, bensin- och dieselskatter. Det är en riktig utgångspunkt.

Poängen i svaret är att det inte är framför allt förmånsbilsbeskattningen som kan styra detta. Jag tror att vi befinner oss nära varandra där. Då måste vi se på en sammantagen bild av beskattningen. Det gäller fordonskatter, det gäller bensin- och dieselskatter och om det i tjänstebilsbeskattningen finns oriktiga avdrag.

Tiden har varit för kort sedan den nya tjänstebilsbeskattningen infördes för att göra några stora förändringar. Prisförändringar på marknaden på diesel och bensin ger små effekter via förmånsskattesystemet.

Det nya förmånsskattesystemet för tjänstebilar har ju införts framför allt av miljöskäl. Det gamla systemet gav ganska konstiga incitament. Det var en överbeskattning av tjänstebilar generellt sett. Skulle man som privatperson få det lönsamt med sin tjänstebil var man tvungen att köra mycket privat. Den situationen har vi kommit ifrån. Men när vi bryter ut drivmedelskostnaden ur förmånsskattesystemet och man själv får betala för det, eller betala förmånsskatt om arbetsgivaren betalar det åt en, blir det naturligtvis schablonbelopp. De schablonbeloppen kan vi inte justera för tätt, utan vi måste vara säkra på att det har skett en väsentlig förändring i relativpriser som är bestående. Vi följer självfallet den utvecklingen noga, och vi kommer att föreslå förändringar när vi finner det påkallat.

När det gäller Lennart Daléus bredare fråga, om dieselfordon generellt sett är gynnade av skattesystemet i dag, är det en fråga som vi ser över i Trafikbeskattningsutredningen. Där tar vi in frågor kring fordonskatten och skall också ta in frågor om relationerna mellan diesel- och bensinbeskattningen. Samtidigt ser vi över hela energiskattesystemet, och även där kommer självfallet den här typen av frågeställningar in. Det arbetet kommer att pågå fram till hösten. Jag tror att det kommer att finnas anledning att föreslå förändringar både på fordonskattesidan och i relationerna mellan bensin- och dieselskatter, om det går att visa att vi har den typen av situation, som Lennart Daléus argumenterar för, att vi i Sverige har en viss stimulans av dieselfordon.

Fru talman! Det är uppenbart att vi ser rätt likartat på frågan, så det är egentligen inte mycket att argumentera kring. Jag tar det ändå som att statsrådet håller med om att det finns effekter av den förändrade tjänstebilsbeskattningen som man möjligen inte räknade med, som börjar komma i dagen nu när det har rullat ett tag. Det är då bra att skatteministern säger att det också, givet att man kan verifiera förändringar som man egentligen inte vill ha, kan bli aktuellt att ändra avdragskostnader eller andra delar i det här systemet. Det är glädjande.

Den andra delen gällde om detta sker genom ett fortlöpande arbete i Regeringskansliet eller i form av en regelrätt utredning. Jag är tilltalad av utredningar, med den öppenhet som de kan medföra och den kontinuerliga informationsspridning som kan ske kring förändringen. Men andra arbetssätt kan möjligen också vara rimliga.

Det viktiga är att en förändring kommer till stånd snabbt, om det nu sker en sådan förändring som jag pekade på i interpellationen. De siffror som jag har kunnat se visar att det under första kvartalet 1997 kunde förmärkas en rejäl förskjutning över till dieslbilar på tjänstebilsmarknaden. Om den förskjutningen fortsätter och har en storlek av många procentenheter, som det verkar, måste den stoppas ganska snabbt.

Därför kan jag fråga statsrådet om det är något tidsperspektiv i detta. Sker det nu en sådan kontinuerlig uppföljning att statsrådet och regeringen är beredda till åtgärder som kan förhindra en kantring till förmån för dieslbilar?

Man skall inte racka ned på dieslbilar alltför mycket. Det är uppenbart att hälsoeffekterna är det stora problemet med dieslbilar, men de kan ha en miljöeffekt som är gynnsammare än vad bensinbilar har. Det är inte alldeles enkelt.

Jag tar alltså detta med tidsperspektivet som en avslutande fråga.

Fru talman! Jag delar Lennart Daléus uppfattning att det inte är så enkelt att man kan säga att diesel generellt sett är sämre på alla punkter. Det är lägre bränsleförbrukning, och koldioxideffekten är annorlunda. Sedan är det partikelproblematiken och de effekter den kan få, och den avvägningen måste man göra.

Vi ligger nära varandra, tror jag, men bara för att vara tydlig vill jag peka på att det är två saker. När det gäller just tjänstebilssystemet och den beskattningsmodell vi nu har haft under ett år, kommer det inte i sig att utredas. Det är ett bra system. Det ger incitament till att vara försiktig med sin privatkörning, och det ger positiva miljöeffekter. Vi har också fått bort överbeskattningen på tjänstebilarna. Det innehåller schabloner, och de ses alltid över. Om det händer stora relativprisförändringar på marknaden mellan bensin och andra drivmedel måste de schablonerna självfallet förändras. Det behöver inte utredas närmare, utan vi gör det i det läget när vi uppfattar det som mer permanenta förändringar.

En sittande utredning tittar på vägtrafikens beskattning generellt sett, på fordonsskatter och allt det som hör därtill. De tittar på det utifrån miljöperspektiv och säkerhetsperspektiv. Det finns anledning för den utredningen att ta in detta i sitt arbete.

När vi gjorde förändringen på grund av EU-medlemskapet och tog bort kilometerskatten och införde förändringen i fordonsskatten för dieslbilar gjordes det i en viss miljö under vissa förutsättningar, och de förutsättningarna kan ha förändrats. Vi har olika beskattning av gamla och nya dieslbilar, som var motiverat vid den tidpunkten men som ju längre tiden går blir svårare att motivera. Det tittar utredningen också på. I den delen kommer vi också att få besked under hösten om vilka rimliga relationer som det bör vara inte minst på fordonsskatten.

Överläggningen var härmed avslutad.

3 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades

Propositioner

1997/98:92 till jordbruksutskottet

1997/98:93 till utbildningsutskottet

1997/98:99 till lagutskottet

Motioner

1997/98:Ju23–Ju26 till justitieutskottet

1997/98:Ju27 yrk. 1–18 och 20–24 till justitieutskottet
yrk. 19 till arbetsmarknadsutskottet

1997/98:Ju28 yrk. 1–16 till justitieutskottet
yrk. 17–22 till arbetsmarknadsutskottet

1997/98:Ju29–Ju31 till justitieutskottet

1997/98:Ju32 yrk. 1–9 till justitieutskottet
yrk. 10–14 till arbetsmarknadsutskottet

1997/98:A8 till arbetsmarknadsutskottet

1997/98:U14–U21 till utrikesutskottet

4 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Proposition

1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling

Socialförsäkringsutskottets betänkande

1997/98:SfU8 Socialförsäkringens administration

Socialutskottets betänkanden

1997/98:SoU14 Vissa alkoholfrågor

1997/98:SoU15 Läkemedelsfrågor

1997/98:SoU16 Handikappfrågor

1997/98:SoU20 Tobaksfrågor

Jordbruksutskottets betänkanden
1997/98:JoU14 Livsmedelskontroll och genteknik
1997/98:JoU16 Vissa forskningsfrågor
1997/98:JoU17 Kärnsäkerhet

Bostadsutskottets betänkanden
1997/98:BoU7 Vissa frågor om hyresrätt och bostadsrätt m.m.
1997/98:BoU8 Vissa va-frågor m.m.
1997/98:BoU9 Vissa frågor om länsförvaltningen m.m.

5 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställts

den 6 mars

1997/98:512 av *Rose-Marie Frebran* (kd) till justitieministern
Utvidgning av Registernämnden
1997/98:513 av *Göran Hägglund* (kd) till försvarsministern
SOS Alarm och försäljning av nyhetstips
1997/98:514 av *Inga Berggren* (m) till statsrådet Thomas Östros
Fastighetsskatten
1997/98:515 av *Ann-Kristin Føsker* (fp) till statsrådet Pierre Schori
Iranskt medborgarskap
1997/98:516 av *Berndt Ekholm* (s) till utrikesministern
Ungdomsrepresentant i Sveriges FN-delegation
1997/98:517 av *Lars Björkman* (m) till utrikesministern
Kosovo
1997/98:518 av *Ragnhild Pohanka* (mp) till utrikesministern
Kosova
1997/98:519 av *Marietta de Pourbaix-Lundin* (m) till kulturministern
Levande djur som konstföremål
1997/98:520 av *Fanny Rizell* (kd) till kulturministern
Göteborgs stadsteater
1997/98:521 av *Ann-Kristin Føsker* (fp) till kulturministern
Kulturhuvudstadsåret och de fria teatergrupperna

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll
tisdagen den 10 mars.

Prot. 1997/98:76
6 mars

*Fel! Okänt
växelargument.*

6 § Kammaren åtskildes kl. 9.36.

Förhandlingarna leddes av talmannen.

Vid protokollet

ANNALENA HANELL CARPELAN

/Barbro Nordström

*Fel! Okänt
växelargument.*

1 § Svar på interpellation 1997/98:193 om studiestödssystemet	1
Anf. 1 Utbildningsminister CARL THAM (s).....	1
Anf. 2 EVA BJÖRNE (m).....	1
Anf. 3 Utbildningsminister CARL THAM (s).....	2
Anf. 4 EVA BJÖRNE (m).....	3
Anf. 5 Utbildningsminister CARL THAM (s).....	4
Anf. 6 EVA BJÖRNE (m).....	5
Anf. 7 Utbildningsminister CARL THAM (s).....	5
2 § Svar på interpellation 1997/98:196 om tjänstebilsbeskatt-	
ningen.....	6
Anf. 8 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s).....	6
Anf. 9 LENNART DALÉUS (c).....	7
Anf. 10 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s).....	8
Anf. 11 LENNART DALÉUS (c).....	9
Anf. 12 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s).....	9
3 § Hänvisning av ärenden till utskott	10
4 § Bordläggning.....	10
5 § Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	11
6 § Kammaren åtskildes kl. 9.36.....	12

