

Riksdagens protokoll

2011/12:30

Fredagen den 11 november

Kl. 09.00 – 12.30



Protokoll
2011/12:30

1 § Anmälan om inkomna uppteckningar från EU-nämndssammanträden

Förste vice talmannen anmälde att uppteckningar från följande EU-nämndssammanträden inkommit:
torsdagen den 13 oktober
onsdagen den 19 oktober

2 § Anmälan om inkommen faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen

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

2011/12:FPM24 Strukturfondsförordningar för perioden 2014–2020
KOM(2011)607, KOM(2011)610, KOM(2011)611, KOM(2011)612, KOM(2011)614 och KOM(2011)615 till näringsutskottet

3 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelser:

Interpellation 2011/12:85

Till riksdagen

Interpellation 2011/12:85 Översvämningsrisk i Vänern och Arvika
av Jonas Sjöstedt (V)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 13 december 2011.
Miljöministern har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 10 november 2011

Miljödepartementet

Lena Ek (C)

Enligt uppdrag

Lena Ingvarsson

Expeditions- och rättschef

Till riksdagen

Interpellation 2011/12:102 Sveriges position i förhandlingarna under Durbanmötet

av Jens Holm (V)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 1 december 2011. Miljöministern har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 10 november 2011

Miljödepartementet

Lena Ek (C)

Enligt uppdrag

Lena Ingvarsson

Expeditions- och rättschef

4 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades

Motioner

2011/12:So4 och So5 till socialutskottet

EU-dokument

KOM(2011)656 till finansutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 5 januari 2012*.

*Svar på
interpellationer*

5 § Svar på interpellation 2011/12:55 om kassationen av livsmedel fram till 2025

Anf. 1 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Pyry Niemi har frågat mig vilka åtgärder regeringen planerar för att halvera kassationen av livsmedel fram till 2025, vilka åtgärder regeringen planerar att vidta för att komma åt problemen med bäst-föredatum samt vilka åtgärder jag avser att vidta för att minska kassationen av färsk frukt och grönsaker mot bakgrund av att det finns uppgifter om att 30 procent slängs bort innan det når slutkonsumenterna.

Det är ett viktigt område som Pyry Niemi tar upp, och personligen har jag engagerat mig i denna fråga. Det är nödvändigt att vi alla genom vårt eget agerande ser till att minska svinnet. Det är också viktigt att vi kan vidta åtgärder för att kunna föra en ansvarsfull politik på det här området, det vill säga en politik som innebär att kommande generationer också kan bruka och tillvarata de resurser som vi i dag tar för givna.

Jag vill lyfta fram olika aktiviteter som pågår inom mitt ansvarsområde.

Livsmedelsverket arbetar till exempel för att frågor om matsvinn integreras vid måltider inom förskola, skola, vård och omsorg. Verket är i slutskedet av att utarbeta råd till hushållen om hur livsmedelssvinnet kan

minskas genom bland annat bra förvaring av livsmedel och god planering. Vad varje enskild individ gör i sin vardag har stor betydelse.

Verket avser också att ge vägledning till storhushåll och butiker om hur gällande livsmedelslagstiftning kan tolkas, i syfte att minska livsmedelssvinnet. Livsmedelsverket har även påbörjat ett arbete med att försöka identifiera områden där ändrad tillämpning av livsmedelslagstiftningen skulle kunna leda till minskat livsmedelssvinn utan att livsmedelssäkerheten äventyras eller försämrats.

Inom satsningen Sverige – det nya matlandet pågår fyra olika projekt som rör matsvinn. En nationell samverkansgrupp för minskat matavfall har bildats med syftet att minska svinnet genom samverkan i hela livsmedelskedjan. I samverkansgruppen ingår aktörer från myndigheter, forskare, intresseorganisationer och livsmedelsbranschen.

Europeiska kommissionen har för avsikt att under 2013 specifikt lyfta fram matavfallsproblematiken och i samband med detta också göra en översyn av användningen av bästföremärkning.

Jag vill också påminna Pyry Niemi om det arbete min kollega, miljöminister Lena Ek, ansvarar för i den av regeringen tillsatta parlamentariskt sammansatta beredningen Miljömålsberedningen. Beredningens övergripande uppdrag är att utveckla strategier med etappmål, styrmedel och åtgärder inom av regeringen prioriterade områden. Det nya miljömålssystemet innebär att de tidigare delmålen ska ersättas med etappmål och att dessa etappmål kan vara delar i strategier som behövs för att lösa miljöproblemen inom en generation.

I mars 2011 redovisade Miljömålsberedningen ett betänkande (SOU 2011:34) med bland annat etappmål på avfallsområdet om en ökad resurshushållning i livsmedelskedjan till 2015 genom att

- matavfallet minskar med minst 20 procent jämfört med år 2010
- minst 40 procent av matavfallet från hushåll, storkök, butiker och restauranger behandlas biologiskt så att växtnäring och energi tas till vara
- minst 60 procent av fosforföreningarna i avlopp tas till vara och återförs till produktiv mark, varav minst hälften återförs till åkermark.

Betänkandet har varit ute på remiss och behandlas för närvarande inom Regeringskansliet. Regeringen kommer naturligtvis att i denna fråga återkomma till riksdagen med information om vilka åtgärder som regeringen bedömer behövs för att målen ska kunna nås. Samtidigt arbetar Naturvårdsverket med att färdigställa en nationell avfallsplan över åtgärder som behöver genomföras av olika aktörer för att uppnå en ökad resurshushållning bland annat i livsmedelskedjan.

Med alla de aktiviteter och projekt som pågår är jag övertygad om att alla inblandade aktörer känner ett stort ansvar för frågan och arbetar för att resurserna ska tas till vara på bästa sätt. Det är med olika etappmål som ett långsiktigt arbete och målsättningar kan förverkligas. Jag bedömer att förutsättningarna är mycket goda för att de förslagna etappmålen kommer att nås.

Prot. 2011/12:30
11 november

*Svar på
interpellationer*

Anf. 2 PYRY NIEMI (S):

Fru talman! Jag vill tacka landsbygdsministern för svaren. Det är också bra att redovisa de framtida målsättningarna, men som alltid måste även målformuleringar grundas i aktiv handling. Det är okej att hänvisa till övriga aktörer, men jag ställer frågor om vad regeringen avser att göra och vilka konkreta åtgärder som kommer att vidtas.

Fru talman! De många frågorna kring livsmedelsförsörjningen hänger ihop. Vi lever i en värld där befolkningen väntas öka till nio miljarder år 2050, och vi måste öka livsmedelsproduktionen med 70 procent för att klara av den växande befolkningens behov av mat. Två av sju är undernärda. Det finns uppenbara orättvisor i fördelningen av mat. Många av utvecklingsländerna visar stora framgångar i att öka graden av självförsörjning när det gäller livsmedel, men många fler har fortsatt stora utmaningar – inte minst kopplat till de växande klimatutmaningarna.

Sverige och hela EU har ett stort ansvar att genom aktiv handling förbättra fördelningen av livsmedel inom EU och givetvis globalt, med syftet att den växande befolkningen ska ha tillgång till mat. Detta bör ske samtidigt som vi optimerar och klimatanpassar primärproduktionen och logistiken fram till konsument så att mer mat når människorna och en betydligt mindre mängd mat kasseras av olika skäl.

Fru talman! Vi behöver omvärdera och se över regelverket för bästföredatum och överväga en helt ny märkningsterminologi. Minst-hållbartill är ett förslag som finns i debatten.

Många är i dag väldigt styrda av livsmedelstillverkarnas bästföredatummärkning. Det är problematiskt. Givetvis ska den mat som vi konsumerar vara tjanlig och ätbar, men samtidigt är bästföredatumet en signal om att det är dags att slänga innehållet och handla en ny förpackning mjölk eller dylikt. Det finns alltså inget frivilligt incitament för livsmedelstillverkare och andra till att fixa till minst-hållbartill-märkning eftersom det sannolikt minskar försäljningen av färskvaror som mjölk, bröd och kött.

Vi behöver i samarbete med livsmedelindustrin och detaljhandeln utarbeta en plan för hur mängden mat som slängs kan minska. Visst är det bra ifall det kan ske en förändring på frivillighetens grund, men i vissa fall måste vi kanske ta till politiska styrmedel för att minska spill, svinn och kassation.

Vi måste diskutera ett nytt miljömål, till exempel om minskad mängd slängd mat. Det är också ett delmål för att minska avfallsmängden. Jag är inte främmande för fler styrmedel. På kommunnivå använder man ju viktbaserad avfallstaxa, alltså att man helt enkelt betalar mer om man slänger mer.

Enligt Naturvårdsverkets statistik fördelas matavfallet per år så här: livsmedelindustrierna 540 000 ton, grossister och butiker 110 000 ton, restauranger och storkök 299 000 ton och hushållen 905 000 ton. Det intressanta i sammanhanget är att hushållen står för endast 60 procent av matavfallet. Det betyder att innan maten ens nått konsumenterna går en stor del till spillo, helt i onödan kan man tycka. Inom EU slängs det mat motsvarande 779 kilo per person och år. I Sverige är siffran något bättre, 100 kilo per person och år. Men samtidigt slängs det bort 500 gram mat per person och vecka. Det är ganska alarmerande.

Det här manar till eftertanke. För varje onödigt slängd matportion brister vi i effektivitet avseende livsmedelsförsörjning. Det handlar alltså om att vi faktiskt ökar CO₂-utsläppen inom EU med 170 miljoner ton per år som en följd av allt svinn och all kassation. En tredje faktor är kostnaderna eller omvänt samhällsvinsterna.

Enligt Naturvårdsverket skulle de samhällsekonomiska vinsterna bli 11–23 miljarder per år om vi minskade livsmedelssvinnet – enormt mycket pengar som kunde användas till annat.

Anf. 3 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! I Sverige brukar vi arbeta genom våra myndigheter, myndigheter som lyder under regeringen. Jag tycker att det är ett bra sätt att arbeta. Vi använder våra myndigheter i det här sammanhanget på ett flertal sätt, som jag nämnde i mitt interpellationssvar.

Fru talman! Inom projektet Sverige – det nya matlandet finns det, som jag sade i svaret, ett antal projekt i gång för att komma till rätta med den problematik som jag tror att Pyry Niemi och jag är helt överens om att vi måste göra något åt.

Bland annat pågår det inom projektet Sverige – det nya matlandet arbete genom Institutet för livsmedel och bioteknik, SIK, som arbetar med projektet Minskat svinn i livsmedelskedjan – ett helhetsgrepp, som de har döpt sitt projekt till. Där undersöker man mängden svinn men också orsaken till att det finns svinn och möjliga förbättringsåtgärder för att minska svinnet i hela livsmedelskedjan.

Det pågår också ett projekt som är döpt till Minska svinnet genom att hantera kylda och djupfrysta produkter. Det finns också ett projekt som är benämnt Du kan vinna på att låta svinnet försvinna. Det handlar om att kylda och frysta produkter jämförs och data inhämtas från olika aktörer i kedjan.

När arbetet i projekten är klart är det självklart att det kommer att användas i den så kallade praktiska verkligheten. Och jag vill betona de här arbetena av ett specifikt skäl, nämligen att projekten är medfinansierade av intressenterna i branschen. I det senare fallet är till exempel livsmedelsföretagen involverade som delfinansierare, vilket tyder på att de också är intresserade av att ta tag i den här problematiken.

Ett annat projekt som jag också gärna vill nämna i sammanhanget står Hushållningssällskapet för. Där har man lagt upp en webbportal som är döpt till mindrematsvinn.nu och bygger på erfarenheter. Men där redovisas också goda exempel som finns på den lokala och regionala nivån. Den är alltså en utmärkt idébank för den som är intresserad, den intresserade konsumenten men också aktörerna i kedjan kan ha användning av att ta vara på de goda exempel som finns på det här området – detta sagt utöver vad som är redovisat i mitt svar. Detta är alltså en del av det miljömålsarbete som bedrivs inom ramen för Miljömålsberedningen.

Anf. 4 PYRY NIEMI (S):

Fru talman! Vid LRF är man bekymrad över att Sverige har en hög livsmedelsimport. Ur en primärproducenters perspektiv är det givetvis tufft att konkurrera med oftast billigare importerade livsmedel, samtidigt som mycket av den producerade maten aldrig exponeras för konsumenten. Det här är inget nytt fenomen utan en trend som pågått en längre tid. Men

Prot. 2011/12:30

11 november

Svar på
interpellationer

det hänger ihop med hela resonemanget kring matsvinnet. Någonstans brister det i hela produktionskedjan när väldigt mycket mat blir bortslängd, ofta också importerad mat. Logistiken blir därmed ologisk.

Det transporteras mat i Sverige och övriga EU-länder som sedan kastas bort. Det är ett systemfel som har många aktörer och som kräver politisk styrning när aktörerna av olika skäl inte kan inse eller har förmågan att med paraplyblick överblicka slutresultatet. Det är ett slöseri med livsnödvändiga resurser som med rätt styrning och motivation förhoppningsvis kommer fler till godo.

Vad är då orsakerna till svinnet och kassationen inom livsmedelsindustrin? Jo, det finns naturligtvis ett flertal faktorer. Leverans av skadade varor, byte av produkter i produktionslinjen, viktvariationer, defekta produkter, produkter som har ramlat av transportbandet eller retur från butikerna.

I en rapport från Avfall Sverige har kassationen från livsmedelsindustrin granskats, främst för att se vilka förpackningar som kan återvinnas. Här syns tydligt att de största kassationerna finns i mejerierna och bagerierna.

I butikerna handlar det nästan uteslutande om passerat bästföredatum, som i sin tur beror på felbedömningar vid beställningen, oregelbundna köpmönster hos kunderna, konkurrenters eller egna kampanjer som leder till överblivna varor, ofördelaktig produktplacering i butikshyllorna och butiker som medvetet håller ett brett beständigt sortiment för att kunna rikta sig mot en bestämd kundkrets. Enligt Avfall Sverige är kassationen alltid störst av mjölk- och bageriprodukter.

Vad är det då som händer med avfallet? Enligt en svensk emissionsdatorapport om livsmedelsindustrins matavfall går 71 procent av matavfallet från livsmedelsindustrin till rötning och kompostering. Det är bra. Samtidigt återvinns hushållens matavfall till 24 procent biologiskt. Resten bränns eller energiåtervinns. Men mycket kommer aldrig den industrin till godo, och det är inte så bra.

Fru talman! Kan vi göra något politiskt? Givetvis. Landsbygdsministern har också visat på ett antal bra exempel. Men jag vill ändå poängtera att det finns så mycket mer att göra. Det kräver också en aktiv politisk handling, inte bara genom att tala via myndigheterna.

Det finns studier i Göteborg till exempel som visar att man har goda möjligheter att minska hushållssvinnet genom att coacha familjer till en hållbarare livsstil. Att ändra datummärkningen från bästföre till minst-hållbar-till har enligt EU:s miljödirektorats rapport BIO-IS 2010 den bästa effekten och beräknas bara den kunna minska livsmedelssvinnet med 20 procent. Det är några relativt enkla åtgärder som kan genomföras kommunalt men också nationellt med tydliga initiativ över hela landet.

När det handlar om bästföredatum är det sannolikt svårt att ändra livsmedelshandlar- och konsumentbeteende utan att märkningen ändras, till exempel till minst-hållbar-till. Det skulle minska incitamentet hos livsmedelstillverkare att överproducera varor med syftet att sälja mer än vad som egentligen behöver konsumeras.

Den offentliga upphandlingen av mat och hanteringen av densamma kräver också tydlig styrning i produktionsleden men också i slutförbrukarleden äldreomsorg, hälso- och sjukvård och skolor. Det behövs betydande insatser, inte minst från Miljöstyrningsrådet, avseende vilken kva-

litet som bör handlas in för att råvarorna ska hålla en kvalitet som lockar brukarna till att äta måltiderna, samtidigt som storköken måste arbeta envetet med att producera måltider som faktiskt äts upp.

Prot. 2011/12:30
11 november

*Svar på
interpellationer*

Anf. 5 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Låt mig upprepa meningen: Du kan vinna på att låta svinnet försvinna. Det gäller i alla led. Det gäller för oss konsumenter och självklart i alla led mellan jord och bord. Ingen aktör i denna kedja är intresserad av att göra något annat än att ta vara på så mycket som möjligt av det som tillförs kedjan. Det ligger ekonomi och pengar i detta för oss konsumenter och för alla led i kedjan.

Därtill kommer problemet att det svinn som uppstår av olika skäl, vilket Pyry Niemi redovisade på ett förtjänstfullt sätt, är kostsamt om man inte gör något bra av det som ändå uppstår till följd av att något hänt utefter kedjan.

Låt mig redovisa några andra projekt som vi har i gång för att ta till vara det svinn som trots allt uppstår. Man ska nyttiggöra det i stället. Det är ett av skälen till att regeringen har gett myndigheter i uppdrag att under detta år redovisa vad man kan göra och hur man kan förbättra användningen av det svinn som finns.

Det är viktigt att vi ser avfallet som en resurs. Denna resurs kan användas till att till exempel producera biogas som är en nyttighet för vårt samhälle. Jordbruksverket kommer under december månad med en rapport som är beställd av regeringen om hur man har gjort för att nyttiggöra avfallet i ett trettiotal kommuner runt om i landet.

Rapporten är ännu inte publicerad i sin helhet, men man kan ändå få fram ett antal goda exempel på insamlingsproblematik och teknik på större och mindre orter för att som sagt nyttiggöra den produkt som i dag många gånger är både ett miljöproblem och ett resursproblem.

Jag ser rapporten som ytterligare en möjlighet att komma till rätta med den problematik som är under debatt i dag. Vi ska på alla sätt hjälpa åt för att få ned det resursslöseri som det är att inte använda sig av produkter i vårt samhälle.

Anf. 6 PYRY NIEMI (S):

Fru talman! Landsbygdsministern pekar på ett antal viktiga och nödvändiga åtgärder, och det gläder mig. Vi har säkert en samsyn i det mesta. Samtidigt är det viktigt att poängtera att frågan är av sådan karaktär att jag förväntar mig att landsbygdsministern efter denna interpellation ser till att i stor utsträckning möta livsmedelsindustrin och primärproducenterna. Jag vet att landsbygdsministern ofta möter dem, men det går inte nog att understryka värdet av dessa kontakter. En massa samhällsvinster kan göras.

I Sverige kan vi spara mellan 11 och 23 miljarder kronor bara genom att minska mängden matavfall och göra bra saker av det, till exempel biogas, eller inte producera så mycket eftersom det ändå inte kommer konsumenterna till godo.

Detta har också tagits på stort allvar i Europaparlamentet som nu försöker hitta en strategi för att halvera matavfallet inom EU fram till 2025. Jag vet att den signalen har nått regeringen, men även om vi är duktigare än genomsnittet i EU på att ta hand om vårt matavfall producerar vi ändå

100 kilo matavfall per person och år. Det är tillräckligt mycket för att det ska vara ett stort problem.

Det är illa att det är sådana brister i hela produktionsledet. Det gläder mig att det har tagits initiativ, men det är inte tillräckligt.

Jag utgår från att landsbygdsministern i allt väsentligt och vid varje tillfälle då detta kommer upp driver på, tar ett stort ansvar i samhällsdebatten, visar ett stort engagemang och ger tid för dessa viktiga nationella, europeiska och inte minst globala livsmedelsförsörjningsfrågor.

Anf. 7 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Jag tackar Pyry Niemi för interpellationen. Jag anser att frågeställningen är av sådan vikt att vi tillsammans ska försöka göra vårt bästa för att lösa problemet. Det är viktigt av resurshushållningsskäl och även av ekonomiska skäl för oss konsumenter och för andra aktörer i kedjan.

Därtill kommer de etiska skälen. Det är omkring en miljard människor i vår värld som inte alla dagar på året kan äta sig mätta. Då är det förfärligt att det slängs och försvinner så mycket mat i kedjan från jord till bord.

Låt oss därför göra vad vi kan och hjälpas åt för att få bort så mycket svinn som möjligt och nyttiggöra det svinn som trots allt uppstår så att det inte blir ytterligare ett problem.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på interpellation 2011/12:56 om EU:s regler för införsel av djur

Anf. 8 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Kent Ekeröth har frågat miljöministern om hon avser att verka för att EU:s påbud gällande villkor för införsel av hundar till Sverige ska följas. Om så inte är fallet frågar Kent Ekeröth vad miljöministern avser att göra åt situationen. Kent Ekeröth frågar också om miljöministern kommer att verka för att Sverige ska vägra följa EU:s påbud.

Interpellationen har överlämnats till mig.

Först vill jag påpeka att det inte stämmer att EU-kommissionen har föreslagit att avmaskning inte längre ska vara obligatoriskt. Tvärtom har kommissionen antagit en förordning om obligatorisk avmaskning av hundar före införsel till länder som är fria från rävens dvärgbandmask. Denna förordning väntas träda i kraft den 1 januari 2012 då nuvarande övergångsregler upphör att gälla. Det kommer således fortsatt att vara obligatoriskt att avmaska hundar före införsel till de EU-länder som har dokumenterat att de är fria från dvärgbandmasken.

Jag anser att det är av stor vikt att de länder som i dag betraktas som fria från rävens dvärgbandmask får fortsatt möjlighet att skydda sig från parasiten. När ett land väl är smittat kan det dock ifrågasättas om generell avmaskning av alla hundar före införsel har någon större riskminskande effekt.

Jag anser i likhet med Kent Ekeröth att det är mycket olyckligt att rävens dvärgbandmask nu finns i Sverige. Det är viktigt att vi hanterar riskerna som detta kan leda till på ett ansvarsfullt sätt. Omedelbart efter att parasiten hade påvisats i februari 2011 gav regeringen Jordbruksverket och Socialstyrelsen i uppdrag att tillsammans med övriga berörda myndigheter och organisationer utreda vilka åtgärder som är nödvändiga för att skydda folkhälsan.

Av myndigheternas rapport, som överlämnades till regeringen den 15 juni, framgår att riskerna för folkhälsan i nuläget är låga och att de sannolikt kommer att fortsätta att vara låga. Myndigheterna arbetar för att bemöta den oro som parasiten ändå kan väcka hos människor och för att kunna hantera de risker som kan uppstå i framtiden om parasiten får en större spridning i landet. En utökad övervakning kommer att genomföras för att klarlägga smittans utbredning och för att klarlägga om parasitförekomsten ökar. En handlingsplan kommer att tas fram för att kunna hantera situationen om parasitförekomsten lokalt skulle bli hög.

Oavsett utbredningen av smittan hos räv i Sverige är det enligt rapporten troligt utifrån erfarenheter från andra länder att smitta till människor kommer att vara ovanlig. Kunskapen om de viktigaste smittkällorna är bristfällig, men risken att smittas via bär bedöms vara mycket liten enligt svensk och internationell expertis. Tyvärr har det förekommit en hel del överdrifter i rapporteringen, och just bärplockning har utmålats som en stor risk. Jag beklagar detta och anser att det är viktigt att vi baserar information och åtgärder på experternas råd.

Myndigheterna kommer att vidta åtgärder för att informera om parasiten och hur den sprids. Det är bland annat viktigt att människor är medvetna om att avföring från räv kan innehålla parasitägg och att det därför till exempel är olämpligt att mata rävar i trädgården. Det är också viktigt att informera hundägare att hundar som äter sork kan vara smittade och att risken kan undanröjas genom avmaskning. Enligt Livsmedelsverket finns det däremot ingen anledning för människor att ändra sina vanor gällande bärplockning.

Anf. 9 KENT EKERÖTH (SD):

Fru talman! Jag tackar landsbygdsministern för svaret. Landsbygdsministern säger just det som jag varnade för i min interpellation. Jag citerar vad jag skrev och det som SVT tog upp: "Nu när dvärgbandmasken dykt upp i Sverige tillåter inte EU-kommissionen längre kravet på att hundar och katter ska vara avmaskade när dom förs in. Något som man på Statens veterinärmedicinska anstalt tycker är mycket olyckligt. Att reglerna tas bort tror man kommer innebära att smittan kommer sprida sig fortare än tidigare."

Eftersom det nu har konstaterats att Sverige har fått in dvärgbandmasken är det enligt EU:s egna regler, som landsbygdsministern konstaterar i sitt svar, endast obligatoriskt för länder där denna parasit ej påträffats. I Sverige har den påträffats, alltså får det inte längre vara obligatoriskt med avmaskning i Sverige. Det är grunden till mina frågor, som därmed kvarstår.

Landsbygdsministern sade i sitt svar: "När ett land väl är smittat kan det dock ifrågasättas om generell avmaskning av alla hundar före införsel har någon större riskminskande effekt."

Som jag tidigare redovisat anser alltså Statens veterinärmedicinska anstalt att smittan på grund av detta kommer att sprida sig fortare än tidigare. Det vore konstigt annars. Det är knappast till hjälp för bekämpningen av smittspridningen att snällt följa EU:s påbud som innebär att man inte får avmaska. Hur skulle det påverka situationen positivt? Om ett eller flera sådana djur förs in i Sverige ökar smittan per definition i Sverige. Statens veterinärmedicinska anstalts slutsats är därför högst befogad och logisk.

Därför oroar det mig att ministern verkar tro att kommissionens förordning hjälper Sverige när den i stället stjälper Sverige eftersom obligatoriet inte längre gäller i Sverige. Det är alltså en direkt försvagning av vår ambition att hålla den svenska naturen så fri som möjligt från parasiter. Ministern delar inte Statens veterinärmedicinska anstalts bedömning som ju framstår som logisk och rak. Frågan är varför man över huvud taget har fått för sig att det inte ska vara obligatoriskt med avmaskning. Det är givetvis för att EU lägger sig i igen.

Man pratar om att det ska vara fri rörlighet inom EU. Även med denna princip måste man väga fördelarna mot nackdelarna. Det är självklart att fri rörlighet för exempelvis husdjur inte kan vara viktigare än att minska spridningen av en för människor allvarlig, ibland till och med dödlig, smitta.

Att regeringen har tillsatt en utredning för att bedöma riskerna är naturligtvis inte fel, men det utesluter inte att man samtidigt verkar för att begränsa spridningen inom landet.

Att intresset för att gå emot EU:s påbud är obefintligt kommer emellertid inte som någon överraskning. Såväl denna som föregående regeringar har uppvisat en sällan skådad eftergivenhet när det gäller EU:s krav på i princip alla områden. Om jag eller Sverigedemokraterna hade fått bestämma hade vi inte heller lidit under EU-byråkraternas överstatliga klåfingrighet. När den tidigare regeringen nu har försatt oss i denna sits återstår enligt mig bara att uppvisa lite ryggrad mot EU.

Eftersom EU:s påbud gäller i Sverige i och med att vi har ertappats med dvärgbandmask kvarstår alltså mina frågor:

Ämnar ministern tyst efterkomma EU:s påbud att Sverige inte får ha obligatorisk avmaskning eftersom smittan de facto påträffats i Sverige? Om inte, vad kommer ministern att göra åt denna ohållbara situation?

Anf. 10 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Tack för interpellationen.

Det är mycket ovanligt att hundar bär på rävens dvärgbandmask. Det är, såvitt känt, endast genom att äta en smittad sork som hundar kan smittas. De flesta sällskapshundar äter sannolikt inte sorkar. Även i de länder där dvärgbandmasken är tämligen vanlig är det bara en bråkdel av sorkarna som bär på ifrågavarande smitta.

Låt oss också komma ihåg att även om inhemska hundar kan smittas, eftersom vi numera har parasiten i vårt land, är risken för att en hund smittas i Sverige extremt liten eftersom det antagligen är mycket få sorkar som bär på smittan.

Parasiten kan spridas i Sverige av rävar och hundar. Mot den bakgrunden kan man alltså ifrågasätta nyttan med att kräva avmaskning av alla hundar som kommer in från andra länder. Jag anser alltså att det är svårt att motivera ett fortsatt generellt avmaskningskrav. Däremot är det klokt att avmaska hundar som vistats i områden där parasiten är vanlig och om man misstänker att de har ätit en sork. Det är vad Jordbruksverket rekommenderar.

Jag vill poängtera – och det har jag skrivit i mitt interpellationssvar – att vi har ett övervakningsprogram för att konstatera hur utbredd smittan är och om den fortsätter att breda ut sig eller inte.

Vad gäller då för införsel efter årsskiftet 2011–2012? Jordbruksverket rekommenderar alltså hundägare att fortsatt avmaska sina hundar före införsel om de vistats i ett område där parasiten är vanlig, men också om man misstänker att hunden har kommit åt att äta till exempel en sork.

Verket arbetar för närvarande med att ta fram en kommunikationsstrategi i den här frågan. Det tycker jag är synnerligen viktigt eftersom vi vet att inte alla har följt rådande lagstiftning, det vill säga avmaskat sin hund före införsel i vårt land.

Anf. 11 KENT EKEROTH (SD):

Fru talman! Ministern nämner att det är genom att hunden äter sorkar som smittan sprids, men det är också genom avföring, vilket ministern själv påtalar i sitt svar. Det finns flera sätt som det kan spridas på.

Det må så vara att risken för smittspridning i dagsläget är liten i Sverige. Det beror ju på att det nyss har konstaterats att smittan finns i Sverige. Det är därför inte konstigt att spridningen och risken är liten. Bara för att risken i dagsläget är liten innebär det inte att man ska ta bort de metoder man kan använda för att minska spridningen.

Man måste väga för- och nackdelar. Vad är nackdelen med att fortsätta med avmaskning? Du sade att en svensk myndighet fortfarande uppmanar folk att avmaska djur som förs in i Sverige när de har befunnit sig i ett område med den här parasiten. Varför inte ha kvar det generella kravet på avmaskning när de kommer till Sverige? Vad är nackdelen med det? Är den nackdelen så stor, menar ministern, att det inte är värt det för att minska smittspridningen?

Anta att någon kommer in med ett djur till Sverige och då väljer att inte avmaska det eftersom det inte är obligatoriskt längre. Denna person tar detta djur till ett område i Sverige där smittan inte finns. Då är risken uppenbar att smittan även får fäste där och börjar sprida sig i detta område. Det kan man säga i fråga om alla områden i Sverige. Det innebär att om man inte har detta generella avmaskningsobligatorium kommer smittan att sprida sig snabbare. Det är logiskt.

Enligt min mening har jag fortfarande inte fått svar på varför ministern menar att detta är oproportionerligt eller onödigt i dagsläget. Det enda resultatet av att man har kvar obligatorisk avmaskning är att man minskar hastigheten på spridningen och kanske också minskar spridningsområdet. Jag ser ingen nackdel med det. Poängen med avmaskning var att hindra att smittan kommer in i landet men också att minska smittspridningen.

Att alla inte följer lagstiftningen kan inte heller vara ett argument för att inte ha en lagstiftning. Detsamma kan man säga om alla brott i Sverige, även mord och misshandel. Det är inte alla som följer lagstiftningen, men lagstiftning krävs ändå.

På samma sätt menar jag att det är logiskt att ha kvar detta obligatorium om avmaskning eftersom det handlar om att skydda vår svenska natur.

Jag vet att EU har ett intresse av att lägga sig i allt möjligt som har med Sverige att göra, inte minst när det gäller naturen. Jag kan ta några exempel.

EU ändrade reglerna för det så kallade gårdsstödet som tvingar Sveriges bönder att välja mellan att gå miste om sina bidrag eller skövla de hagmarker som vi har vårdat här i Sverige i generationer.

Ett annat exempel är att EU-kommissionen anser att miljösmarta kostråd från Livsmedelsverket om att äta närodlad mat innebär ett handelshinder inom unionen. Därför skrotades detta projekt.

EU vill även anpassa den svenska moms­lagstiftningen, vilket innebär att Sveriges idrottsföreningar får extra kostnader.

Detta är bara några exempel på när EU lägger sig i svenska interna angelägenheter. Nu gör man det igen i fråga om denna avmaskning genom att man vill förbjuda att den görs obligatorisk.

Då är min fråga: Vad är det som är så problematiskt med att ha kvar den? Varför är det så problematiskt att gå emot EU:s påbud?

Anf. 12 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Låt oss konstatera att det krav som gäller för närvarande har funnits under många år. Trots det har vi nu denna parasit i landet. Trots att vi har haft ett obligatorium och trots att vi har haft lagstiftning och regler på detta område har vi parasiten i landet. Varför ska vi då avstå från en fortsättning på detta? Det är frågeställningen från interpellanten, om jag har uppfattat den rätt.

Jo, alla obligatorier och alla regler kräver en hundraprocentig efterlevnad för att de ska vara verkningsfulla. Det i sin tur kräver att vi har någon typ av övervakning och kontroll av om alla har utfört den åtgärd som för närvarande är reglerad i lag. Uppenbarligen är så inte fallet eftersom vi nu har parasiten i landet.

Vi måste alltså bygga upp en kontrollapparat, en övervakningsapparat, som kan bevisa för oss att 100 procent har fullföljt det åtagande som för närvarande är reglerat i lag, annars är det inte verkningsfullt, vilket är bevisat.

Därtill kommer vad man gör med de personer som inte har utfört det som gäller enligt lag i dag. Det måste till något straff, något tvång eller någonting annat. Vad gör man med dessa djur? Omhändertar man dem, avlivar man dem, eller vad gör man?

Detta regelsystem finns för närvarande, men det har alltså inte hjälpt. Det är svaret på frågan. Vi har numera parasiten i landet.

Kent Ekeröth, låt oss nu inte överdriva denna situation. Jag tycker att det har förekommit en del överdrifter i den rapportering som sker och har skett.

Livsmedelsverket, som är den myndighet som ansvarar för att skydda befolkningen från livsmedelsburna smittor, anser att risken är mycket

liten att bär är kontaminerade med parasitägg. Det är svårt att vetenskapligt visa hur människor får i sig dessa ägg eftersom det kan gå många år från smittotillfället till att en människa blir sjuk. De studier som finns tyder på att till exempel bärplockning sannolikt inte utgör någon hög risk. Det kan i sin tur bero på att rävar som finns i ett område där parasiten finns företrädesvis lägger sin avföring på stigar, stenar och liknande där bär inte växer och än mindre plockas.

Prot. 2011/12:30
11 november

*Svar på
interpellationer*

Anf. 13 KENT EKEROTH (SD):

Fru talman! Jag tackar för svaren i debatten. Jag kan konstatera att vi över huvud taget inte är överens när det gäller de åtgärder som föreslås om bland annat avmaskning.

Jag hör gång på gång argumentet från ministern om att detta obligatorium inte har visat sig vara hundra procentigt och att vi därför kan skippa det. Men, som sagt, det finns hur många lagar som helst i detta land som det bryts mot, men det har inte föranlett någon att ta bort dem. Det argumentet tycker jag därför inte är hållbart. Trots lagstiftning har vi denna smitta. Ja, det har vi.

Jag ska ställa en konkret fråga. Det kommer en person med ett djur till detta land som har denna smitta. Han tar in detta djur i landet utan att avmaska det på grund av att det inte är obligatoriskt. När det väl är gjort på grund av avsaknad av obligatoriet är frågan: Ökar det smittan i Sverige nu när vi har ytterligare ett djur som har kommit in i landet på grund av detta? Det är en uppenbar fråga eftersom svaret är ja på den frågan. På grund av att han tog in djuret i landet utan att avmaska det, eftersom det inte var obligatoriskt, ökar smittan i Sverige.

Då kan man konstatera att det har varit negativt för Sverige att ta bort obligatoriet att avmaska. Det är den logiska och raka slutsatsen. Varför har man då inte kvar det? Det behöver inte vara hundra procentigt. Det är helt uppenbart att för varje enskilt djur med denna smitta som kommer in i landet så ökar smittan. Nu har vi den i landet, och det är mycket olyckligt. Vi måste verka för att den inte ska sprida sig lika snabbt och helst inte alls.

Men jag kan konstatera att vi inte delar denna syn. Jag får ändå tacka för debatten. Det har varit upplysande att höra regeringens uppfattning i frågan, även om jag tyvärr inte delar den.

Anf. 14 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Jag tackar för interpellationen. Det är en viktig frågeställning som vi har debatterat.

Jag hoppas att vi kan vara överens om att vi alla vill skydda oss och våra nära och kära på bästa möjliga sätt. Det görs i många fall utifrån rekommendationer som ges från våra myndigheter. I detta fall har myndigheter rekommenderat oss att även i fortsättningen använda oss av avmaskningsmedel om vi ser att det finns en risk för att hunden i fråga har ätit till exempel en sork eller rent av varit med på en utlandsvistelse.

Jag tror att det är minst lika bra som att ha lagar och regler i denna typ av frågeställningar, detta apropå att införande av lagar och regler kräver övervakning och kontroll. Vi kan med lätthet konstatera att den lagstiftning som vi har haft på detta område så här långt inte har hjälpt oss. Vi har fått in parasiten i landet. Låt oss i stället hjälpas åt att se till

att den inte breder ut sig i större områden. Jag tror att det sker bäst genom att vi hjälps åt och råder människor att följa de råd som myndigheter ger i sammanhanget och som bygger på frivillighet. Det brukar bli bäst på det sättet.

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Svar på interpellation 2011/12:80 om barns ohälsa

Anf. 15 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Ylva Johansson har frågat mig vad jag avser att göra för att åtgärda de systematiska skillnaderna när det gäller barns hälsa och ohälsa.

Barn och unga är ett prioriterat område för regeringen, och det planeras för en rad insatser på området. Riksdagen godkände bland annat nyligen en strategi för att stärka barnets rättigheter i Sverige (prop. 2009/10:232). Utifrån strategin har regeringen tagit ett antal initiativ. Ett av dessa är en överenskommelse mellan regeringen och Sveriges Kommuner och Landsting om att stärka barnets rättigheter i verksamheter i kommuner och landsting genom fortbildning och andra stödinsatser. Ett av de områden som ingår i arbetet är hälso- och sjukvården.

Ett av mina ansvarsområden är folkhälsoområdet, och här är också barn och unga prioriterade. Levnadsmönster och vanor som grundläggs i tidig ålder följer ofta med och påverkar resten av livet. Det är därför angeläget att hälsofrämjande och sjukdomsförebyggande insatser sätts in tidigt. De verksamheter som byggs upp inom mödravården, barnhälsovården och de medicinska delarna av elevhälsan är viktiga i arbetet med att främja hälsa och förebygga sjukdom bland barn och unga. Socialstyrelsen har fått i uppdrag att ta fram riktlinjer eller annan form av vägledning för dessa verksamheter.

En viktig del i folkhälsoarbetet handlar om att skapa möjlighet för föräldrar att få det stöd de behöver och efterfrågar i sitt föräldraskap. I mars 2009 presenterade regeringen en nationell strategi för föräldrastöd. Strategin syftar till att skapa samma möjligheter för föräldrar att få det stöd de behöver för att ge god omsorg till sina barn. Totalt har 140 miljoner kronor fördelats för att utveckla föräldrastödet i enlighet med strategins mål och delmål.

Barns hälsa i Sverige är generellt sett god. Vi har låg spädbarnsdödlighet, hög andel ammande spädbarn, hög andel vaccinerade barn och låg andel barnolycksfall. Barn i årskurs 5 känner sig i dag lika friska som eller friskare än barn gjorde för 20 år sedan. Den psykiska ohälsan har däremot ökat hos barn och unga. Regeringen har därför vidtagit flera åtgärder för att förebygga och motverka psykisk ohälsa bland barn och unga.

Under de senaste fem åren har regeringen avsatt ca 3,7 miljarder kronor för åtgärder som ska åstadkomma förbättringar för personer med psykisk sjukdom och psykisk funktionsnedsättning. Flera satsningar har varit direkt riktade till barn och unga. Regeringen och Sveriges Kommuner och Landsting har under perioden 2007–2011 enats om en långsiktig satsning på en förstärkt vårdgaranti inom den specialiserade barn- och

ungdomspsykiatri. Satsningen kommer att fortsätta 2012, och syftet är att öka tillgängligheten ytterligare. En annan insats handlar om att samordna gemensamma resurser mellan landsting och kommuner så att barn och ungdomar med psykisk ohälsa enkelt och snabbt får tillgång till rätt insatser på rätt nivå. Verksamheter som är berörda är exempelvis barnhälsovården, ungdomsmottagningar, primärvården, elevhälsan och socialtjänsten.

En stor grupp inom barn- och ungdomspsykiatri är unga med självskadeproblematik, och det gäller framför allt flickor. Regeringen och Sveriges Kommuner och Landsting har enats om att ta fram ett handlingsprogram för att utveckla kunskapen om och vården av unga med självskadebeteende.

Regeringen avser att fortsätta de särskilda insatserna inom psykiatri och psykisk ohälsa.

De flesta verksamheter som rör barn finns i kommunerna och landstingen. Det är också där beslut fattas som har direkt inverkan på barns vardag och deras livssituation. Kommun- och landstingssektorn spelar en stor roll för att minska skillnaderna när det gäller barns hälsa och ohälsa. Viktiga delar av den generella välfärden utgörs av sjukvård för barn och ungdomar och av subventionerad och högkvalitativ barnomsorg och skola. Regeringen har under perioden 2010–2011 tillfört 25 miljarder kronor, varav 5 miljarder kronor är en permanent nivåhöjning, till kommuner och landsting för stöd till deras verksamheter.

Regeringen har gett Statens skolverk i uppdrag att genomföra insatser för en förstärkt elevhälsa under förutsättning att riksdagen beslutar om budgetpropositionen för 2012. Regeringens avsikt är att skolverket bland annat ska fördela statsbidrag till personalförstärkningar inom elevhälsan, fortbildning samt information om näringsriktig skolmat. Satsningen omfattar 650 miljoner kronor under åren 2012–2015.

Regeringen har uppmärksammat behovet av att barn och unga måste ha tillgång till saklig kunskap och information om hälsa. Under 2007 satsade regeringen 18,5 miljoner kronor på utvecklandet av en ungdomsmottagning på internet riktad till ungdomar. Den virtuella ungdomsmottagning som lanserades 2008 har gett goda förutsättningar för att sprida information och rådgivning rörande sexuell och reproduktiv hälsa samt relationer och psykisk hälsa till alla ungdomar oavsett bostadsort.

Inom hälso- och sjukvården är det av central betydelse att vården är utformad så att den så långt som möjligt är likvärdig och lika tillgänglig för alla. Regeringen har tagit flera initiativ för att motverka ojämlikhet inom vård och omsorg, bland annat genom satsningar för en mer jämlik vård, patientsäkerhetsarbetet och arbetet för att stärka patientens ställning.

Jag vill avsluta med att nämna den utredning som regeringen tillsatte i våras som har i uppdrag att ge förslag på hur patientens ställning inom och inflytande över hälso- och sjukvården kan stärkas och lämna förslag till en ny patientlagstiftning. En utgångspunkt för utredarens arbete är att förbättra förutsättningarna för en god och jämlik vård. Utredaren ska bland annat kartlägga barnets ställning som patient inom hälso- och sjukvården. Jag kommer att följa utredningens arbete med stort intresse.

Prot. 2011/12:30

11 november

*Svar på
interpellationer*

Anf. 16 YLVA JOHANSSON (S):

Fru talman! Tack, socialministern, för svaret! Jag får gratulera till att ha klarat detta långa svar på exakt sex minuter. Det var imponerande.

Jag har frågat om de systematiska skillnaderna när det gäller barns hälsa. Socialministern undviker lite denna fråga, trots sitt långa svar. Vi vet ju att det finns en tydlig koppling mellan socioekonomisk bakgrund, alltså klassbakgrund, kön och etnicitet när det gäller hälsa och ohälsa. Det gäller vuxna, men det gäller också barn. Jag vill ha svar på frågan hur regeringen tänker angripa just dessa systematiska skillnader, som i mina ögon är mycket allvarigare.

Fysisk aktivitet är viktigt för alla, men för barn och unga är det kanske allra viktigast. Ministern betonar själv i svaret vikten av att grundlägga goda vanor tidigt. Positiv inställning till och positiv erfarenhet av rörelseglädje, av idrott, av att vara fysiskt aktiv, är oerhört viktigt för barn och ungdomar av flera skäl.

När det gäller just fysisk aktivitet – som inte är den enda frågan när det gäller hälsa men en viktig förutsättning för god hälsa – vet vi att klasskillnaderna tycks ha ökat. De som är fysiskt aktiva är ännu mer fysiskt aktiva, idrottar allt intensivare, medan den grupp som är fysiskt inaktiv tycks bli ännu mer inaktiv.

Här vill jag polemisera lite mot ministern: Detta är inte en informationsfråga. Det är inte så att föräldrarna till inaktiva barn inte vet att det är bra att röra på sig. Problemet är att åstadkomma att det faktiskt sker.

Nu finns det goda exempel på hur detta har åstadkommit. Ett sådant som ministern säkert känner till är Bunkefloprojektet, som började för drygt tio år sedan, där skolan tillsammans med de lokala idrottsföreningarna gjorde det obligatoriskt med fysisk aktivitet varje dag. Från början var det bara årskurs 1 och 2; i dag är det för alla barn i hela skolan, från årskurs 1 till och med årskurs 5, fysisk aktivitet varje dag.

Detta projekt har haft goda resultat. Det har följts upp av forskningen, och resultaten är så slående jämfört med kontrollgruppen att hade detta varit en medicinsk prövning av ett nytt läkemedel hade man inte fått fortsätta prövningen, för då hade det varit oetiskt att inte ge medicinen även till kontrollgruppen.

Mot bakgrund av det vill jag fråga socialministern: När vi har så goda resultat från ändå väldigt begränsade insatser, nämligen daglig fysisk aktivitet av varierande sort i skolan för alla barn, varför tar inte regeringen några initiativ för att detta ska kunna bli verklighet för *alla* barn? Borde inte frågan om folkhälsa och fysisk aktivitet egentligen vara lika viktig utifrån etiska synpunkter som om man hade provat ett nytt läkemedel som hade väldigt goda effekter?

Anf. 17 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Tack, Ylva Johansson! Det här tycker jag är ett av de mest spännande områdena – delvis naturligtvis till följd av att vi har betydande utmaningar men också för att vi vet att det förebyggande arbetet i olika former spelar en fantastiskt stor roll, framför allt för den enskilda personens väl och ve fortsättningsvis men också för hur vi med våra skattemedel bäst ska kunna möta de utmaningar vi har framför oss. Det spelar en jättestor roll hur väl vi lyckas med det förebyggande.

Jag håller med Ylva Johansson om att det finns orimliga skillnader som handlar om kön, sexuell läggning, etnisk bakgrund, ålder och annat som är alldeles oacceptabelt. Säkert är det så att väldigt mycket handlar om omedveten diskriminering men som likafullt inträffar och är ett väldigt stort problem.

Vi arbetar på många olika sätt för att försöka utjämna de skillnader som finns. Genom att vi mäter alltmer kommer också omotiverade skillnader i dagen, och vi kan ta itu med dem. Så länge man inte vet har man heller inga besvärande fakta som man behöver ta sig an. Mätandet är väldigt viktigt. Öppna jämförelser och satsningen på kvalitetsregister är otroligt viktigt. Också bemötandefrågor måste uppvärderas inom vård- och omsorgssektorn.

När det gäller elevhälsan är jag väldigt glad över det som regeringen har kunnat enas om och föreslå riksdagen. Det handlar om att höja elevhälsans status och att ge extra resurser till skolorna att bygga upp det som jag tror på många håll runt om i landet fungerade betydligt bättre när vi gick i skolan än i dag. Det handlar om att finns psykologer, kuratorer och sköterskor på skolorna i större utsträckning än vad det gör i dag. Det är viktigt.

Vi är också överens om att matvanor, motion, användande av tobaksprodukter eller alkohol spelar en stor roll för alla människor och inte minst för barn och ungdomar. Här finns väldigt många goda exempel. Ylva Johansson lyfte fram ett. Jag kan nämna att vi i våras var i Upplands-Bro på en skola.

Upplands-Bro är en kommun som har sämre resultat när det gäller barns och ungas hälsa än andra omkringliggande kommuner. Denna skola fanns i ett område som hade sämre resultat än andra skolor i Upplands-Bro. Här hade man jobbat väldigt medvetet med rörelser för barnen och utvecklat kostsidan väldigt mycket.

Det var väldigt bra skolmat. Den var inte bara god och attraktiv för barnen utan också väldigt nyttig. Man hade mycket rörelser i skolan och mycket diskussion om hur vi håller oss friska och pigga. Där har man åstadkommit fantastiska resultat. Vi måste fundera på: Hur tar vi det lämpligast vidare och ser till att det inte blir isolerade öar i Skolsverige utan att det kan göras i alla skolor i alla kommuner i hela Sverige?

Jag vill också understryka föräldrarnas roll i sammanhanget. När det gäller att grundlägga sunda vanor hos barn och unga vet vi att om man har föräldrar som förstår detta och praktiserar det är det betydligt lättare att barnen själva tar till sig det i förhållande till om föräldrarna inte gör det. Där har vi en otroligt betydelsefull uppgift att fylla.

Anf. 18 YLVA JOHANSSON (S):

Fru talman! Göran Hägglund betonar att mätandet är viktigt. Det är klart att kvalitetsregister och öppna jämförelser i vården är viktigt. Men det löser inte frågan om att grundlägga goda vanor. Där kommer vården väldigt begränsat in, även om det kan finnas en roll i detta.

Jag vill ta fasta på mätandet. Jag vill referera till två av de forskningsstudier som har gjorts i Bunkefloprojektet. Ett gäller benmassan. Det har sedan länge varit känt att elitidrottande leder till en kraftigt ökad benmassa, bentäthet och starkare skelett. Det man däremot inte har vetat är om man kan påverka det med mycket enklare och mindre fysisk aktivitet.

Man följde barn i årskurs 1 och 2 i Ängslättsskolan i Bunkeflo. Man jämförde dem som hade fysisk aktivitet en timme varje dag i skolan och dem som hade den vanliga skolundervisningen, som jag tror var två gånger i veckan. Redan efter två år är det en väsentlig skillnad i benmassan och bentätheten hos de flickor man jämförde. Kvinnor har en större risk för benskörhet högre upp i åldrarna.

Det är fantastiskt bra resultat med ganska enkla medel. Fysisk aktivitet har varit promenader, lekar i omgivande natur och idrott ihop med idrottsföreningen. Det har varit en stor variation av fysisk aktivitet för att ta vara på rörelseglädjen. Man har fått fram ett fantastiskt bra resultat med små medel. Man kan inte bara sitta och fundera. Projektet har nu pågått i tolv år. Man måste dra några slutsatser av detta. För en socialminister är det fantastiska resultat om vi kunde uppnå det för alla med en sådan ökad benmassa.

En annan fråga som man har forskat på i projektet är motorik. Jag läser ur sammanfattningen av hennes undersökning. Det börjar så här: En flicka ramlar baklänges i skolan så illa att hon bryter handleden. Mobbad barn tappar ofta balansen och faller och skadar sig inom 15 minuter efter att de blivit mobbade. Hade dessa olycksfall kunnat undvikas om barnen haft bättre motorik? Hade mobbade och överviktiga elever deltagit mer aktivt på idrottslektionerna om de känt sig säkrare i sina kroppsrörelser?

Hon har undersökt frågan med kopplingen till säkerheten i motoriken och att vilja delta i kamraternas rörelselekar och i idrottsundervisningen. Man gjorde en forskningsundersökning också på detta i Bunkeflo. Man jämförde de barn som hade fysisk aktivitet varje dag och de som hade normal skolundervisning ungefär två gånger i veckan.

Efter ett till två år hade de elever som hade fysisk aktivitet varje dag bättre balans, bättre koordination och bättre motorik än eleverna i jämförelsegruppen. När det gällde eleverna i jämförelsegruppen kunde man se att det inte hänt någonting med de elever som hade motoriska brister. Motoriska svårigheter kvarstår om man inte går in aktivt och jobbar med dem.

Det man också kunde se var en förbättrad koncentrationsförmåga framför allt hos de elever som innan projektet hade stora motoriska brister och också fick anpassad motorisk träning. De fick bättre möjligheter att koncentrera sig och presterade bättre i svenska och matematik i de undersökningar som gjordes. Detta är elever i de första årskurserna i skolan.

Detta är viktiga mätdata. Vad tänker socialministern använda den kunskapen till? Vilka slutsatser drar socialministern? Han säger att man arbetar på många olika sätt. På Utbildningsdepartementet verkar det vara ganska få sätt.

Anf. 19 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Det som Ylva Johansson berättar från Bunkeflo är otroligt glädjande och uppmuntrande. Det visar att det inte är kört och omöjligt. Det går att åstadkomma förändringar som grundlägger sunda vanor som vi ofta tar med oss senare i livet. Vi är inte särskilt kloka om vi avstår från att använda de nya kunskaper som kommer och se till att det får

spridning också på andra skolor i andra kommuner så att det kommer alla barn till del.

Inom skolområdet är vi traditionellt rätt bundna till – och det tror jag att Ylva Johansson håller med om – att idrott utövas under ett par lektionstimmar under veckan. Skolor som använder mer otraditionella metoder får in mer rörelser i också andra ämnen i skolan.

När man har naturkunskap går man ut. När man har biologi kan man vara utomhus i vissa moment. Man får in det som en naturlig del i verksamheten. På det viset kan man utöka det som många av oss tycker det är alldeles för lite av på schemat, det som på min tid hette gymna. Det är någonting som vi behöver utveckla ytterligare.

Det finns ett samband mellan föräldrar och barn. Föräldrar spelar en stor roll för att grundlägga goda vanor. Jag var häromdagen i Sundsvall på en vårdcentral. Jag fick lära mig hur man i Sundsvall hade ett väldigt aktivt program när det gällde att få vårdcentralerna – nu talar jag om hela Västernorrlands landsting – med i ett ersättningssystem som också stimulerar motionsvanor, sunda kostvanor, att sluta röka och att minska alkoholkonsumtionen. Det låg inbyggt i ersättningssystemet till vårdcentralerna. Det är väldigt bra att man använder de tillfällena till att påverka föräldrarna.

Vi har att tillsammans med utbildningsväsendet se till att vi använder den kunskap som Ylva Johansson redogör för och som det finns flera exempel på runt om i landet för att få det att inte vara isolerade öar utan bli någonting som används. Den exakta metoden för det är jag i dag osäker på. Vi behöver samarbeta med Sveriges Kommuner och Landsting. Det kan också behövas statliga åtgärder för att få det att lite fungera som starthjälp i arbetet.

Det är otroligt betydelsefullt framför allt för enskilda personer men spelar också roll för vår framtida förmåga att möta utmaningar med en åldrande befolkning och stora krav på god vård för många människor.

Anf. 20 YLVA JOHANSSON (S):

Fru talman! Socialministern har nu återkommit två gånger till tiden då socialministern och jag gick i skolan – dock inte i samma skola men ungefär samtidigt. Jag kan berätta att för 30 år sedan bestod skoldagen i de allra första årskurserna till ungefär 20 procent av skolgymnastik, som det då hette, eller gymna. I dag är det i allmänhet 6 procent för de första årskurserna – det finns frihet att lägga ut tiderna.

Det har alltså skett en väsentlig förändring av möjligheten till den obligatoriska fysiska aktiviteten. Om man vill komma åt de systematiska skillnaderna är det detta det handlar om. Det måste vara så att alla deltar och att det är ett obligatoriskt inslag. Det är först då det får riktigt stor effekt på skillnaderna.

Jag vill tacka för diskussionen och för de, som jag tycker, ganska positiva svar som ministern har gett. Jag skulle vilja avsluta med att ta upp vikten av att man samarbetar med de lokala idrottsföreningarna. Allt kan inte lösas inom ramen för lektionstiden i skolan; det tror jag är realistiskt att tro. Det krävs ett nära samarbete med de lokala idrottsföreningarna.

Eftersom jag har förmånen att vara ordförande för Stockholmsfotbollen har jag mycket kontakt med de stora lokala idrottsföreningarna. Fot-

Prot. 2011/12:30

11 november

Svar på
interpellationer

boll är den största barn- och ungdomsidrotten. Föreningarna vill inget hellre än att ha ett nära samarbete med skolorna i denna typ av frågor för att stärka just folkhälsa och rörelseglädje hos barn och ungdomar. Det handlar förstås också om att väcka intresset för att delta i idrott på ett mer organiserat sätt.

Jag vill uppmana socialministern att snarast sätta sig i ett möte tillsammans med utbildningsministern och idrottsministern. Uppdraget som folkhälsominister kommer aldrig att lyckas om du håller dig inom ditt område på Socialdepartementet. Man måste ut och göra skillnad också i skolpolitiken och i sättet att styra och stimulera idrottande.

Anf. 21 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Jag är glad att Ylva Johansson i det sista inlägget tog upp det som är viktigt att stryka under: Vi kan göra mycket med politiska medel, men vi kommer inte att nå alla överallt. Inte minst idrottsrörelsen och andra frivilligorganisationer som scouter och andra spelar en jättestor roll inte bara för det fysiska utan också för det psykiska välbefinnandet hos barn och ungdomar. Det är jätteviktigt att samarbetet förstärks och utvecklas så att det når allt fler. Denna dialog är ofantligt viktig.

Jag håller helt med också om det som Ylva Johansson säger om att vi inte kan lyckas ensamma. Som folkhälsominister, till exempel, kan man inte lyckas med sin uppgift om man bara håller sig inom de egna ramarna. Det fordras en samverkan från olika sektorer, på den nationella nivån, på den regionala nivån och på den lokala nivån för att detta ska få en positiv utveckling. Vi ser glädjande nog en del tecken på att det går åt rätt håll. Men vi ser också, som vi inledde diskussionen med att säga, betydande skillnader mellan olika socioekonomiska grupper. Detta är ett mycket stort bekymmer som en socialminister eller en utbildningsminister inte klarar av att hantera själva. Det fordras en bred satsning från hela samhället för att vi ska lyckas i den uppgiften.

Tack, Ylva Johansson, för att du har tagit upp diskussionen!

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Svar på interpellation 2011/12:82 om barn med funktionsnedsättning

Anf. 22 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Börje Vestlund har frågat socialförsäkringsministern om statsrådet har för avsikt att se över regelverket för ersättning till föräldrar som har barn med funktionsnedsättning som inte ger möjlighet till vårdbidrag.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Samhällets stödsystem till barn med sjukdomar eller funktionsnedsättningar är som interpellanten nämner omfattande och syftar till att ge barn möjligheter till god hälsa och optimala förutsättningar att utvecklas – rättigheter som bland annat nämns i barnkonventionen. Gällande ekonomiska stöd till föräldrar kan tillfällig föräldrapenning och vårdbidrag

nämnas särskilt. Vårdbidrag kan ges för de barn som på grund av sjukdom eller funktionshinder är i behov av särskild tillsyn och vård under minst sex månader eller när det på grund av barnets sjukdom eller funktionshinder uppkommer merkostnader.

Om omvårdnadsbehovet eller kostnaderna inte är så pass stora att rätt till vårdbidrag finns har den förälder som behöver avstå från förvärvsarbete för att vårda sitt barn i hemmet eller för att vara med på sjukhus rätt till sammantaget 120 dagar med tillfällig föräldrapenning per barn och år. Vid ersättning med tillfällig föräldrapenning får föräldrarna också möjlighet till ledighet från arbetet i enlighet med föräldraledighetslagen. För ett allvarligt sjukt barn som inte har fyllt 18 år kan tillfällig föräldrapenning betalas ut för ett obegränsat antal dagar. Utöver dessa ekonomiska stöd till föräldrarna kan landstingen erbjuda olika former av hjälpmedel för att möta de behov barnet kan ha.

Regeringen har vidtagit åtgärder för att stärka stödet till föräldrar som vårdar närstående med funktionsnedsättning. En ny bestämmelse har införts i socialtjänstlagen för att förtydliga att socialnämnden ska erbjuda stöd för att underlätta för personer som vårdar en närstående som är långvarigt sjuk eller som stöder en person som har funktionsnedsättning. Stödet kan exempelvis bestå av insatser för avlastning, råd och möjlighet att delta i anhörigrupper.

Analyserna om stöd och samordning av insatser till barn och unga med funktionsnedsättning behöver fördjupas. I regeringens skrivelse till riksdagen med anledning av Riksrevisionens rapport om samordning av stöd till barn och unga med funktionsnedsättning anges att vi avser att påbörja ett internt arbete i frågan.

Anf. 23 BÖRJE VESTLUND (S):

Fru talman! Jag ber att få tacka för svaret. Detta är en fråga som från tid till annan kan komma upp just av anledningen att det handlar om grupper som hamnar nästan bokstavligen mellan stolarna.

Man redogör i svaret för hur systemet fungerar. Det känner nog alla dessa föräldrar till. Det gäller också barnen, som ofta drabbas genom att de inte får vara med. De kanske har föräldrar som inte har råd att låta sina barn vara med i aktiviteter. Merkostnader som uppstår har de helt enkelt inte råd med.

När man redogör för systemet kommer ofta argument och ord som mycket svårt sjuka, svårt sjuka, besvärliga handikapp och så vidare. Men det här är inte barn som har de allra besvärligaste handikappen. Det är inte de som de svårast sjuka. Det här är barn som kanske ett antal dagar om året behöver särskilt stöd. De kanske inte är sjuka i 120 dagar, utan i 140 dagar om året. Därmed finns det två problem som kan inträffa. Det ena är att man inte får någon ersättning över huvud taget. Man får helt enkelt vara hemma med sitt barn och därmed avstå från inkomst. Alternativt får man försöka hitta någon släkting eller annan som kan ta hand om barnet. Det kanske inte är den lämpligaste lösningen.

Det andra problemet är att man dessutom så småningom riskerar att bli ifrågasatt av sin arbetsgivare och därmed hotas av att inte kunna fullfölja sitt åtagande gentemot denne.

Prot. 2011/12:30
11 november

*Svar på
interpellationer*

Detta är komplicerade frågor. För att belysa det hela ska jag ta fram det som vi politiker älskar att göra och berätta om namn. Men jag ska inte ta namnen den här gången, utan jag ska ta upp två typfamiljer.

Den ena familjen är en familj som man skulle kunna kalla för en medelklassfamilj. Det är två föräldrar med relativt goda inkomster som bor i ett radhus och har ett barn som har epilepsi och autism. Barnet kommer i skov att bli sjuk både i sin epilepsi och ibland i sin autism. Han måste då vara hemma. Han kan inte delta i förskolan. Han har så pass många epilepsianfall per dag att han helt enkelt inte kan vara där. Då måste föräldrarna vara hemma. I det fall jag refererar till nu reser den ena föräldern en del i sitt arbete, så det är den andra föräldern som får ta dessa dagar nästan hela tiden. Varje år inträffar detta – 20–30 dagar extra måste man ta ut. Det innebär just detta ifrågasättande: Kan man jobba kvar? Det andra ifrågasättandet är: Har man råd med detta?

Detta har inneburit att denna medelklassfamilj inte vet om de har råd att bo kvar i sitt radhus, som det är bra för det här barnet med autism att växa upp i. Därmed har den här medelklassfamiljen hamnat i något slags fattigdomsfälla.

Det andra fallet gäller en ensamstående mamma. Jag skulle kunna berätta den på samma sätt, men jag tror att socialministern förstår vad jag kommer att säga. Därför avstår jag från det i det här anförandet.

Det här är grupper som hamnar emellan. Svaret jag får handlar om de svårt sjuka och dem med de besvärligaste handikappen, men detta gäller inte dem. Det här gäller en mellangrupp. Då är återigen min fråga: Vilka åtgärder har ni för avsikt att vidta för just den här mellangruppen? Det är trots allt en ganska liten grupp.

Anf. 24 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Precis som Börje Vestlund säger talar vi säkert om en grupp som är relativt liten. Men för varje person och för varje familj det berör är detta naturligtvis en jättefråga. Därför går det inte att svepa bort den med hänvisning till att det gäller få personer. Det här är ofantligt viktigt.

Föräldrar i allmänhet oroar sig för sina barn, men har man dessutom fått besked om att det egna barnet har epilepsi och, i det fall som Börje Vestlund nämner, dessutom autism får de här föräldrarna dra ett mycket tungt lass. De måste vara mycket starka för att arbeta med det här barnet gentemot skolan, förskolan i det här fallet, och gentemot olika institutioner där man ska få hjälp och stöd. De här föräldrarna behöver ha ett regelverk som är överblickbart och lättillämpligt.

I mitt svar redovisar jag det nuvarande regelverket. Jag vet inte hur det är i de här fallen, men jag antar att man har prövat dem och kommit fram till att det inte gäller. Det finns ett regelverk som inte rör de allra svårast sjuka eller funktionsnedsatta som kan få vårdbidrag utan i stället kan få tillfällig föräldrapenning i 120 dagar per barn och år och därutöver om barnet är under 18 år och är allvarligt sjukt. Jag antar att det här är familjer där barnen inte betecknas som allvarligt sjuka, och därmed hamnar de mellan stolarna. Föräldrarna måste vara hemma, men det system som finns för att stödja föräldrar som måste vara hemma är inte tillämpligt i det här sammanhanget.

Jag säger också i mitt svar att vi i vår skrivelse har redovisat att vi avser att påbörja ett internt arbete i den här frågan för att se vilka blottor och brister som kan finnas och se vad som möjligen kan göras. Det är ganska komplexa system. Det vet Börje Vestlund mer än de allra flesta. Vi ska se om vi kan göra något ytterligare i det här sammanhanget.

Ett annat svårt problem som Börje Vestlund tar upp är arbetsgivarens attityder. Även om vi skulle ha system som gör att man kan vara hemma väldigt många dagar blir det också ett problem för arbetsgivaren. Vi kan förstå det. Kan man som arbetsgivare välja mellan två personer väljer man hellre den som är på jobbet än den som kan förväntas vara borta mer. Det är en mänsklig reaktion. Samtidigt vill vi ha ett samhälle där det finns utrymme för alla. Här har vi ett mycket viktigt arbete att göra för att påverka de här attityderna och med lagstiftningsmedel säkerställa detta. Men det är ett jättesvårt arbete där många behöver medverka för att ta reda på hur vi tillsammans kan arbeta för att arbetsgivare med glädje ska anställa personer som också har barn som är sjuka. Det finns förstås också många arbetsgivare som visar stor förståelse för det här, men det är en jätteuppgift för oss alla.

Anf. 25 BÖRJE VESTLUND (S):

Fru talman! Jag kan instämma i det sista. De två familjer som jag pratar om har all förståelse från sina arbetsgivare, men någonstans finns det en yttre gräns. Man tänjer och tänjer på tråden och till slut finns inte så mycket mer att tänja på, utan då går den tillbaka. Det är sant. Där måste man försöka hitta en lösning. Det kanske finns sådana lösningar, men det är naturligtvis svårt.

Man skulle kunna hitta andra former för detta. Man ska kanske inte skriva in "svårt" i lagstiftningen. Man kanske ska skriva "besvärlig", "allvarlig" eller något annat som gör att det finns en viss möjlighet att tänja på lagen i stället för att tänja på de här familjerna. Precis som socialministern säger är detta föräldrar som har en jobbig situation även om de kan låta sina barn vara i förskolan eller skolan alla dagar på året.

Låt mig ta ett exempel som jag också har från epilepsivärlden. Det finns barn som får nattliga anfall och inte klarar av sitt skolarbete eftersom de inte orkar. De är helt enkelt trötta. Dessutom kanske de får kognitiva problem när de har upplevt detta. De föräldrarna måste ju stödja sina barn inte bara genom läxläsning, som socialministern förmodligen har gjort, utan på ett sådant sätt att det tar flera timmar per dag. Detta är familjer som är utsatta och har en besvärlig situation. De kan dessutom ha andra handikapp som innebär att man har mer arbete.

När de här situationerna uppstår borde vi kunna hitta lösningar. Man kanske ska ha avlastning i hemmet ibland. Det förekommer inte i praktiken i dag. Jag ska inte säga att vi ska gå tillbaka och ha hemsystrar som jag fick uppleva som barn. Det tror jag inte att jag vill uppleva igen, men det skulle kunna finnas stödfunktioner i hemmet och inte bara i förskolan och skolan. Därmed skulle man kunna underlätta för de här föräldrarna att kunna jobba åtminstone delar av dagen och slippa få dåligt rykte.

Det är en liten grupp, och det är förmodligen en ganska billig åtgärd. Ibland kan man utreda och titta på ekonomin och få se att det skulle kosta några fattiga miljoner. Det är felräkningspengar för staten. Det förra interpellationssvaret handlade om att man har satsat på barns ohälsa, och

i det här fallet skulle man kunna satsa väldigt lite pengar och få väldigt mycket ut av dem. Jag välkomnar också att man ser över detta. Det är en liten grupp som förmodligen skulle vara väldigt betjänt av en mindre förändring av den lagstiftning som finns på socialförsäkringsområdet.

Anf. 26 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Vi kan behöva diskutera ekonomin så småningom och se hur man kan lösa sådana saker. Samtidigt tror jag att Börje Vestlund och jag kan enas om det faktum att vi har problem med att väldigt många barn och unga inte tar sig igenom skolan med godkända betyg. Vi vet att de som inte gör det riskerar att få en svår situation på arbetsmarknaden. Därför är det jätteviktigt att de här barnen får all hjälp och allt stöd de behöver för att kunna gå igenom skolan med de bästa resultat de kan få utifrån sina egna förutsättningar. Därför är det viktigt med väl fungerande support i alla olika avseenden.

Barn föds med olika föräldrar. En del föräldrar har resurser, kanske både ekonomiskt och i andra avseenden, för att kunna driva sin sak väldigt hårt och täcka upp för sina barn fullt ut, medan andra föräldrar inte har tillräckligt med resurser för att klara det. Det tycker vi inte är tillfredsställande, utan vi tycker att alla barn, oavsett allt, ska ha goda villkor att kunna uppleva hälsa och klara av sitt skolarbete. Här har vi mycket viktiga saker att titta på.

Jag lovar att ta med mig den här diskussionen och se vad vi kan göra. Det första vi gör är att kartlägga och titta på regelverk och vilka brister som kan finnas. Vi är naturligtvis angelägna om att lyssna på synpunkter från olika grupper som kan ha bidrag att lämna här. Vi behöver säkert också samarbeta med kommuner och landsting som har en väldigt viktig roll att spela i det här avseendet.

Anf. 27 BÖRJE VESTLUND (S):

Fru talman! Det är helt riktigt, och debatten för dagen handlar om barn och unga som förtidspensioneras. Vi kan vara ganska säkra på att i varje fall en del av dessa barn lär tillhöra den grupp som kommer att gå från en i princip hattig skolbakgrund direkt in i förtidspension. Det kan vi nog vara ganska så säkra på.

Jag tackar för att socialministern tar med sig frågan. Den är angelägen. Låt mig dock påminna om en sak. Vi hade i början av 90-talet en besvärlig situation i Sverige med den ekonomiska krisen. Dåvarande finansminister och senare statsminister Göran Persson fick frågan om det var någonting han ångrade. Ja, svarade han. Det fanns nämligen en liten förstärkning av barnbidraget för just handikappade barn, och den drog han undan. Det ångrade han. Det rörde sig om väldigt lite pengar, men den förstärkningen av barnbidraget betydde mycket för de familjer som fick del av den.

Jag kan inte hela historien, men man ska inte vara dumsnål i dessa sammanhang. Det handlar om att i stället hitta möjligheter för att kanske i slutändan få ut mycket mer. Där tror jag att vi kan lära oss en del av historien. Man gör vissa saker i situationer som den vi då befann oss i, och sedan ser man att det inte faller väl ut.

Jag tackar så mycket för debatten.

Anf. 28 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Jag vill tacka Börje Vestlund som tagit upp en viktig fråga. Jag tror att de exempel som Börje Vestlund gett handlar om barn som drabbats av epilepsi. Det här berör naturligtvis långt fler än de barnen, och vi får se vad vi tillsammans kan göra för att hitta vägar framåt och åstadkomma en så trygg och bra uppväxt för dessa barn som vi någonsin kan. Det har vi ett ansvar för.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2011/12:30

11 november

*Svar på
interpellationer*

9 § Svar på interpellation 2011/12:86 om svenskt snus som exportvara

Anf. 29 Statsrådet EWA BJÖRLING (M):

Fru talman! Sven-Erik Österberg har bett mig att redovisa det underlag som jag baserat uttalanden kring möjligheterna att exportera svenskt snus inom EU på.

Det pressmeddelande som Sven-Erik Österberg hänvisar till grundar sig på resultatet av den offentliga konsultationsrunda som Europeiska kommissionen genomförde under hösten 2010 med anledning av den kommande översynen av tobaksproduktdirektivet. Vad gäller rökfria tobaksprodukter gav denna vid handen att vissa medlemsstater vill behålla den nuvarande ordningen, vissa vill att rökfri tobak ska tillåtas och vissa vill att all rökfri tobak ska förbjudas.

Vid konkurrenskraftsrådet den 30 maj visade flera medlemsstater förståelse för den svenska visionen om en enhetlig och ansvarsfull produktreglering som omfattar samtliga tobaksprodukter, i stället för den nuvarande ordningen där en tobaksprodukt är förbjuden samtidigt som andra, ofta mer farliga tobaksprodukter får florerat fritt.

Anf. 30 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (S):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Det är inte för att jag är en stor vän av snus som jag ställt en interpellation om det, utan för att jag är ganska irriterad över hur vissa frågor gällande Sverige hanteras, inte minst av kommissionen. Produkter som inte är så väldigt gångbara i de stora betydande länderna hanteras på ett sätt, och därmed blir det ett handelshinder för sådana varor som för svensk del är en ganska stor produkt. Det skapar en irritation som jag tycker att vi bör komma till rätta med. Som jag skriver i min interpellation har riksdagen flera gånger haft den uppfattningen just när det gäller näringsfrågor.

Jag tolkar svaret från statsrådet som att det finns utrymme för viss optimism. Eller har jag förstått det fel, att kommissionen i princip stängt dörren för svenskt snus? Jag tolkar det inte så av det svar som statsrådet ger mig här, utan det tycks finnas någon sorts balans mellan dem som skulle vilja införa förbud och dem som inte vill det. Det jag kunnat komma fram till är att kommissionen varit ganska tydlig på den här punkten och på så sätt låst den svenska hållningen, att svenskt snus också skulle kunna exporteras till andra länder. Jag skulle därför vilja ha ett förtydligande från statsrådet av vad det egentligen är som gäller.

Statsrådet var inledningsvis ganska optimistisk i den här frågan. Där-
efter har vi inte hört så mycket, inte sedan i våras. Samtidigt har stats-
rådet sagt, och säger också i dagens svar, att det finns flera länder som
stöder den svenska uppfattningen. Jag skulle vilja att handelsministern
redovisade vilka medlemsstater som stöder Sveriges krav, kravet att
exportförbudet hävs, samt utifrån vilka argument övriga stater inte är
beredda att öppna den europeiska marknaden för svenskt snus. Det skulle
vara intressant att höra om den argumentationen.

Eftersom jag tolkar svaret så att statsrådet ger en viss öppning för en
fortsättning i frågan undrar jag på vilka grunder hon gör det och vad man
kan vänta sig framöver när det gäller den här frågan.

Anf. 31 Statsrådet EWA BJÖRLING (M):

Fru talman! Jag tackar Sven-Erik Österberg för att han har ställt den
här interpellationen. Jag ska börja med att säga att kommissionen inte har
stängt dörren. Skulle man besluta sig för att stänga dörren kommer vi att
fortsätta att knacka på. Jag är glad över att vi har ett starkt stöd. Vi har ett
uppdrag från riksdagen att driva frågan för att häva det exportförbud som
finns mot snus.

Det krävs nog lite bakgrund och ytterligare förklaring i frågan ef-
tersom den är så tudelad. Jag deltar i konkurrenskraftsrådet som minister
för inre marknaden och driver frågan utifrån konkurrensneutralitet. Dess-
utom hanteras frågan av socialministrarna som folkhälsofråga och lyder
då under tobaksdirektivet. Jag har lyft fram frågan i konkurrenskraftsrå-
det med utgångspunkten att detta är diskriminerande eftersom konkur-
rensneutraliteten inte gäller för alla varor på EU:s inre marknad. Där är
det svenska snuset, som jag tidigare sagt, mobbat. Det finns andra, betyd-
ligt farligare tobaksprodukter som får florera fritt.

Utifrån det ställningstagandet är det flera länder som stöder oss. De
som gick ut och öppet stödde oss under mötet var Tjeckien, Belgien och
Nederländerna. Dessutom gav flera länder stöd i mötets marginal. Det
finns alltså stater som stöder oss, absolut, men det är i konkurrenskrafts-
rådet.

Parallellt med detta pågår en revidering av tobaksdirektivet. Det sker
med jämna mellanrum. Det är där vi fört in att vi vill ha en enhetlig och
ansvarsfull tobaksproduktsreglering. Vi ger där våra svenska förslag,
som innebär att vi har en mycket restriktiv hållning mot tobak, att vi har
bra information, att vi har åldersgräns, att vi ser till att det inte finns
farliga ämnen i rökfri tobak. Det försöker vi föra in i tobaksdirektivet.

Inför revideringen har många remissvar kommit in, och det är det re-
sultatet som kommissionen går ut och redogör för. Det finns några som
är helt emot, några vill ha en ansvarsfull produktreglering och några vill i
stället tillåta. Där finns egentligen hela scenariot.

Det är viktigt att se att här finns två olika spår. Dels har vi konkur-
rensneutraliteten, dels handlar det om en ansvarsfull tobaksproduktsre-
glering. Det är där vi ser att vi skulle kunna ha en framkomlig väg till
enhetlighet på EU:s inre marknad vad gäller alla rökfria tobaksprodukter.

Anf. 32 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (S):

Fru talman! Jag skulle vilja fråga handelsministern: När kan man
tänka sig nå en slutlig lösning i frågan? När kan man nå fram till en slut-

sats? Detta har pågått ganska länge. Jag känner väl till de här diskussionerna och även den sociala sidan av de diskussioner som har förts.

Jag delar grunduppfattningen som handelsministern har och är ganska övertygad om att om snus hade varit en stor produkt i Frankrike och Tyskland hade det inte funnits något exportförbud för snus. Det är Sveriges dilemma, och det är det som irriterar mig väldigt mycket i ett samarbete där olika länder har olika produkter. Det är väldigt viktigt att man också väger in de sociala aspekterna och hälsoeffekterna av detta, men det ska göras parallellt med konkurrensneutraliteten och på ett förnuftigt sätt. Jag tror att handelsministern och jag har ganska lika grunduppfattning.

Vad jag skulle vilja veta är om handelsministern är helt överens med Maria Larsson i denna fråga. Är regeringen helt enig? Säger Maria Larsson samma saker om den här frågan när ministrarna diskuterar som handelsministern gör när hon träffar sina kolleger nere i EU? Det där är ganska viktigt, och jag tycker inte att det har framkommit riktigt. När jag har läst på har jag tyckt att det funnits lite olika tonvikt i frågan. Det kan vara väldigt viktigt att redovisa om det finns en enighet i frågan i den svenska regeringen.

Det är en bra redovisning som handelsministern gör, men jag skulle vara intresserad av att veta vad det finns för ytterligare argument att ta till. Hur kan man vinna mer stöd från fler medlemsländer i EU för konkurrensneutraliteten när det gäller export av sådana här varor? Vad finns det mer att ta till? Vad har handelsministern i bakfickan, om man får säga så, i den fortsatta diskussionen? Det kan också vara viktigt att veta. Vad finns det att bidra med i den här diskussionen för att få konkurrensneutralitet? Den frågan skulle jag vilja ha svar på, liksom frågan om förhållandet i regeringen till Maria Larsson som varit ansvarig för denna fråga.

Anf. 33 Statsrådet EWA BJÖRLING (M):

Fru talman! Jag ska börja med att säga att regeringen är helt överens i denna fråga. Vi driver också samma linje, även om vi nu får göra det i två olika forum, som jag förklarade. I konkurrenskraftsrådet är det min uppgift som inre marknadsminister att titta på konkurrensneutraliteten. Maria Larssons uppgift är att se till att man får mer kunskap om de svenska erfarenheterna av att reglera tobaksprodukter på ett bra och tydligt sätt och att man tar till vara det på EU:s inre marknad. Vi har också skrivit ett gemensamt brev till kommissionen. Regeringen är alltså helt överens.

Det är klart att det är en utmaning att övertyga de andra medlemsstaterna, kommissionen och Europaparlamentet om möjligheten att upprätta god folkhälsa samtidigt som en ny tobaksprodukt tar sig in på EU:s inre marknad. Det är självklart så. Själva förbudet i sig är den största svårigheten, för det gör att vi stryper kunskapen om det svenska snuset. Den rådande europeiska tobakspolitiken styr konsumtionen mot cigaretter. Kunskapen om andra tobaksprodukter är förhållandevis väldigt låg, både bland politiker och bland konsumenter. Många gånger när jag haft samtal med mina kolleger har de inte ens haft kunskap om vad svenskt snus är. Det är en lång väg att gå för att kunna övertyga de andra länderna om att det här är en vara som vi anser ska finnas på EU:s inre marknad, för min

Prot. 2011/12:30
11 november

*Svar på
interpellationer*

del på grund av konkurrensneutralitet, samt för att skapa förståelse för, vetenskap om och kunskap om vad detta är för typ av tobaksprodukt.

Jag tror att man ska utgå väldigt tydligt från vetenskapliga argument. EU:s egen expertgrupp konstaterade redan 2008 i Scenihrrapporten att svenskt snus är minst 90 procent mindre skadligt än cigarettrökning. Det tycker jag är ganska viktiga vetenskapliga fakta. Jag har själv följt denna forskning ända sedan jag började studera till tandläkare 1982. Det har alltid varit ett populärt ämne att titta på svenskt snus och om detta skulle kunna ha någon relation till cancer. Något sådant har man än i dag inte kunnat bevisa för svenskt snus. Jag tror att det är så vi ska fortsätta att övertyga kommissionen när det gäller den här produkten, tillsammans med att en tobaksprodukt inte ska uteslutas på EU:s inre marknad när den dessutom är mycket mindre farlig än något annat.

Men naturligtvis måste det också sägas att detta är en vuxenprodukt, ingen nyttoprodukt.

Anf. 34 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (S):

Fru talman! Undersökningen om snuset läste jag om för bara några dagar sedan i en morgontidning. I rapporten hade man vetenskapligt kommit fram till att cancerrisken inte alls pekade åt det håll som ibland har diskuterats i den allmänna debatten. I så fall skulle användande av snus för den som röker vara betydligt bättre än att fortsätta med cigaretter. Det är klart att det kan vara ett argument i sammanhanget.

Eftersom handelsministern redovisade hur hon har tänkt jobba med det här vill jag ställa frågan: Är det tänkbart att den här frågan växlas upp i regeringen och att även statsministern vid något tillfälle tar upp frågan i lämpligt forum, så att man på så sätt ger frågan högre status?

Finns det möjlighet att ta del av det brev som handelsministern och Maria Larsson skrev tillsammans? Skulle handelsministerns stab kunna se till att jag får det brevet och får se hur det ser ut?

En sista fråga: Det är viktigt att få information till riksdagen. Har handelsministern någon idé om att återkommande och fortlöpande på lämpligt sätt redovisa till riksdagen vad som händer med frågan?

Anf. 35 Statsrådet EWA BJÖRLING (M):

Fru talman! Frågan har redan lyfts fram av flera ministrar i regeringen. Även statsministern har uttalat sig i frågan. Det visar också en stor enighet i regeringen, som jag sade tidigare.

Naturligtvis återkommer jag gärna till riksdagen. Det är välkommet att ställa interpellationer, så att jag kan komma hit och redovisa vad som pågår. Men jag tycker också att det är viktigt att påpeka att detta är ett långsiktigt arbete. Det kommer att krävas väldigt mycket mer informationsinsatser om vad det svenska snuset är, hur det tillverkas och hur det är i relation till andra tobaksprodukter. Inte minst ska man dessutom titta på hur det ser ut till exempel på Åland. Där har man sett ekonomiska konsekvenser av att snuset inte får finnas.

Det finns många olika vägar att gå. Jag kan bara uppmuntra riksdagsledamöter att helt enkelt informera om vad detta är, också i sina samtal med europeiska kolleger. Det är ett diskriminerande och orättvist förbud att det finns en vara som inte får florerat fritt på EU:s inre marknad när vi har beslutat att vi ska ha en inre marknad där varor, tjänster, kapital och

människor ska få röra sig fritt inom hela EU. Så är inte fallet i dag med det svenska snuset.

Men som sagt handlar det om ett brett och långsiktigt arbete. Vi kommer att fortsätta detta med emfas. Vi får se vad som händer nu i kommissionen vid revideringen av tobaksdirektivet, som kommer att ske slutligen någon gång efter nyår.

Jag kan väldigt gärna skicka över det brev som regeringen har skrivit.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2011/12:30
11 november

*Svar på
interpellationer*

10 § Svar på interpellation 2011/12:57 om ICT:s framtid i Borlänge

Anf. 36 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Peter Hultqvist har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att värna kompetensen inom ICT och bidra till utveckling och förhindra avveckling av verksamheten.

Regeringen beslutade i mars 2010 att tillsätta en utredning om dåvarande Banverkets behov av elektroniska kommunikationstjänster vid en separation av Banverket ICT från övriga Banverket. Enligt regeringens direktiv var utredarens uppdrag att föreslå hur Trafikverkets behov av elektroniska kommunikationstjänster kan säkerställas med bibehållen driftsäkerhet vid en separation av hela eller delar av Trafikverkets enhet Trafikverket ICT från Trafikverket. Utredaren skulle också beakta de ekonomiska konsekvenserna av förslagen. Utredningen om Trafikverket ICT överlämnade sitt betänkande *Trafikverket ICT* i december 2010.

Under de senaste åren har ett antal förändringar genomförts inom transportområdet med utgångspunkten att det behövs en tydligare gränsdragning mellan förvaltning, politik och marknad. För statens del är en koncentration av kärnuppgifterna angelägen. Konkurrensutsatt verksamhet bör av det skälet i normalfallet inte bedrivas i myndighetsform.

Frågan om i vilken verksamhetsform ICT bör bedrivas är för närvarande under beredning i Regeringskansliet.

Anf. 37 PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Det här är en delikat fråga. Det pågår en process där man vill förändra Trafikverkets resultatenhets Information and Communication Technology på ett sådant sätt att det förbereds en privatisering av verksamheten.

I svaret redovisas att det sker en beredning i Regeringskansliet av vilken form verksamheten ska ha i framtiden, men inom Trafikverket och i offentligheten förs i dag en debatt om huruvida det är fråga om en privatisering.

Den risk som jag och många med mig ser, också människor inom verksamheten, med en privatisering är att den kan leda till att denna viktiga verksamhet, som i dag omfattar 450 anställda och därtill ytterligare 150 personer, som omsluter 1,4 miljarder kronor och levererar en vinst på ca 200 miljoner kronor, styckas upp och att privata intressenter tar hand om det som är lönsamt. Arbetsstillfällena kommer att försvinna från

Borlänge, där den här verksamheten är förlagd. I slutändan kommer stora samhällsvärden att bli föröddade.

Man måste hitta en strategi så att man inte avhänder sig möjligheten att ta till vara det ekonomiska värde som ICT omfattar och det samhällsvärde som ICT utgör. ICT är nu den resurs och aktör som staten förfogar över sedan Telia till stora delar privatiserades. När Telia privatiserades skickade man med den fiberoptiska kabeln, som är mycket strategisk, och det är den resurs som ICT i dag förfogar över.

Nu är det oerhört viktigt att noga fundera igenom vad man ska göra och också förstå det verkliga värde som ICT har. I stället för att beträda en väg som riskerar att leda till att dessa värden skingras för vinden och att olika privata intressenter tar över och styckar upp bolaget borde man ta en annan utgångspunkt. Man skulle kunna göra det inom ramen för ett statligt bolag som man också styr till Borlänge och reglerar i bolagsordningen att sätet ska ligga där – det vill säga att man inte gör som när man bildade Vectura och Svevia och inte reglerade den frågan, så att verksamheten sedan flyttades till Stockholm. Man ska ha kvar perspektivet att man ska få verksamheten att växa där den har lokaliserats. Det har i det här fallet bevisats att så kan ske på ett bra sätt.

Man kan ha en strategi där man funderar på att låta det vara ett statligt bolag. På det sättet kan man ta till vara det kommersiella värdet och också samhällsvärdet med ICT:s verksamhet, så att man kan förena dessa två storheter och så att de fortfarande kan utgöra ett starkt stöd åt både Transportstyrelsen och Trafikverket. På det sättet kan man hitta en lösning som verkligen gynnar samhällsintresset men också tar hänsyn till behovet av att utveckla och förändra verksamheten och skapa en ny plattform för den utan att öppna för en privatisering som kan leda till att både ekonomiska värden och samhällsvärden försvinner så småningom. Är det väl sålt har vi ingen makt och inget inflytande över det hela.

Jag tror att en lösning i den stil som jag skisserar här skulle kunna mottas väldigt positivt. Är regeringen öppen för detta?

Anf. 38 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Man skulle kunna tolka den här debatten som att Peter Hultqvist först vill säga att privatisering är dumt och att det riskerar att stycka sönder och att han sedan vill betona att det är risk för att arbetstillfällena i Borlänge försvinner. Men jag väljer att inte göra den kopplingen, för det finns så mycket mer i den här debatten som är viktigt.

Från Trafikverkets synpunkt, med tanke på de elektroniska kommunikationstjänsterna, är det avgörande att ha rätt kompetens för att säkra god driftsäkerhet. Det är därför vi har ICT-verksamheten. Men mycket av det som ICT i dag gör finns i konkurrens på en fungerande marknad. Från ICT:s synpunkt kan det snarare vara så att man har svårt att utveckla sig mer när man gör det inom en myndighet. Detta är också en viktig balansgång.

Det är riktigt, som Peter Hultqvist tar upp, att om man ska pröva en försäljning måste man också se till optokabeln. Den är delvis en resurs med ett pengamässigt värde, men den kan också vara en strategisk resurs för landet av andra skäl. Bland annat pekade utredningen på en del frågetecken när det gällde hur man skulle hantera den.

Det finns en hel del som ICT gör för andra, både myndigheter och andra offentliga verksamheter och på den privata marknaden. Jag tror att Trafikverkets beställning till ICT står för ungefär 65 procent.

Inom Trafikverket resonerar man just nu om att hålla ihop ICT samlat i stället för att dela det, för då tappar man kompetens. Man vill se om det finns en privat aktör som är beredd att göra det. Det handlar om att bevara driftsäkerheten och behålla kompetensen för det som är Trafikverkets behov. Det är det perspektiv som Trafikverket måste ha.

Ett alternativ är annars, som Peter Hultqvist var inne på, att man skulle ha det i ett statligt bolag i stället, just för att ICT ska få möjlighet att utveckla sig mer än vad som vore fallet om det befinner sig inom en myndighet.

Var verksamheten sedan ska ligga är en annan fråga. Den finns i Borlänge i dag, men jag kan inte säga något om detta här och nu. Man får väl placera den där det känns strategiskt riktigt. Uppenbarligen fungerar det väl där den finns i dag.

Fru talman! Jag tycker att frågeställningen är relevant. Den är viktig. Den är inte alls på något sätt avklarad i dag, men precis som Peter Hultqvist säger förs resonemang också inom Trafikverket, och de resonemangen får vi också ta del av. Vi har ännu inte bestämt exakt hur detta ska se ut.

Anf. 39 PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Jag tror också att det måste ske en utveckling i den här verksamheten. Man bör hitta en annan form för den för att skapa bättre möjligheter att klara både det kommersiella värdet och samhällsvärdet. Men man måste ha klart för sig att om det handlar om en privatisering har vi inga långsiktiga garantier. Vi har inga långsiktiga säkerheter. När en sak väl är såld är den såld. Jag kan aldrig se privatisering som ett självändamål, och i sådana här fall kan jag heller inte se det som ett självklart förstahandsalternativ.

För mig är det viktigt att verksamheten får möjlighet att utvecklas och att vi klarar det kommersiella värdet och samhällsvärdet. Jag tror att det sker bäst inom ramen för ett statligt bolag.

Diskussionen kring var en verksamhet ska ligga och statens förmåga att styra detta är viktig. När Vectura och Svevia bolagiserades en gång styrde man från regeringssidan inte upp lokaliseringen – man gjorde ingen sådan markering i bolagsordningen. Det slutade med att verksamheternas huvudkontor förflyttades till Stockholmsregionen. Det är något som man inte vill vara med om när man har byggt upp en verksamhet på det här sättet ute i landet och den visar sig fungera väl – varken Svevia eller Vectura i sin gamla form fungerade dåligt i Borlänge.

Det finns en tendens att utarma de utlokaliseringar som har skett. Så är det. Det kan man se i den här typen av förflyttningsrörelser, när olika typer av verksamheter förändras.

Det är viktigt att markera att om man ska göra en förändring och exempelvis göra ett statligt bolag, då ska man också peka ut att huvudkontoret ska ligga i Borlänge, så att det är klarlagt för tillträdande vd och styrelse och det inte slutar med en diskussion där de bestämmer sig för att flytta av några skäl som de tycker är viktiga.

Prot. 2011/12:30
11 november

*Svar på
interpellationer*

Man måste alltid vara öppen för förändringar i den här typen av verksamheter. Precis som ministern säger måste man hela tiden ta ställning till balansen. Annars hamnar man inte rätt.

Men det är också viktigt att verkligheten inte överideologiseras på något sätt, så att man resonerar kring privatisering i stort sett för dess egen skull och att det av någon sorts ideologiska dimensioner blir självklara slutsatser, utan att man värderar samhällsvärdet, säkerhetsargumenten, det långsiktiga perspektivet och framför allt hur vi på bästa sätt kan se till att klara det hela. Det handlar om oerhörda värden. Det är 1,4 miljarder i omslutning och 600 personer som jobbar inom verksamheten, med alla de bieffekter på andra näringar som finns.

Jag skulle vilja fråga ministern om hon är beredd att tillsätta en utredare som särskilt ser över möjligheterna att göra ICT till ett statligt bolag och i djupare mening se på just den delen i det här sammanhanget.

Anf. 40 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jag tror att man ska ha en öppenhet, som Peter Hultqvist är inne på, i synnerhet när vi pratar om verksamhet som i dag har mycket stor konkurrens på en befintlig marknad.

Är privatisering överideologi i det aktuella fallet eller inte? Nej, så är det snarast inte i det här fallet, fast det kanske är lite enkelt partiskt av mig att säga det. Men det beror mycket mer på funderingar utifrån ICT som företag och verksamhet, hur och på vilket sätt företaget kan vidareutveckla sin kompetens bäst och stå sig i en konkurrens.

Det andra handlar om – framför allt utifrån Trafikverkets perspektiv, som jag också tycker är angeläget – på vilket sätt man bäst kan ta till vara kompetens för att behålla driftsäkerhet, vilket har varit grunden i verksamheten.

Huruvida man från regeringens och statens sida ska styra var en verksamhet ska vara har vi erfarenheten att det ibland har varit bra och ibland kan bli rent kontraproduktivt. Men jag förstår utifrån situationen för Peter Hultqvist, som är från Borlänge, att det känns angeläget att verksamheten är kvar i Borlänge. Mycket av Trafikverkets verksamhet finns också i just Borlänge, så det kanske finns en naturlig koppling där i alla fall.

På frågan om man ska ha en utredare – utöver den utredning av verksamheten som redan har gjorts – skulle jag nog svara: Nej, inte i dagsläget, när det gäller att titta på om företaget ska göras till ett statligt bolag eller inte, för det resonemanget finns redan med i diskussionerna. Trafikverket tittar som aktiv part på frågorna: Hur kan man bäst hålla ihop en verksamhet så att den kan utveckla sig framåt? Hur kan vi som myndighet bäst få driftsäkerhet med rätt kompetens?

Finns det inte en marknad som kan ta ett sammanhållet grepp har till och med Trafikverket i sina diskussioner gentemot regeringen sagt att ett statligt bolag kanske är att föredra, så det finns redan med i processen, skulle jag vilja säga.

Anf. 41 PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! För att börja med detta att styra till en viss ort: Inom den statliga förvaltningen finns det, när det gäller de utlokaliseringar som gjorts – och man får också ett intryck av att det finns ett stöd inom regeringen för det, eftersom man under de senaste fem åren inte har agerat

aktivt i det sammanhanget – en tendens att acceptera återlokalisering av tidigare utlokaliserad verksamhet. Det brukar bli tydligt framför allt när man gör nya verksamhetsformer, och jag har nämnt två exempel på det: Vectura och Svevia.

Därför är jag lite ihärdig: Om man nu förändrar verksamheten, hur klarar man då också av att slå vakt om utfästelserna i det utlokaliseringsbeslut som fattades en gång i tiden?

När det gäller det aktuella fallet tycker jag att det redan är bevisat att Borlänge är en utmärkt miljö för ett som jag hoppas statligt bolag att verka i. Det är ju i Borlänge som verksamheterna har byggts upp, det är i Borlänge som kompetensen har skapats, och det är också Borlänge man talar om i diskussioner om utvecklingsmöjligheter.

Det handlar egentligen om två spår. Inom Trafikverket företräder man tydligen någon sorts privatiseringstanke, medan andra, bland annat de fackliga organisationerna, för fram detta med ett statligt bolag som ett alternativ. Det finns också ett stöd för den typen av tankar reellt inom ICT som verksamhet.

Varför pekar jag på att man kanske särskilt borde utreda det statliga alternativet? Förutom att jag själv ser det som ett huvudalternativ och en önskvärd utveckling är jag rädd för att det finns människor som ser privatisering som en överideologi, så att det statliga alternativet inte blir tillräckligt belyst. Men jag noterar ministerns markering att privatisering i det här fallet inte är överideologi.

Anf. 42 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Det är oerhört viktigt. Det fokus som jag har i frågan – därför tycker jag också att det var bra att Peter Hultqvist ställde interpellationen – är det bästa för Trafikverkets uppdrag och ansvar, på vilket sätt man har en bra driftsäkerhet, där elektronisk kommunikation är en väsentlig del.

Det andra är vad vi kan göra som blir det bästa för verksamheten ICT. Det är precis i den kopplingen som vi befinner oss, och det är det jag tycker att man måste ha för ögonen.

Sedan kan man lägga till det som är Peter Hultqvists perspektiv, lokaliseringsfrågan. Där väljer jag i dag att inte ha en bestämd uppfattning. Men jag har full förståelse för den argumentation som Peter Hultqvist har redovisat här i dag.

Överläggningen var härmed avslutad.

11 § Svar på interpellation 2011/12:77 om Mälarbanan

Anf. 43 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Pia Nilsson har frågat mig vilka åtgärder jag har för avsikt att vidta för att öka kapaciteten på Mälarbanan i syfte att optimera effekten av Citybanan.

Utbyggnaden av Mälarbanan är ett av de objekt som regeringen har prioriterat i den trafikslagsövergripande nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. I Citybaneavtalet anges att

Prot. 2011/12:30

11 november

Svar på

interpellationer

staten åtar sig att så snabbt som möjligt, med hänsyn tagen till planerings-, projekterings- och tillståndsprocessen, bygga två nya spår på hela sträckan Barkarby–Kallhäll. Vidare anges i avtalet att staten åtar sig att bygga två spår på hela sträckan Tomtebodavägen–Barkarby.

I regeringens beslut om fastställelse av en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen konstaterar regeringen att Mälarbanans sträckning genom Sundbyberg utreds. Det finns i nuläget inga slutliga förslag på hur den delen ska realiseras.

För delen Barkarby–Kallhäll har den fastställda järnvägsplanen nyligen överklagats till regeringen. Ärendet bereds nu inom Regeringskansliet.

Anf. 44 PIA NILSSON (S):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka ministern för svaret. Jag hade dock förväntat mig ett något mer framåtsyftande och rent av uttömmande svar på frågan om vilka åtgärder ministern tänker vidta för att öka kapaciteten på Mälarbanan, just i syfte att optimera effekten av Citybanan. I stället för klara politiska besked radas ett antal konstateranden upp om Citybaneavtalet. Men vad har regeringen de facto för avsikt att göra och när?

Ministern säger förvisso att utbyggnaden av Mälarbanan är ett prioriterat projekt för perioden 2010–2021. Men vad innebär det konkret? Kommer Mälarbanan att få ytterligare två spår längs hela den 20 kilometer långa sträckan mellan Tomtebodavägen och Kallhäll, eller begränsas utbyggnaden enbart till att gälla Kallhäll–Barkarby?

Mälarbanan, som sträcker sig från Stockholm via Enköping och Västerås till Örebro, är i dag en av de tyngst belastade järnvägssträckorna i landet. Spårkapaciteten är maximalt utnyttjad under högttrafik. Alla tågtyper med olika hastigheter och olika uppehållsmönster trängs på de här två spåren. Det finns helt enkelt inte utrymme för ytterligare trafik trots att efterfrågan hela tiden ökar. I stället brottas Mälarbanan med ständiga förseningar, vilket givetvis är helt oacceptabelt ur både ett näringslivsperspektiv och ett resenärsperspektiv.

Herr talman! Mälarregionen är en oerhört dynamisk region som växer så det knakar. Om 20 år beräknas befolkningen ha ökat med 600 000 invånare, vilket motsvarar två Malmö. I takt med att befolkningen växer ökar också trycket på en effektiv och utbyggd tågtrafik.

Jag vill att Mälarregionen ska fortsätta att växa, fortsätta att skapa tillväxt och fortsätta att vara dynamisk med många nya spännande jobb, men då måste järnvägskapaciteten längs Mälarbanan byggas ut så att inte fortsatta möjligheter till arbetspendling och godstransporter stryps.

Den 6 kilometer långa Citybanetunneln, som nu håller på att byggas för fullt här i Stockholm och som förväntas stå klar 2017, kommer att medföra en kapacitetsförbättring – ja. Pendeltågstrafiken flyttas under jord, vilket skapar utrymme för mer gods- och persontrafik ovan jord, det vill säga på de två spår som i dag finns in till Stockholms central. Men för att Citybanan ska kunna komma till full nytta för resenärer och näringsliv här i Mälarregionen och för att man ska kunna möta den ökade efterfrågan på tågtrafik in mot Stockholm och öka punktligheten behöver Mälarbanan byggas ut till fyra spår längs hela sträckan Tomtebodavägen–Kallhäll. Det räcker inte med enbart en utbyggnad mellan Barkarby och

Kallhäll. Mälarbanans inre del kommer fortfarande att vara en begränsning för att köra fler tåg med ökad punktlighet.

Herr talman! Jag menar att det är oerhört väsentligt att utgå från en systemsyn när man beslutar om olika järnvägsobjekt. För att optimera Citybanans kapacitet måste flaskhalsar längs Mälarbanan elimineras, och det arbetet bör gå hand i hand med detta.

Ministern har än så länge inte lämnat något klart besked, som sagt. Det oroar mig och många andra. Vi socialdemokrater lägger i vårt budgetförslag fram 10 miljarder för att tidigarelägga kapacitetshöjande åtgärder, som till exempel det här fyrspåret.

Jag vill veta när ministern kommer att sätta ned fötterna och bestämma sig. Hur länge kommer det att dröja?

Anf. 45 GUNNAR ANDRÉN (FP):

Herr talman! Det är en angelägen interpellation för många människor som Pia Nilsson har ställt. Jag vill ta mig friheten, vilket även Pia Nilsson gjorde, att vidga debatten en smula, inte minst som vald för den här regionen, liksom statsrådet är.

Hela diskussionen om trafiken på Mälarbanan bygger på en mycket väsentlig förutsättning, nämligen att vi för några år sedan äntligen kunde komma fram till beslut om att bygga Citybanan. Annars hade vi haft kvar den situation, herr talman, som vi haft sedan 1897 med bara två spår ovan jord söderut från Stockholm. Jag vill påstå att det som inträffar nu i stort sett är den största händelsen på trafikområdet i Stockholm sedan 1897. Och det kommer att bli färdigt om några år.

Jag ser att Börje Vestlund från Socialdemokraterna sitter här i salen. Han har under många år också debatterat de här frågorna och, liksom jag, något fäfängt noterat att det har varit svårt att få förståelse för att frågan om spårväg genom Stockholm är av utomordentlig vikt för hela Sverige. Det är inte bara en Stockholmsfråga. Den här interpellationen och många andra i den här riktningen är ett bra bevis på det.

Äntligen kan man hoppas på att andra kompletterande investeringar ska få fullt genomslag så att Mälarregionen, från Nyköping, som herr talmannen känner väl till, upp till Gävle, Uppsala, Västerås och Eskilstuna, blir ett enda sammanhängande arbetsplatsområde. Det har det inte kunnat bli tidigare i och med att vi har haft så mycket förseningar. Det har varit för osäkert, helt enkelt.

Vilken lärdom ska man dra av att vi nu har sett möjligheten att Citybanan gör Stockholmsregionen till det administrativa centrum och det arbetscentrum som varje land behöver? Jo, vi kan inte fortsätta att bortse från vikten av att kommunikationerna till och från och inom storstadsregionen fungerar väl, som vi gjorde under många olika regeringar under många decennier.

Tyvärr har det blivit eftersatt, särskilt på det spårbundna området. Och, herr talman, jag erinrar mig att jag, för att nu använda något som jag själv kommer ihåg, redan i mitten av 80-talet eller i början av 90-talet i olika partimotioner diskuterade frågan om utbyggnad av spårbunden trafik i Stockholm som en lösning. Vi såg att Stockholmsregionen och länet på den tiden ökade med ungefär 15 000 invånare per år. Nu är vi uppe i 30 000. Detta kommer att ställa extrema krav. Om vi inte ska få

Prot. 2011/12:30

11 november

Svar på
interpellationer

väldigt många fler köer, där folk sitter av sina arbetstimmar, måste vi fortsätta att bygga ut den spårbundna trafiken i Stockholm.

Jag tycker att Pia Nilsson i allt väsentligt har rätt. Jag går inte in på just den frågan. Men det gäller att se till att hela Stockholm fungerar. På det sättet vill jag tacka alla som har medverkat till att Citybanan kom till, för den kommer att göra att alla, till och med de från Södertälje, lättare kommer att kunna ta sig till och från Stockholm, och det är viktigt.

Anf. 46 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (S):

Herr talman! Tack, ministern, för svaret till Pia Nilsson! Jag skulle även vilja säga tack till Gunnar Andrén. Det var ett intressant inlägg. Vi ser att vi nu har fått med ytterligare en blåslampa i kampen mot regeringen när det gäller att försöka få fram ytterligare spårkapacitet i Stockholm. Jag tackar Gunnar Andrén för att han ansluter sig till oss i den frågan.

Sedan gäller det vad jag känner för den här frågan, som bor i den här regionen. När man tittar tillbaka på frågan kan man säga att det har varit en fantastisk utveckling av tågtrafiken i Mälardalen. Jag minns när man invigde stationen i Västerås för ett antal år sedan. Då sade flera politiska företrädare att det var ett jättelikt skrytbygge som skulle stå tomt och inte användas, för den här kapaciteten skulle man aldrig nå. Infrastrukturministern vet att alla prognoser om tågtrafiken i Mälardalen har överträffats många gånger om. Därför är jag lite ledsen när jag läser svaret från ministern.

Det är en mycket relevant fråga som Pia Nilsson ställer. Vad tänker regeringen göra för att skynda på detta? Kapacitetsbristen är redan nu uppenbar på spåren in till Stockholm. Och den blir än mer uppenbar i takt med att själva Citybanan byggs. Jag tänker på den del som ligger inne i stan och under jord och som, så att säga, underlättar pendeltågtrafiken. Då blir de andra problemen än mer uppenbara. Det blir flaskhalsar.

Jag ser i svaret egentligen bara en redovisning av ungefär det vi visste förut, det som man har sagt här. Det finns liksom inget ytterligare besked från regeringen.

Det här oroar mycket av det skälet att det senast i går när jag åkte med sista tåget från Västerås, där jag var på ett möte, var trafikstörningar redan när klockan började närma sig elva på kvällen. Fjärrtågen krockar med pendeltågen innan man når in till Stockholm, på andra sidan Sundbyberg. Man får sitta som i ett mjölktåg för att komma in till stan.

Därför oroar det oerhört mycket när vi ser de prognoser som pekar på att pendlingen ökar och att folk rör sig mer. Det blir ännu viktigare att kunna ta sig fram, och kapacitetsbehovet är inte tillfredsställt med den plan som finns.

Jag tror egentligen inte att infrastrukturministern i grunden har någon annan syn på saken, utan här gäller det att komma till skott och ta ett kliv framåt och bli tydligare med hur man gör för att åstadkomma det som behövs i en snabbare takt än vad som har redovisats nu.

Det står här och är allom känt att för sträckningen förbi Sundbyberg finns det olika alternativ. Som vi har sett handlar det om ifall den ska grävas ned eller om den ska dras ut till den andra spårbildningen som kommer från Uppsala. Detta utreds för tillfället.

Till sist skulle jag vilja ställa en fråga till infrastrukturministern: När beräknas denna utredning vara klar så att man kan fatta ett beslut? Man

behöver veta vilken väg man ska välja i frågan så att man kan komma till skott, för det är stor risk att när man väl är klar med detta kommer också det att överklagas och gå till regeringen för beslut. Vi vet hur det fungerar. Det är därför väldigt viktigt att utredningen blir klar så att man kan ta det första beslutet. Då hinner man med också med överklaganden så att byggnationen kan komma i gång i tid.

Det är min sista fråga. Jag önskar att infrastrukturministern kan vara lite tydligare i de här frågorna och visa lite mer ambition. Vad vill infrastrukturministern med det här? Vad är ambitionen för att kunna komma till rätta med problemen? Känn lite mer känsla i den här frågan, infrastrukturministern.

Anf. 47 BÖRJE VESTLUND (S):

Herr talman! När jag ändå befinner mig i kammaren och vi diskuterar en fråga som är så viktig för Stockholmsregionen kan jag inte låta bli att delta.

Uppenbarligen behövs det inte många minuter som statsråd för att lära sig den sköna konsten att skriva ett helt interpellationssvar utan att svara på en enda fråga. Det får vi konstatera att statsrådet har lyckats alldeles utmärkt med i denna interpellation. Hon redogör nämligen inte för någonting när det gäller hur man ska få fart på det här.

Jag kommer ihåg att jag under min period i trafikutskottet 2002–2006 var med vid en gemensam uppvaktning hos dåvarande infrastrukturminister Ulrica Messing. Man hade bett särskilt om att vi skulle peka ut något infrastrukturprojekt som var viktigt för en viss region men som inte låg i regionen. Så gott som alla utom de sydligaste och nordligaste delarna av Sverige pekade ut just Citybanan i Stockholm som viktig för att järnvägstrafiken skulle fungera i landet.

Jag tror att vi har en ganska gemensam uppfattning från norr till söder att detta är en förutsättning för att vi ska få en fungerande järnvägstrafik i hela vårt land, inte minst för att kollektivtrafiken med pendeltågen i Stockholm ska kunna fortsätta utvecklas och byggas ut. Men för detta krävs inte enbart Citybanan och sedan är det slut, för om det inte händer något mer är risken vansinnigt stor att varken Mälardalen, Dalarna, de delar som går till norra och södra Sverige eller Svealandsbanan har någon särskild nytta av Citybanan.

Därför är det relevant att ställa frågan om vad man ska göra senare just nu när Citybanan börjar ta fart och vi kan se när den kommer att vara färdig. Det är det här som är bekymret: att man inte kan ge tydliga och klara besked om vad som kommer att hända efteråt så att talmannen från Nyköping, jag från Stockholm och Pia Nilsson och Sven-Erik Österberg från Västerås och Sala faktiskt kan känna oss trygga. Vet vi att det här kommer att lösa sig i framtiden kan vi kanske leva med förseningar redan tidigt på morgonen och väldigt sent på kvällen.

Men då måste besked komma från regeringen. Då kan man inte säga att det bereds inom regeringen, och sedan händer det inte så mycket mer. Nu var det i och för sig ett överklagande, men det är ändå mycket ett konstaterande att det här har man gjort, men man säger inte vad man vill göra. Det är det jag vill veta: Vad vill regeringen göra för att få fart på det här så att inte den vackra, dyra och fantastiska Citybanan byggs fär-

Prot. 2011/12:30

11 november

Svar på
interpellationer

digt, och sedan har man ingen nytta av den för trafiken norrut, västerut och söderut?

Anf. 48 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jag delar i och för sig väldigt mycket av det som har framförts, för är det någonting som har varit viktigt inte bara för Stockholmsregionen utan för hela Mälardalen och även fler regioner är det hur och på vilket sätt vi kommer åt Sveriges värsta flaskhals.

Med detta som grund togs det första spadtaget för Citybanan, ett initiativ som har medfinansierats av ett stort antal kommuner runt omkring. Vi lärde oss av erfarenheten från Svealandsbanan som går på andra sidan Mälaren. När den kom i gång var den redan för trång. Den var redan full. Man skulle ha kunnat göra mer. Mälarbanan som täcker upp en stor del på den norra sidan av Mälaren är ett otroligt viktigt arbetspendlingsstråk.

Det jag konstaterade när jag kom med i regeringen för ett år sedan, när vi precis hade fattat beslut om infrastrukturplanen där Citybanan finns med och där man från regionen har prioriterat vilka objekt som behöver komma med, var att även när vi kommer fram till 2021 och allt är byggt kommer vi fortfarande att ha sårbarhet, kapacitetsproblem och flaskhalsar.

Just av den anledningen fick Trafikverket uppdraget att se på hur och på vilket sätt vi kan öka kapaciteten i järnvägssystemet. Till detta kopplades också ett perspektiv som jag tror är särskilt viktigt i storstadsregionerna och framför allt i Mälardalen. Trafikanalys fick uppdraget att se över just arbetspendling.

Med det här som grund har framför allt Trafikverket i sin första delrapport som kom i oktober särskilt lyft fram spåren som går mellan Tomtebodavägen, Huvudsta, Duvbo och Barkarby för att kunna tidigarelägga dem i planerna, och det är egentligen utifrån syftet att kunna utnyttja Citybanans fulla kapacitet när den väl kommer på plats. Det finns inte med i planen att detta ska påbörjas 2012 eller 2013, utan det låg efter planperioden. Därför har vi snarare tittat på om det kan flyttas in, vad det kommer att kosta och framför allt *när* man kan flytta in det.

Det finns även en annan del som är viktig och som vi också har perspektiv på, och det är just den här knäcken i Tomtebodavägsområdet. Sven-Erik Österberg var inne på det. Vi har de fyra spåren som går ut från Centralen och som ska betjäna Arlandabananans möjligheter till ökad kapacitet. Så har vi Ostkustbanan som går vidare upp emot Uppsala och som också sitter och väntar. Där de här möts blir det värre. Och så ska vi ha Mälarbanan.

Jag tycker att i den process som trots allt pågår måste vi ha respekt för de diskussioner som pågår i Sundbyberg när det gäller överdäckningen, var sträckan ska gå när spåret går genom staden. Den diskussionen pågår i dialog med Trafikverket.

Den andra delen handlar även om Solna. Jag har själv varit där ute och tittat, för där spåren ska komma fram finns i dag redan befintliga flerbetalningshus och företagslokaler. Det handlar alltså om ganska stora ingrepp, och med stor sannolikhet kommer vi säkert att få överklaganden där också. Processen är dock redan i gång, i dialog.

Tanken och syftet är ju att ha Kapacitetsutredningen med som grund, just för att vi inte ska ha flaskhalsar, just för att vi ska ha fokus på bättre

arbetspendling och framför allt måna om människors tid, när jag hösten 2012 kommer att göra en kompletterande infrastrukturproposition. Även om man har 10 miljarder extra för 2012 skulle man inte kunna använda dem under 2012. Jag tänker på vad som kommer åren därefter, och det tror jag egentligen också att Pia Nilsson gör.

Prot. 2011/12:30
11 november

Svar på
interpellationer

Anf. 49 PIA NILSSON (S):

Herr talman! Jag vill att Mälardalen ska fortsätta att växa och fortsätta att spraka av dynamik. Jag vill att nya och spännande jobb ska etableras i vår region – jobb som skapar ny tillväxt. Ökad tillväxt ställer krav på utbyggd och effektiv infrastruktur. Därför behöver järnvägskapaciteten längs Mälarbanan öka, och därför är investeringen i fyrspar längs hela sträckan Tomtebodavägen–Kallhäll på Mälarbanan så viktig.

Det mesta pekar på att vi nu närmar oss en lågkonjunktur med betydligt lägre tillväxt. De svenska bnp-hjulen kommer sannolikt att snurra i betydligt långsammare takt de kommande åren. Eurokrisen kommer att göra avtryck även i den svenska ekonomin. Då kan man tycka att det vore klokt att ligga lågt med kostsamma infrastrukturinvesteringar. Men när ekonomin bromsar och tillväxten krymper är de politiska prioriteringarna viktigare än någonsin. Då måste vi beslutsfattare våga tänka strategiskt och långsiktigt och investera oss in i framtiden. Att avstå, herr talman, från att investera i infrastruktur kostar också.

Rapporten *Vad kostar det att vänta?* presenterades nyligen. Där konstaterar man att om man väntar 13 år med att bygga ut kapaciteten på Mälarbanan går samhället och medborgarna miste om 13 ½ miljard. Rapporten slår fast att kostnaden för att senarelägga investeringen alltså överstiger byggkostnaden.

Jag noterar att infrastrukturministern ännu inte har lagt fram någon proposition om en effektivare planering av vägar och järnvägar. En enig transportinfrastrukturstyrelse, som jag själv ingick i, lade fram ett betänkande för drygt ett år sedan. Där finns konkreta förslag om hur planeringsprocessen kan effektiviseras med upp till två år, vilket innebär att planeringskostnaderna för staten kan minska med 200 miljoner kronor per år och den samhällsekonomiska nyttan bli ungefär 1,35 miljarder för de planerade objekten fram till 2021. Detta är en ansevärd summa pengar. Men någon proposition har inte Catharina Elmsäter-Svärd ännu lagt fram. För varje år som går kostar det pengar. Det kostar samhället miljarder. Det är pengar som i stället kan användas till strategiska järnvägsobjekt.

Herr talman! Politik är att vilja, och politik är att välja. Jag som socialdemokrat vill skapa förutsättningar för vår viktiga Mälardalsregion att växa. Därför väljer vi att investera i objektet Tomtebodavägen–Kallhäll. Det är strategiskt, hållbart och det kommer att skapa fortsatt tillväxt för regionen.

Det är möjligt att ministern också vill det, men det går inte att utläsa någon politisk ambition av svaren. Det är möjligt att utredningar pågår, men det kan vara intressant att få svar på den fråga Sven-Erik Österberg ställde, nämligen hur det går och hur lång tid tunnelalternativet i Sundbyberg ska utredas.

Klara besked har så här långt uteblivit. Jag hoppas att ministern blir lite tydligare i sitt nästa inlägg.

Anf. 50 GUNNAR ANDRÉN (FP):

Herr talman! Ett välkänt uttryck är att hela Sverige ska leva. Det gläder mig att detta numera också tycks omfatta Stockholm. Det har under lång tid varit svårt att förstå att uttrycket Hela Sverige ska leva avser allt utom Stockholm. Jag har varit med i många debatter, herr talman, om infrastrukturfrågor i Stockholmsregionen, och jag har väl aldrig upplevt en så positiv stämning till att också Stockholm betyder något för hur övriga Sverige fungerar.

Sven-Erik Österberg var lite inne på att mucka gräl. Det vill jag inte ställa upp på. Jag tror att det råder största enighet. När det gäller finansieringen är det viktigt att inte skriva julklappslistor. Det är möjligt att Sven-Erik Österberg har 10 miljarder extra. Dock får han inte räkna in krogmomsen. I gårdagens debatter, herr talman, använde de socialdemokratiska debattörerna de pengarna två tre gånger om till skolan. Det går inte att använda samma pengar hur många gånger som helst. Allra viktigast är att ha en finansiering som håller så att man inte hamnar i samma situation som för några år sedan med väg 73. Där fanns pengar ända till 5 kilometer före slutet. Det blir värdelöst med en sådan väg.

Problemet var det Åsa Torstensson för fem år sedan råkade ut för, nämligen att det var många gropar och hål i den finansieringsplan som Socialdemokraterna lämnade efter sig. Björn Rosengren hade varit duktig på att åka land och rike runt, i huvudsak i flygplan, och lova spår här och där och vägar på ännu fler ställen, men tyvärr fanns inga pengar.

Detta har dock rättats till. Jag tror att tillkomsten av Citybanan ändå är det nav som mycket framöver kommer att kretsa runt. Vi ser därför fram emot en bättre fungerande kollektivtrafik i hela Sverige. Hela Sverige ska leva – även Stockholm.

Anf. 51 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (S):

Herr talman! Jag vet inte hur Gunnar Andrén definierar ”mucka gräl”. Jag konstaterade att Gunnar Andrén anslöt sig till vår sida genom att han vill ha mer infrastruktur och mer till Stockholm – det ska fungera bättre i Stockholm. Jag konstaterade att han hade ungefär samma åsikter i frågan, nämligen att komma fortare fram. Det är en vänlig inbjudan att konstatera att Gunnar Andrén faktiskt brinner för frågan. Det kallar inte jag att mucka gräl.

Precis som Pia Nilsson sade ställde jag en direkt fråga till infrastrukturministern. När beräknas utredningen om Sundbyberg vara klar så att det går att komma in i en beslutsprocess? Det är avgörande för hela projektet.

Jag har stor respekt för att infrastrukturministern säger att det här inte är en lätt fråga. Spåren ska fram på platser där människor bor och där det finns verksamheter. Desto större skäl att lägga ned mer energi och än mer empati i frågan. Det är precis som jag har sagt tidigare, och som Pia Nilsson har understrukt, nämligen att vi ser hur behovet av infrastruktur och att människor kan förflytta sig i Mälardalen ökar ständigt. Det finns en stor irritation i dag över att minsta lilla trafikstörning, väderlek och så vidare, tidtabeller kan inte hållas och systemen spårar ur, skapar stora problem i tågtrafiken. Tåg får ställas in, och tåg blir försenade. Människor blir irriterade på arbetsplatser därför att vissa inte kommer fram i tid till möten. Det är grundproblemet i dag. Tågtrafiken får i var mans mun

ett sämre rykte än vad den är värd eftersom den är ett förträffligt sätt att ta sig fram i hårt trafikerade områden. Då är det viktigt att den fungerar.

När kan man tänka sig att utredningen om Sundbyberg blir klar så att man kan komma in i en beslutsprocess? Det är viktigt. I övrigt tackar jag för de svar infrastrukturministern har gett.

Prot. 2011/12:30
11 november

*Svar på
interpellationer*

Anf. 52 BÖRJE VESTLUND (S):

Herr talman! Vad konstigt det här är. Jag har hållit på med infrastrukturfrågor i denna region länge och jag har aldrig hört Sundbyberg diskuteras i planeringen förrän de senaste två tre åren. Det blir underligt. Tvärtom har politikerna där piskat på mest av alla för att skynda på med utbyggnaden av sträckan Tomtebodavägen–Kallhäll. Jag är förvånad över att detta har blivit en så stor fråga i denna process. Men vi får väl ha respekt för den kommunen.

Det har varit en offentlig debatt om Moderaternas historieförfälskning. Jag tänker inte ta upp den frågan här eftersom den inte hör hemma här. Men det måste finnas en fråga i historieförfälskningen som man måste ägna sig åt på alla folkpartimöten, nämligen att det inte har dragits en enda millimeter järnväg genom Stockholm sedan 1897. Det var ett enkelspår som drogs 1897. Denna historieförfälskning kan man inte upprepa från talarstolen år ut och år in, Gunnar Andrén.

Den fråga som måste ställas i debatten är vad regeringen tänker göra konkret, inte bara överväganden fram och tillbaka. Det måste ske något. Det blir lite grann som Gunnar Andrén sade, nämligen att det blir finansiering av något infrastrukturprojekt men sedan kan projektet inte slutföras eftersom det inte går att komma vidare. Då blir det konstigt. Det gäller även Citybanan, som vi alla är så stolta över att vi äntligen kanske kan se. Det behöver inte bli efter min pensionsdag som vi får åka på Citybanan utan faktiskt några år innan.

Anf. 53 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Egentligen brukar jag jobba efter devisen mindre snack och mer verkstad. Här efterfrågas att jag ska säga mer. Samtidigt måste jag, trots vad Börje Vestlund tidigare sade, förhålla mig till att när just jag säger någonting får det ett värde. Jag kan tycka att det är rimligt, men det innebär också att jag kanske ännu mer måste tänka på när jag kan säga exakt vad.

Jag har starkt fokus på att de järnvägar som vi har i landet som helhet, men också i våra storstäder där de flesta människor arbetspendlar, ska vara robusta och tillförlitliga. Man ska kunna ta tåget utan att vara stressad för att man kanske inte kommer fram. Det fungerar inte i dag.

I de trafikprognoser som fanns med i det tidigare underlaget beräknades hur trafikhöjningarna skulle se ut framåt 2020, och vi vet att vi är där redan i dag. Det är just därför som jag har varit angelägen om att se till att vi tar fram Kapacitetsutredningen och tittar trafikslagsövergripande. Det är också därför vi har skyndat på Trafikverket att redovisa sitt uppdrag, och det kommer i april nästa år, så att vi kan ta ett beslut om en kompletterande infrastrukturproposition till hösten.

Den uppmärksamme noterade att förutom de 500 miljarder som regeringen fattade beslut om i mars 2010 kompletterade vi budgeten för 2012/13 med 3,6 miljarder ytterligare för järnvägen. Man såg då att det

inte fanns något för 2014. Nej, men den infrastrukturproposition som kommer till hösten ska också ha en uppgift. Det är en del.

Pia Nilsson nämnde Bo Bylunds utredning om att effektivisera planförutsättningarna. Tyvärr, kan jag ibland känna, har det funnits ett behov av att ha med även Billingers medfinansieringsutredning, för det finns saker som hänger samman. Men vi har aviserat att propositionen om ett effektivare plansystem kommer i mars 2012. Jag kan tycka att det hade varit bättre att den redan funnits på plats, men vi kunde inte ta bara den ena delen utan det måste hänga ihop.

Herr talman! Jag tycker att debatten blir lite konstig. Men jag känner verkligen hur ni upplever behovet av att arbetspendlingen och tågen ska fungera i hela Mälardalen. Jag har ingen annan uppfattning.

Det är problematiskt, i och med att när arbetet gjordes med vilka objekt som skulle in i planen för 2010–2021 och när det beslutet fattades fanns inte de spår som vi pratar om i dag på den sidan om 2021, utan de låg längre fram. Då kunde man ha sagt: Okej, men då väntar vi i tolv år med armarna i kors och gör ingenting. Men det är precis tvärtom. Jag har satt i gång den här diskussionen och plockat fram underlagen. Trafikverket jobbar, inte minst i dialog med Sundbyberg. Man kan tycka vad man vill om när den diskussionen kom i gång, men den är i full gång.

Däremot kan jag tyvärr inte i dag svara på din fråga, Sven-Erik Österberg, om exakt datum när utredningen är klar. Det hänger väldigt mycket ihop med vad de säger i sina fullmäktigediskussioner. Men dialogen finns med Trafikverket. Jag har som min förhoppning att det finns färdigt under nästa år så att vi kan ha med det när vi får in det slutliga underlaget från Trafikverket, för att sedan jobba vidare med den kompletterande infrastrukturpropositionen till hösten. Vi kan i alla fall inte börja bygga dessa spår nästa år. Men avsikten, som redan har redovisats från Trafikverket, är att tidigarelägga dem så att de kommer in i den här planperioden och hänger samman med Citybanans färdigställande.

Anf. 54 PIA NILSSON (S):

Herr talman! Mindre snack och mer verkstad – det var intressant att infrastrukturministern lyfte fram det i sitt senaste inlägg. Det är väl just det vi har efterlyst: mindre snack och mer verkstad, eller mer spår.

Det var inte länge sedan vi fattade ett beslut om en åtgärdsplan och planering för investeringarna. Det gick väl ett år innan infrastrukturministern tog initiativ till Kapacitetsutredningen, som Trafikverket nu jobbar med. Det är alltså ytterligare en utredning, i princip utifrån samma direktiv som förra infrastrukturministern Åsa Torstensson hade, nämligen att identifiera flaskhalsar och se till att öka kapaciteten. Det var alltså inte så mycket verkstad – det var mer snack här igen.

När jag tar upp detta med att effektivisera väg och järnväg, det förslag som Transportinfrastrukturstyrelsen lade fram, hänvisar ministern nu till att det ska samköras med Billingers medfinansieringsutredning, utan att för den skull förklara varför. Men vi vet att den här regeringen gärna klamrar sig fast vid medfinansieringen. Citybanan har till exempel Västmanlands län medfinansierat med 572 miljoner. Då fanns det också löften om att höja kapaciteten längs Mälardalen.

Nu verkar ministern nöjd med att Trafikverkets utredare har flyttat fram delen Barkarby–Kallhäll i planeringen. Men det behövs mer. Och

då är min fråga till infrastrukturministern: Är du nöjd med den delen? Har regeringen ambitionen att se till att bygga fyrspår längs hela sträckan Tomtebodavägen–Kallhäll? Det är först då Citybanans kapacitet kan optimeras. Jag har inte fått svar på det, och jag tycker att det är väldigt tråkigt. Frågan kvarstår: Kommer det att bli fyrspår längs hela den sträckan?

Prot. 2011/12:30
11 november

*Svar på
interpellationer*

Anf. 55 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! När det gäller just infrastruktur och när jag träffar i stort sett hela landets olika regionala och lokala företrädare finns det en enormt stark önskan och längtan efter mer infrastruktur. Jag kan förstå det. Dessutom vill man ha långsiktighet, och man vill veta vad som händer över lång tid.

Sedan har det dykt upp en annan faktor: Vi är också beroende av att ha en ökad flexibilitet när det händer saker i vår omvärld som vi själva inte styr över. Så var det till exempel när åtgärdsplanen, som Pia Nilsson nämnde, hade tagits och vi såg effekterna av en lågkonjunktur, en ekonomisk finansiell kris, som inte fanns med i förutsättningarna i planeringsarbetet inför infrastrukturpropositionen 2008. Det var plötsligt en helt annan förutsättning uppe i Norrbotten och i Bergslagen för hela gruvindustrin, där vi nu har fått anpassa oss med flexibilitet. Det är en viktig faktor som vi måste möta.

När Pia Nilsson frågar mig om jag är nöjd kan jag vara väldigt tydlig: Nöjd – det är ett begrepp som jag själv aldrig använder. Hon säger lite insinuant att jag skulle vara nöjd med att Trafikverket har flyttat fram en del. Jag har uttryckligen bett Trafikverket att ge förslag på vad som behöver göras, men framför allt när man kan göra det, för att öka kapaciteten i järnvägen. Jag har bett dem att titta på de områden där de särskilda flaskhalsarna finns. Utifrån den aspekten kan jag tycka att det är bra att de har valt just sträckorna kring Tomtebodavägen, Kallhäll och Barkarby, för de påverkar människors möjlighet att arbetspendla otroligt mycket.

Låt mig då också få ta de formella vägarna, eftersom jag inte här kan vare sig budgetförhandla eller komma med budgetpåverkande förslag utöver det som vi redan har fattat beslut om, och ta det i den proposition som jag lägger fram hösten nästa år.

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Svar på interpellation 2011/12:84 om social dumpning för lastbilschaufförer och åkerier

Anf. 56 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jonas Sjöstedt belyser ett spektrum av problem som i sammanhanget skulle bero på att utländska åkare eller förare verkar i Sverige och har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att komma till rätta med dessa problem.

När det gäller arbets- och anställningsvillkor, vilket är frågor som arbetsmarknadsministern ansvarar för, kan jag ändå konstatera att det inte är aktuellt med någon särreglering för en specifik bransch. För chaufförer

där svenska villkor ska gälla är det naturligtvis viktigt att vi upprätthåller den svenska modellen med ansvarstagande parter som i kollektivavtal kommer överens om rimliga villkor och som vakar över villkorens efterlevnad.

När det gäller polisens arbete med tillräckliga kontroller och tillsyn av efterlevnad av tillstånd, vilket är en fråga justitieministern ansvarar för, kan jag konstatera att polisen årligen kontrollerar omkring 38 000 förare av tunga fordon på landets vägar och 758 000 av de arbetsdagar som dessa förare utför.

Sverige är beroende av ett väl fungerande transportsystem, och i det ingår utländska transportföretags och förarens vägtransportarbete. Jag är för en fri inre marknad, där tjänster kan röra sig fritt över gränserna och där unionens åkare också fritt får utföra vägtransporter.

Jag vill understryka att brott mot gällande regler inte är en fråga om konkurrensvillkor. Alla åkerier och chaufförer, oavsett nationalitet, ska följa de regler som gäller. Självklart ska även staten via sina myndigheter utöva den kontroll och den tillsyn som behövs. Från och med den 4 december utökas det straffrättsliga beställaransvaret från att gälla trafik utan tillstånd till att även gälla överträdelser av cabotagetransportregler.

Anf. 57 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman och infrastrukturministern! Den här interpellationen gäller lönedumpning och social dumpning inom åkerinäringen i Sverige. Åkerinäringen själv beräknar att så mycket som 40 procent av de lastbilar som går på svenska vägar kommer från andra länder. Det handlar långt ifrån alltid om trafik som går på utlandet, utan det handlar till väldigt stor del om ren inrikestrafik i Sverige.

Vi vet en del om hur dessa chaufförer har det. Vi har fått uppgifter om chaufförer från Makedonien som kör med en månadslön på 400 euro – i Sverige. Det är en fullständig underbetalning. Vi vet att många av dem bor i sina lastbilshytter i veckor i sträck, under väldigt torftiga förhållanden. Vi vet att många skickas i väg för att lasta eller lossa utan att kunna vare sig svenska eller engelska. De får ett sms till telefonen med en adress dit de ska men som de knappast vet vägen till. Det är historier om chaufförer som inte får hjälp med bärgning när de hamnar i problem, till exempel.

Detta är en bransch i djup kris. Det handlar om att chaufförer från andra länder utnyttjas fullständigt hänsynslöst av samvetslösa arbetsgivare. Det handlar om att svenska lastbilschaufförer konkurreras ut med osjysta metoder och låga löner som vapen. Det handlar om att seriösa svenska åkerier som vill ha kollektivavtal, ordning och reda och bra miljöregler slåss för att överleva mot dem som missbrukar utländska chaufförer på detta sätt. Det handlar om att den svenska staten går miste om mångmiljonbelopp i skatteintäkter varje år, när åkerierna flyr ifrån att uppfylla sina skyldigheter.

Jag menar att det inte duger med det svar som infrastrukturministern har gett. Ni måste ta ett helhetsgrepp om detta. Problemen har varit kända i många år. Ni måste ha en grupp som sträcker sig över flera departement, även Justitiedepartementet och Arbetsmarknadsdepartementet – där är jag helt enig – och som ser till att det blir ett stopp på den här vilda västern i den svenska åkerinäringen.

Jag har några förslag på vad som kan göras.

Skärp reglerna för inrikestrafik och reglerna i yrkestrafiklagen om gott anseende, så att man får trafiktillstånd om man är en seriös företagare!

Gör någonting åt de falska egenföretagarna med F-skattsedlar, som egentligen inte är några egna företagare utan bara utnyttjas för att inte betala skatt och få riktiga villkor i Sverige!

Skärp kontrollen och efterlevnaden längs våra vägar! Det spelar liten roll att polisen gör relativt många kontroller om man inte kontrollerar rätt saker och om åklagaren systematiskt lägger ned de anmälningar som kommer utan att utreda dem i botten. Vi har väldigt få fällande domar trots att vi har stora problem.

Släss för ett socialt protokoll i EU:s fördrag där vi slår fast att svenska kollektivavtal gäller alla som arbetar i Sverige!

Inför en kilometerskatt som gör att man får konkurrensneutralitet och lika kostnader för utländska och inhemska åkerier!

Lägg ett direkt ansvar på den som använder underleverantörer att se till att dessa underleverantörer har sina papper i ordning och har kollektivavtal!

Skärp straffsatserna för de företag som inte följer reglerna! Lägg ansvaret i första hand på företagen och i andra hand på chaufförerna som utnyttjas!

Se till att utländska bemanningsföretag har en representant i Sverige som kan svara för företaget och skriva kollektivavtal!

Det finns helt enkelt ett batteri av åtgärder regeringen kan ta till om den vill se till att vi får ordning och reda i den svenska åkerinäringen. Det kommer de seriösa åkerierna att vinna på, och det kommer de svenska transportarbetarna att vinna på. Det kommer också att innebära att vi slipper skämmas för hur lastbilschaufförer från andra länder behandlas på den svenska arbetsmarknaden, vilket vi faktiskt får göra i dag.

Anf. 58 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Om man tittar på de europeiska åkarnas cabotage, alltså de som egentligen har tillstånd och har fått okej att utföra transporter inom de regler som gäller för cabotage, ser man att det på svenska vägar är 2 procent som utförs av utländska. När polisen gjort sin tillsyn och till exempel tittat på kör- och vilotider har det rapporterats in ungefär 25 000 förseelser när det gäller detta. Där har man kunnat konstatera att utländska förare inte är överrepresenterade.

Med detta sagt skulle jag inte vilja påstå att det inte finns problem – många av den karaktär Jonas Sjöstedt tar upp. Jag har också själv varit ute och sett detta, och jag har pratat både med de svenska åkeriföretagen och med Transportarbetarförbundet. Jag har lyssnat på dem.

I mitt svar, herr talman, valde jag för att tydliggöra problematiken att dela upp Jonas Sjöstedts frågor i en arbetsmarknadspolitisk del och en del med justitiekoppling. Jag har naturligtvis ansvaret för vad som händer på våra vägar utifrån trafiksäkerhetsskäl och sådant.

Jag har faktiskt redan valt att ta ett sådant initiativ, för jag inser att det i denna fråga inte är okej att vi har denna fördelning. Jag är alltså redan på gång med att initiera ett sådant arbete. Det måste sträcka sig över flera

politikområden och departementsområden, och vi måste ha flera myndigheter som skannar av och ser hur det ser ut och hur efterlevnaden är.

Jag har nämligen också tolkat det så att vi egentligen inte har problem med de regler som finns utan att mycket faller tillbaka på hur tillämpningen av dem sker. Det blir mycket det som blir diskussionen: Kan vi vara säkra på tillämpningen om tillsynen inte är som den ska? Jag har alltså detta som fokus just nu i alla fall.

För några år sedan, 2008, gjorde Transportstyrelsen en egen utredning där man tittade på regelefterlevnaden när det gällde yrkestrafiken. Detta är också en dialog vi har, att det är ett arbete som kommer att fullföljas. Det har varit alltifrån hur det ser ut med vinterdäck, men även allt detta med kör- och vilotider samt hur det ser ut med kravet på gott anseende och sådana saker. Diskussionerna vi har haft med Transportstyrelsen visar att de också har som ambition att följa upp denna utredning.

Jag tycker nämligen att det är viktigt att vi innan vi slänger oss hit och dit med siffror eller påståenden om hur saker och ting är måste veta exakt hur det ser ut, så att vi kan sätta in rätt åtgärder. Det finns dock en problematik, och jag håller med Jonas Sjöstedt om att det måste tas ett samlat grepp. Jag har sagt att jag räcker upp handen och håller i detta arbete.

Anf. 59 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Jag välkomnar detta initiativ från infrastrukturministerns sida, och jag hoppas att det kommer att bli ett ordentligt helhetsgrepp. Det behövs verkligen i den här branschen. Vi skulle applådera att man sätter in ett batteri av åtgärder för att komma till rätta med missförhållandena.

Faktum är att vi ganska väl vet hur det ser ut på många områden. Jag ska ta upp två konkreta exempel.

I Veddige i Skåne finns Andreassons Åkeri. De har 200 lastbilschaufförer. 190 av dessa är F-skattade – de flesta ifrån Polen. 10 av chaufförerna är svenskar som är anställda av ett bemanningsföretag. Är det rimligt att man har ett åkeri där ingen är anställd samtidigt som man har 200 chaufförer? Är det rimligt att man har satt i system att smita från sina förpliktelser både mot det svenska samhället och mot sina chaufförer genom att ha dem som falska egenföretagare? Detta vet vi sker i Sverige i dag.

Och vi vet vem som förlorar på det här. Det är de seriösa åkerierna och de svenska transportarbetarna som förlorar på det, och säkert också de polska chaufförerna som utnyttjas på det här sättet.

Vad kan man göra åt det här? Ja, vi kan titta på Holland. Holland har skärpt reglerna på området. Enligt holländsk lag ska man vara anställd när man kör åt ett åkeri och därmed ha ett avtal. Om man som undantag använder en underleverantör ska den ha sina egna tillstånd i ordning och ha egna fordon. Vi kan kopiera den holländska modellen om vi vill.

I Finland och även i andra länder har man ett beställaransvar som gör att man är skyldig att se till att den man hyr in verkligen efterlever de krav som man ställer. Men det här har ju fått löpa i Sverige, och därför har vi fått de här missförhållandena.

Jag kan ta ett annat konkret exempel. Vi hade nyligen ett rättsfall med Frode Laursens polska åkeri. Han kör i praktiken inrikestrafik, också

med polska chaufförer, i Sverige. Men han vann i rättegången därför att lagstiftningen inte var stark nog. Nu har den ändrats. Jag menar att här måste regeringen vara på tårna och se till att den nya lagstiftningen blir effektiv så att man inte konsekvent kan bedriva en sorts olaglig inrikes-transport i Sverige med utländska fordon och utländska chaufförer.

Vi vet ganska mycket om hur den här branschen fungerar.

Vi vet att i Tyskland har man en effektivare övervakning på vägarna av lastbilstrafiken. Man har en speciell myndighet som arbetar med de här frågorna. Jag skulle vilja gå så långt som att säga att polisen i Sverige delvis har gett upp, därför att vi ser att det här drivs inte vidare. Det behövs ett ökat tryck både i övervakningsarbetet och i sanktionsmöjligheterna, framför allt mot de oseriösa ägarna till fordonen, så att det blir kännbart att inte följa svensk lagstiftning på området. Sverige har låga sanktioner jämfört med andra EU-länder. På det här området är EU-rätten inte ett hinder. Här finns det möjligheter att ha hårdare krav, bland annat på detta med gott anseende som ministern nämnde. Men det är någonting som vi inte använder i relation till arbetsrätten i dag i yrkestrafiklagen i Sverige, och det menar jag att vi har alla möjligheter att göra.

Låter vi det här löpa är risken dels att den redan höga arbetslösheten bland svenska chaufförer ökar, dels att svensk seriös åkerinäring slås ut ännu mer än vad den gör i dag. Det är ett tungt ansvar att ta.

Det här handlar inte om fri marknad eller inte fri marknad. Det handlar om att motverka oseriös företagsamhet och direkt lönedumpning och social dumpning. Först när man har lika villkor kan man tala om en marknad som faktiskt fungerar, och här är marknaden satt ur spel. Det här är en svår marknadsstörning, det är en direkt lönedumpning och det är ett fruktansvärt missbruk av personer som är tvingade av dåliga sociala förhållanden i sina hemländer att komma hit och arbeta och göra det under väldigt torftiga förhållanden. De tjänar lite, är otrygga, är borta från sina familjer och upplever inte, tror jag, något stöd från det svenska samhället i den utsatta situationen. Det är hög tid att vi gör något åt det, herr talman.

Anf. 60 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jonas Sjöstedt nämnde några saker i sitt inlägg om problematiken som kan uppstå när man anlitar till exempel ett bemanningsföretag eller när man anställer utländska åkare. Just det här är inte olagligt, men frågan är hur man utnyttjar det i stället för att nyttja det. Den frågeställningen är naturligtvis relevant.

Jag vill påminna igen om beställaransvaret. Som jag sade inledningsvis börjar det gälla från och med den 4 december även i Sverige. Det är otroligt viktigt med information och kunskap om att den som beställer också kan bli straffad om han eller hon inte tänker efter före. Det är någonting nytt.

I sammanhanget har det många gånger gjorts jämförelser med Tyskland som har en speciell myndighet inkopplad på alltihop. När jag har pratat med åkeribranschens företrädare har det också kommit upp som ett förslag. Egentligen kanske det inte handlar om myndigheten i sig, men jag tycker att det är ett gott exempel på hur man kan ta tag i problemet genom att ha mer samordning från olika delar. Det kanske inte är en

Prot. 2011/12:30

11 november

Svar på
interpellationer

myndighet i sig som vi behöver ha utan mer det som den skulle kunna göra. Det är det som man är ute efter, och jag tror att det är riktigt.

När det gäller kravet på gott anseende är det så att om man ska utöva yrkesmässig trafik och inte längre uppfyller det som gäller utan har gjort allvarliga och upprepade överträdelser, till exempel vad gäller löner och anställningsförhållanden, har man inte längre ett gott anseende, det som ställs som krav. Då kan de facto Transportstyrelsen dra in tillståndet.

Jag har frågat Transportstyrelsen och fått svaret att det inte är så många tillstånd som dras in, utan när de försvinner kanske det är för att någon har slutat eller av andra skäl inte längre finns kvar i yrkesmässig trafik. Då är frågan om det finns ett mörkertal eftersom polisen inte upplever att det är någon idé att anmäla vidare till åklagare, därför att åklagare lägger ned ärendet och det då inte heller kommer vidare till Transportstyrelsen. Det tycker jag känns angeläget att veta, även om vi tror oss veta. Men jag tror att vi verkligen skulle behöva veta.

Jag upprepar att det är viktigt att vi tar tag i den här frågan. Jag kommer att hålla i den. Och vi ska göra den bred, för den spänner verkligen över många områden. Jag är inte heller tillfreds med den situation som är. Samtidigt vill jag inte ta bort möjligheten till cabotage, för det är i grunden det effektiva och smarta sättet att använda våra transporter över landgränser för att slippa tomtransporter.

Det är en utmaning som vi står inför av många skäl.

Anf. 61 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Jag är helt överens med ministern när det gäller cabotageregler. Cabotage är i sig bra. Lastbilarna ska inte gå tomma på våra vägar. Problemet är om man dumpar priserna för mycket och om alltför mycket av åkerinäringen blir på en spotmarknad och inte i linjetrafik. Då används de här resurserna inte bra nog. Cabotageregler tror jag kan vara okej som de är. Men frågan är: Efterlevs de i dag? Och vi vet att svaret till stor del är: Sannolikt inte.

Jag välkomnar och ser det som ministern har sagt här om att ta ett helhetsgrepp som ett löfte, och jag hoppas att det kommer att gripa över hela området. En nyckel här är att ta tag i det falska egenföretagandet. F-skattsedlar ska man ha i vissa fall, men ett anställningsförhållande ska inte ersättas med F-skattsedel. Gör man ingenting åt detta kommer man inte att ändra den grundläggande obalans som finns, att de utländska åkarna betalar en bråkdel av de sociala avgifter och den skatt som de ska betala i Sverige. Även stora speditiönsfirmor och åkerier i Sverige har satt det här i system i dag, så jag skulle vilja uppmana ministern att ta med detta med det falska egenföretagandet.

Det är riktigt att regeln om gott anseende finns. Den är bra, men den används alldeles för lite, framför allt i relation till arbetsrätten. Jag menar att om man är snabb där och använder den konsekvent är det en möjlighet att gynna de seriösa och långsiktiga företagarna på de oseriösa bekostnad.

När det sedan gäller att ha en särskild myndighet är inte jag heller säker på att det är det bästa. Det kan hända att vi hittar en egen lösning som passar bättre i Sverige och som är mycket mer effektiv här. Men det intressanta är ändå att vi kan titta på Nederländerna som är en stor åkarnation. Vi kan titta på Tyskland och på Finland och se att man där har

funnit lösningar på de här problemen, därför att det här har fått gå alldeles för långt i Sverige.

När det gäller beställaransvaret är det viktigt att det är så heltäckande som möjligt, att det också gäller de arbetsrättsliga reglerna, och att man följer upp det sedan.

Med detta, herr talman, vill jag tacka infrastrukturministern för debatten. Jag tolkar den som att hon är väl medveten om problemen, att initiativen är på gång och att man kommer att samarbeta mellan departementen för att kunna lösa det här. Och jag ser fram emot de initiativ som kommer, så kan vi diskutera hur vi utformar reglerna på bästa sätt, för det får vara slut med utnyttjandet av utländska chaufförer på de svenska vägarna. Vi ska gynna en seriös, långsiktig och bra åkerinäring i Sverige.

Anf. 62 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jag skulle vilja lägga till att det pågår ett arbete också i trafikutskottet här i riksdagen. Vad jag har förstått finns alla partier med i en parlamentarisk arbetsgrupp som just tittar på erfarenheterna från de olika länder som Jonas Sjöstedt nämnde. Det är viktigt att också få ta del av det arbetet, och det har vi väl full möjlighet att göra.

Jag avslutar med att säga: Ja, Jonas Sjöstedt, du kan ta det som ett löfte. Vi har redan påbörjat hur vi ska lägga upp det hela. Det kommer inte att vara superenkelt, och det kommer inte att vara färdigt i morgon. Men det känns angeläget att titta på detta brett och ordentligt. Jag tror inte att frågan kommer att försvinna om vi inte gör det.

Jag är inte heller nöjd med hur situationen ser ut där ute. Det ska fungera bra för både svenska och utländska åkare, och ingen ska vara osjyst. Det ska gälla lika för alla.

Överläggningen var härmed avslutad.

13 § Svar på interpellation 2011/12:88 om en konkurrenskraftig kollektivtrafik

Anf. 63 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Anders Ygeman har frågat mig vilka åtgärder jag tänker vidta för att ge fler möjlighet att åka kollektivt till rimliga kostnader.

Kollektivtrafiken är viktig för människors rörlighet i samhället. En av preciseringarna av det transportpolitiska funktionsmålet anger att förutsättningarna för människor att välja kollektivtrafik bör förbättras. För många barn och ungdomar är kollektivtrafiken särskilt viktig, till exempel för att kunna delta i fritidsaktiviteter eller besöka släkt och vänner.

Den lokala och regionala kollektivtrafiken är ett ansvar för kommuner och landsting. Ansvar innebär att de ska definiera hur den allmännyttiga kollektivtrafiken ska utformas i respektive län och hur mycket biljetterna ska kosta för resenärerna. När sådana beslut fattas måste kommuner och landsting naturligtvis göra avvägningar mot andra kommunala uppgifter de är ålagda att utföra. Dessutom måste de behöriga kollektivtrafikmyndigheterna göra avvägningar mellan utbud, kvalitet och biljettpris i syfte att skapa bästa möjliga kollektivtrafik.

Prot. 2011/12:30
11 november

*Svar på
interpellationer*

Den ökning av biljettpriserna som Anders Ygeman tar upp i sin interpellation bör ses mot bakgrund av att det runt om i landet gjorts stora investeringar i förbättrad kollektivtrafik. Människor har olika möjlighet att bära ökade kostnader. Därför är priset för kollektivtrafik som regel lägre för barn och ungdomar än för vuxna.

På senare år har regering och riksdag fattat flera beslut som innebär förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik. Som exempel kan nämnas beslut om stora infrastruktursatsningar och om en ny kollektivtrafiklag. Jag har för avsikt att fortsätta att arbeta för att människors möjlighet att välja kollektivtrafik förbättras.

Då Anders Ygeman, som framställt interpellationen, anmält att han var förhindrad att närvara vid sammanträdet medgav talmannen att Börje Vestlund i stället fick delta i överläggningen.

Anf. 64 BÖRJE VESTLUND (S):

Herr talman! Jag tackar för svaret även om det kanske finns lite att diskutera i denna fråga. Sverige är ett rikt land. Trots det lever i dag över 220 000 barn i fattigdom. Dessa barn växer upp i familjer där pengar till det allra nödvändigaste ofta saknas. De stängs ute från skolresor, biobesök och annat som deras kompisar kan delta i. Barnfattigdom innebär också att samhället förlorar när alla inte får vara med och inte får komma till sin rätt. Därför vill jag att alla barn ska få bättre uppväxtvillkor.

Det här borde kanske vara en fråga för socialministern, barn- och äldreministern eller för något annat departement. Men precis som i många andra frågor är det här lite mer sammansatt. Är matpriserna för höga talar man med jordbruksministern om det. Men i detta fall handlar det om kollektivtrafiken.

Vinnova har tittat på detta. Sedan 1985 har priset på kollektivtrafik ökat med 106 procent. Under samma period har bensinpriset ökat med 20 procent. Tidningen Råd & Rön har tittat på samma sak och också mätt under en period. Kollektivtrafikpriset hade då ökat med 84 procent medan konsumentprisindex ökat med 16 procent. Det säger något.

Statsrådet konstaterar mycket riktigt i sitt svar att för barn och unga är kollektivtrafiken ofta det bästa sättet att ta sig fram. Många barn har inte föräldrar som kan skjutsa dem till aktiviteter utan är hänvisade till kollektivtrafiken. Det finns ofta inget alternativ.

Jag delar statsrådets uppfattning att detta i huvudsak är ett ansvar för kommuner och landsting som på olika sätt bedriver kollektivtrafiken runt om i vårt land. Vi kan dock inte bortse från att regering och riksdag har ett övergripande ansvar för att Sverige har en bra kollektivtrafik.

Statsrådet säger att det har gjorts stora investeringar i kollektivtrafiken, och därför har biljettpiserna kanske höjts lite mer än de borde. Det räcker inte som försvar när vi talar om barn som inte kan använda sig av kollektivtrafiken för att det är för dyrt.

Jag har mött det flera gånger i mitt arbete i handikapprörelsen. Det finns de som får avstå från att köpa busskort för att de helt enkelt inte har råd. I stället får de hanka sig fram på något sätt.

Det här gäller naturligtvis olika grupper. Det handlar inte bara om handikappade eller familjer med ensamstående mammor som har det

besvärligt ekonomiskt. Det kan också handla om medelklassfamiljer. Jag återkommer till det i mitt nästa inlägg.

Vilka konkreta åtgärder kan statsrådet tänka sig att vidta för att göra det möjligt för dessa grupper att ta del av kollektivtrafiken?

Prot. 2011/12:30
11 november

*Svar på
interpellationer*

Anf. 65 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Frågeställningen är både enkel och svår eftersom pris-sättning och planering är en fråga som varken regering eller riksdag ansvarar för. Det är upp till regionerna, landstingen och kommunerna som har ansvar för kollektivtrafiken. Där görs också prioriteringar som att ge barn fria skolkort som utan kostnad eller mot ett smärre tillägg kan kompletteras med eftermiddagsresor.

I interpellationen nämndes Stockholm som exempel. Där har vuxenpriset höjts med 100 kronor från 690 till 790 kronor. Det gjordes efter fyra år utan höjningar. Mandatperioden innan gjordes motsvarande höjning, och den höjningen gällde också i fyra år. Priset för barn, unga och äldre är fortsatt reducerat.

Handlar det om kollektivtrafik eller barnfattigdom? Båda sakerna är angelägna, och i slutändan hänger de ihop. Vad kan regeringen konkret göra? Viktigt är att se till att fler människor har ett arbete, kan försörja sig själva och de sina och får behålla mer av sina pengar.

Börje Vestlund sade inledningsvis att om man talar om höjda matpriser skulle man ställa frågan till landsbygdsministern. Hade frågan ställts skulle landsbygdsministern nog ha svarat att matpriserna inte har ökat på 18 år. Just det exemplet var alltså bra ur ett barnfattigdomsperspektiv.

Svensk Kollektivtrafik har tagit på sig ett stort ansvar för hur man kan jobba för en fördubbling av antalet personer som åker kollektivt, och det är bra ur ett underifrånperspektiv.

Man gör ett viktigt arbete när det gäller barn. Det ska bli enklare att både sätta priser och över tid hitta ett enkelt och smidigt betalsystem oavsett var i landet man åker. Man ska definiera var gränsen går för när man är barn respektive vuxen. Det ser olika ut i landet, och kostnaden varierar därför beroende på var man bor.

Det handlar om ett rättviseperspektiv men också ett praktiskt perspektiv när vi ska tänka vidare på kollektivtrafiken.

Det handlar också om att få människor att åka mer kollektivt, och jag tror att vi ska börja med barnen. Det är dyrt att skjutsa om man har bil, men även av andra skäl är det bättre att använda kollektivtrafik. Dock måste våra skolvägar bli säkrare och busshållplatserna vara säkra när barnen kliver på och av bussen så att föräldrarna känner trygghet och vill låta sina barn åka kollektivt. Det är alltså mycket som hänger ihop, och det är bland annat detta vi jobbar med.

Anf. 66 BÖRJE VESTLUND (S):

Herr talman! Jag delar uppfattningen att man inte löser barnfattigdomen genom att sänka biljettpriserna i kollektivtrafiken. Det är jag fullt medveten om. Statsrådet har också helt rätt när det gäller matpriserna. Jag tog det som ett exempel. Om jag hade velat diskutera höjda matpriser hade jag väl gjort det.

Jag delar naturligtvis också statsrådets uppfattning att det viktigaste medlet mot barnfattigdomen är att se till att ha en aktiv arbetsmarknads-

politik för att minska arbetslösheten. Nu finns det ju flera fall där man till och med heltidsarbetar och ändå inte klarar ekonomin av olika skäl. Det andra exemplet som jag ville ta upp är medelklassfamiljen som kanske har ett handikappat barn som man måste vara hemma med ofta. Jag hade tidigare en debatt med socialministern om detta. Man betraktas inte som allvarligt sjuk, men plötsligt blir ekonomin sämre och sämre. Då kanske det är busskortet eller SL-kortet, om man bor i Stockholm, som man avstår från.

Stockholmsregionen nämns i interpellationen. Man kan jämföra med Stockholms finanslandstingsråds kommentar när det gällde höjningen av SL-kortet. Han påstod att det kostar ett par chipspåsar i månaden. De här familjerna har inte ens råd med *en* chipspåse, ännu mindre med två chipspåsar. Då blir det lite komplicerat. Vad ska man avstå från? Det är bekymret.

Som statsrådet säger är det inte vi i riksdagen och regeringen som fastställer priserna i kollektivtrafiken, men vi kan ge tydliga signaler. Det har man gjort förr från det här huset och från Regeringskansliet. Det kan vi fortsätta att göra om vi har en ambition att se till att man inte löser en fråga bara inom ett politikområde. Det är mycket som behöver göras för de här barnen på det sociala området och på skolområdet. Men det här är en utgift för familjen varje månad. Det är viktigt att se över vad man kan göra från transportpolitiskt håll. När man jobbar med transportpolitik kommer man plötsligt på att det inte bara handlar om betong, asfalt och plåt utan också om mjuka frågor. Man får väl säga att det här är en mjuk transportpolitisk fråga som är oerhört viktig för att familjer ska kunna leva ett någorlunda drägligt liv.

Jag förstår att man inte kan säga till svensk kollektivtrafik att de måste rätta till detta. Vilka signaler skulle man kunna sända ut? Det här är trots allt ett problem.

Anf. 67 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Börje Vestlund tar upp en intressant fråga. Det är roligt att jobba med infrastruktur och transporter eftersom det berör människors vardagsliv och arbetsliv. De transportpolitiska målen handlar om att vi ska ha möjlighet till ökad tillväxt och effektivitet. Det finns också funktionsmål och hänsynsmål. Det handlar om tillgänglighet. Börje Vestlund nämnde personer som har någon form av funktionsnedsättning. Hur kan infrastruktur och transporter vara ett verktyg för att de ska kunna vara delaktiga i samhället?

När det gäller barn och unga handlar det om hur de tar sig från dörr till dörr. Hur planerar vi gång- och cykelvägar? Det ligger i vår planprocess i dialog med kommuner och regioner. Det handlar om hur vägen till busshållplatsen ser ut. I planerandet av nya vägar och avfarter måste vi tänka på människors möjlighet att vara delaktiga. Det gäller också tåg-perronger med mera.

Många regioner och landsting har inte bara reducerade priser, utan när en hel familj ska ut och resa betalar medföljande barn ingenting alls. Det är också ett sätt att uppmuntra. Inte minst ur trängsel- och miljöperspektiv behöver vi förmå fler att välja kollektivtrafiken. Den måste kännas trygg och säker. Det gäller därför att börja redan med de låga åldrarna. På så sätt kan man säga att vi sänder ut signalen att det ska hänga

ihop från den yngsta till den äldsta. Man jobbar sedan lokalt och regionalt för att leverera verktygen. Man kan säkert göra mer.

Genom de kontakter jag har känns det som om man har det perspektivet. Om vi ska ha påfyllnad av kollektivtrafikresenärer måste vi börja med barnen.

Anf. 68 BÖRJE VESTLUND (S):

Herr talman! Jag delar i stort den uppfattningen. En viktig uppgift som egentligen inte har med den här interpellationen att göra är att se till att barn och handikappade kan använda kollektivtrafiken mycket mer. Det är en viktig uppgift för hela samhället.

Det finns de som inte har råd att resa och som kanske får avbryta en fritidsaktivitet för att familjen inte har råd med kortet eller biljetterna i kollektivtrafiken. Därför måste vi fundera på om man inte ska sända ut signalen att priset är viktigt. Det är en viktig fråga tillsammans med allt annat. Allt har en prislapp. Statsrådet och jag skulle nog klara av att köpa ytterligare ett kort, kanske till och med två, i kollektivtrafiken. Men en höjning med en ynka tjugolapp kan för en del vara avgörande för om de har råd. Vi vet att det finns familjer som inte klarar av det. Det finns absolut inga marginaler. De kanske varje månad måste räkna på hur de ska ha råd att äta ordentlig mat ett par gånger i veckan. De familjerna är uteslutna här.

Vilka drabbas mest av detta? Naturligtvis är det barnen. Har vi råd med det, statsrådet? Måste inte barnen vara en huvudpart för oss? Det ansvaret måste regering och riksdag ta, oavsett vem som har ansvaret.

Anf. 69 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jag vet att många kommunala företrädare och landstingsföreträdare ofta markerar självstyrelseprincipen. Å andra sidan, om staten för på dem någonting, brukar de hävda finansieringsprincipen. Detta brukar vara en ständig balansgång.

Landstingen gör naturligtvis de överväganden som de måste göra. Bland annat därför har i stort sett alla landsting som har busskort valt att hälften – lite mer eller lite mindre – av kostnaden för månadskorten i kollektivtrafiken ska betalas gemensamt. Resten står den enskilde som köper kort för. Man brukar också kunna uppmuntra den som reser mycket att varje resa blir billigare, och man pekar särskilt ut att man har ett rabatterat pris för just barn och ungdomar. Det gör man utifrån perspektivet att människor ska kunna bära sina kostnader ungefär utifrån den förmåga som de har.

Jag tror i alla fall att det är viktigt att ha med sig det perspektiv som Börje Vestlund här har tagit upp. Vad kan vi göra på varje område? Det är därför som skolan har haft en ganska aktiv debatt om huruvida man ska ha rätt eller inte att ta ut avgifter för sådant som går utöver det vanliga. Det har varit en del av det andra.

Det som jag kan vara med och göra här gäller det hänsynsmål och det funktionsmål som vi har satt upp om att man ska ha möjlighet att ta sig fram tryggt och säkert oavsett vem man är.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2011/12:30
11 november

Svar på
interpellationer

Prot. 2011/12:30
11 november

14 § Bordläggning

Anmälades och bordlades
Finansutskottets betänkande
2011/12:FiU9 Riksrevisorernas årliga rapport

Skatteutskottets betänkanden
2011/12:SkU3 Skatteförfarandet
2011/12:SkU4 Följdändringar med anledning av införandet av skatteförfarandelagen

15 § Kammaren åtskildes kl. 12.30.

Förhandlingarna leddes
av förste vice talmannen från sammanträdets början till och med 10 §
anf. 39 (delvis) och
av talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

MADELEINE GABRIELSON HOLST

/Eva-Lena Ekman

1 § Anmälan om inkomna uppteckningar från EU-nämndssammanträden	1
2 § Anmälan om inkommen faktagpromemoria om förslag från Europeiska kommissionen	1
3 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer.....	1
4 § Hänvisning av ärenden till utskott	2
5 § Svar på interpellation 2011/12:55 om kassationen av livsmedel fram till 2025	2
Anf. 1 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	2
Anf. 2 PYRY NIEMI (S).....	4
Anf. 3 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	5
Anf. 4 PYRY NIEMI (S).....	5
Anf. 5 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	7
Anf. 6 PYRY NIEMI (S).....	7
Anf. 7 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	8
6 § Svar på interpellation 2011/12:56 om EU:s regler för införsel av djur	8
Anf. 8 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	8
Anf. 9 KENT EKEROTH (SD).....	9
Anf. 10 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	10
Anf. 11 KENT EKEROTH (SD).....	11
Anf. 12 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	12
Anf. 13 KENT EKEROTH (SD).....	13
Anf. 14 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	13
7 § Svar på interpellation 2011/12:80 om barns ohälsa	14
Anf. 15 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	14
Anf. 16 YLVA JOHANSSON (S).....	16
Anf. 17 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	16
Anf. 18 YLVA JOHANSSON (S).....	17
Anf. 19 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	18
Anf. 20 YLVA JOHANSSON (S).....	19
Anf. 21 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	20
8 § Svar på interpellation 2011/12:82 om barn med funktionsnedsättning	20
Anf. 22 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	20
Anf. 23 BÖRJE VESTLUND (S).....	21
Anf. 24 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	22
Anf. 25 BÖRJE VESTLUND (S).....	23
Anf. 26 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	24
Anf. 27 BÖRJE VESTLUND (S).....	24
Anf. 28 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	25
9 § Svar på interpellation 2011/12:86 om svenskt snus som exportvara.....	25
Anf. 29 Statsrådet EWA BJÖRLING (M).....	25
Anf. 30 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (S).....	25

Anf. 31 Statsrådet EWA BJÖRLING (M)	26
Anf. 32 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (S)	26
Anf. 33 Statsrådet EWA BJÖRLING (M)	27
Anf. 34 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (S)	28
Anf. 35 Statsrådet EWA BJÖRLING (M)	28
10 § Svar på interpellation 2011/12:57 om ICT:s framtid i Borlänge	29
Anf. 36 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	29
Anf. 37 PETER HULTQVIST (S)	29
Anf. 38 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	30
Anf. 39 PETER HULTQVIST (S)	31
Anf. 40 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	32
Anf. 41 PETER HULTQVIST (S)	32
Anf. 42 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	33
11 § Svar på interpellation 2011/12:77 om Mälarbanan	33
Anf. 43 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	33
Anf. 44 PIA NILSSON (S)	34
Anf. 45 GUNNAR ANDRÉN (FP)	35
Anf. 46 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (S)	36
Anf. 47 BÖRJE VESTLUND (S)	37
Anf. 48 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	38
Anf. 49 PIA NILSSON (S)	39
Anf. 50 GUNNAR ANDRÉN (FP)	40
Anf. 51 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (S)	40
Anf. 52 BÖRJE VESTLUND (S)	41
Anf. 53 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	41
Anf. 54 PIA NILSSON (S)	42
Anf. 55 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	43
12 § Svar på interpellation 2011/12:84 om social dumpning för lastbilschaufförer och åkerier	43
Anf. 56 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	43
Anf. 57 JONAS SJÖSTEDT (V)	44
Anf. 58 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	45
Anf. 59 JONAS SJÖSTEDT (V)	46
Anf. 60 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	47
Anf. 61 JONAS SJÖSTEDT (V)	48

Anf. 62 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	49
13 § Svar på interpellation 2011/12:88 om en konkurrenskraftig kollektivtrafik	49
Anf. 63 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	49
Anf. 64 BÖRJE VESTLUND (S).....	50
Anf. 65 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	51
Anf. 66 BÖRJE VESTLUND (S).....	51
Anf. 67 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	52
Anf. 68 BÖRJE VESTLUND (S).....	53
Anf. 69 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	53
14 § Bordläggning.....	54
15 § Kammaren åtskildes kl. 12.30.....	54

Prot. 2011/12:30
11 november
