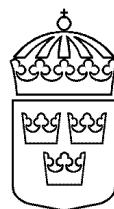


Riksdagens protokoll

2000/01:50

Tisdagen den 16 januari



Protokoll
2000/01:50

Kl. 14.00 – 16.29
18.00 – 22.00

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollen för den 11, 12, 13, 14 och 15 december 2000.

2 § Anmälan om återtagande av plats i riksdagen

Talmannen meddelade att *Johan Pehrson* (fp) återtagit sin plats i riksdagen fr.o.m. den 2 januari varigenom uppdraget som ersättare upphört för Staffan Werme.

Talmannen meddelade att *Stefan Attefall* (kd) återtagit sin plats i riksdagen fr.o.m. den 15 januari varigenom uppdraget som ersättare upphört för Desirée Pethrus Engström.

3 § Meddelande om ändringar i kammarens sammanträdesplan

Talmannen meddelade att ett meddelande om ändringar i kammarens sammanträdesplan delats ut till kammarens ledamöter.

4 § Meddelande om partiledardebatt

Talmannen meddelade att debattregler för partiledardebatten *onsdagen den 17 januari kl. 9.00* delats ut till kammarens ledamöter.

5 § Meddelande om allmänpolitisk debatt

Talmannen meddelade att ett meddelande om allmänpolitisk debatt under tiden den 17–19 januari delats ut till kammarens ledamöter.

6 § Meddelande om frågestund

Talmannen meddelade att vid frågestunden *torsdagen den 18 januari kl. 14.00* skulle följande statsråd närvara:

7 § Meddelande om vöteringsider

Talmannen meddelade att ett meddelande om vöteringsider under tiden den 24 januari–22 februari delats ut till kammarens ledamöter.

8 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelser:

Interpellation 2000/01:76

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:76 av Ola Karlsson (m) om kommunal näringsverksamhet.

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 16 januari 2001.

Skälet till dröjsmålet är bl.a. en utlandsresa.

Stockholm den 18 december 2000

Näringsdepartementet

Ulrica Messing

Enligt uppdrag

Dag Ekman

Expeditionschef

Interpellation 2000/01:80

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:80 av Ulla-Britt Hagström (kd) om upphandlingens betydelse för byggkostnader.

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 16 januari 2001.

Skälet till dröjsmålet är bl.a. utlandsresa.

Stockholm den 18 december 2000

Näringsdepartementet

Ulrica Messing

Enligt uppdrag

Dag Ekman

Expeditionschef

Interpellation 2000/01:187

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:187 av Roy Hansson (m) om inlån från statliga museer.

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 25 januari 2001.

Skälet till dröjsmålet är arbetsanhopning.
Stockholm den 21 december 2000
Kulturdepartementet
Marita Ulvskog

Prot. 2000/01:50
16 januari

Interpellation 2000/01:147

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:147 av Camilla Sköld Jansson (v) om Samhalls regionala ansvar.

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 25 januari 2001.

Skälet till dröjsmålet är utlandsresa.

Stockholm den 18 december 2000

Näringsdepartementet

Björn Rosengren

Enligt uppdrag

Dag Ekman

Expeditionschef

Interpellation 2000/01:170

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:170 av Sten Andersson om åkeriernas konkurrensvillkor.

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 25 januari 2001.

Skälet till dröjsmålet är utlandsresa.

Stockholm den 18 december 2000

Näringsdepartementet

Björn Rosengren

Enligt uppdrag

Dag Ekman

Expeditionschef

Interpellation 2000/01:174

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:174 av Catharina Elmsäter-Svärd (m) om utredningsman för Stockholmsregionens flygplatskapacitet.

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 25 januari 2001.

Skälet till dröjsmålet är utlandsresa.

Stockholm den 18 december 2000

Näringsdepartementet

Björn Rosengren

Enligt uppdrag

Dag Ekman

Expeditionschef

Interpellation 2000/01:181

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:181 av Karin Falkmer (m) om myndigheternas kontakter med småföretagare.

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 25 januari 2001.

Skälet till dröjsmålet är utlandsresa.

Stockholm den 27 december 2000

Näringsdepartementet

Björn Rosengren

Enligt uppdrag

Dag Ekman

Expeditionschef

Interpellation 2000/01:179

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:179 av Margareta Cederfelt (m) om negativ föreningsrätt.

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 25 januari 2001.

Skälet till dröjsmålet är utlandsresa.

Stockholm den 27 december 2000

Näringsdepartementet

Mona Sahlin

Enligt uppdrag

Dag Ekman

Expeditionschef

Interpellation 2000/01:188

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:188 av Annelie Enochson om tomträtter.

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 25 januari 2001.

Skälet till dröjsmålet är juluppehåll i riksdagen och att första interpellationstiden redan är fulltecknad samt tjänsteresa.

Stockholm den 15 december 2000

Justitiedepartementet

Thomas Bodström

Interpellation 2000/01:193

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:193 av Lennart Fridén om STASI-spioner.

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 25 januari 2001.

Skälet till dröjsmålet är juluppehåll i riksdagen och att första interpellationstiden redan är fulltecknad samt tjänsteresa.

Stockholm den 18 december 2000

Justitiedepartementet

Thomas Bodström

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:177 av Stefan Hagfeldt (m) om utvärdering av Östersjömiljarden.

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 6 februari 2001.

Skälet till dröjsmålet är att jag inte kunnat finna en debattdag som passar både interpellanten och mig.

Stockholm den 11 januari 2001

Utrikesdepartementet

Leif Pagrotsky

Interpellation 2000/01:199

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:199 av Ulla-Britt Hagström (kd) om konsekvensutredning för sänkt byggmoms.

Interpellationen kommer att besvaras den 26 januari 2001.

Skälet till dröjsmålet är att det på grund av utlandsresor inte funnits någon tid som passar mig.

Stockholm den 22 december 2000

Finansdepartementet

Bosse Ringholm

Interpellation 2000/01:191

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:191 av Kent Olsson (m) om yrkesfiskeavdrag.

Interpellationen kommer att besvaras den 6 februari 2001.

Skälet till dröjsmålet är att det på grund av utlandsresor inte funnits någon tid som har passerat mig.

Stockholm den 10 januari 2001

Finansdepartementet

Bosse Ringholm

Interpellation 2000/01:206

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:206 av Gunnar Hökmark (m) om Tobinskat-ten.

Interpellationen kommer att besvaras den 6 mars 2001.

Skälet till dröjsmålet är inbokade engagemang som innebär att det inte funnits någon annan tid som passar mig.

Stockholm den 11 januari 2001

Finansdepartementet

Bosse Ringholm

Interpellation 2000/01:190

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:190 av Elver Jonsson (fp) om räddningsverksamheten vid översvämningar.

Interpellationen kommer att besvaras den 1 februari 2001.

Skälet till dröjsmålet är att jag inte kunnat finna en debattdag som passar både interpellanten och mig.

Stockholm den 21 december 2000

Försvarsdepartementet

Björn von Sydow

Enligt uppdrag

Ingvar Åkesson

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2000/01:196

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:196 av Sten Tolgfors om mobbning i skolan.

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 6 februari 2001.

Skälet till dröjsmålet är att det varit svårt att hitta svarstillfällen som passar skolministern.

Stockholm den 21 december 2000

Utbildningsdepartementet

Enligt uppdrag

Staffan Bengtsson

Statssekreterare

Interpellationerna 2000/01:197 och 198

Till riksdagen

Interpellationerna 2000/01:197 av Beatrice Ask och 2000/01:198 av Inger Lundberg om ungdomsförbundens möjligheter att engagera skolungdomar.

Interpellationerna kommer att besvaras i ett sammanhang tisdagen den 6 februari 2001.

Skälet till dröjsmålet är att det varit svårt att hitta svarstillfällen som passar skolministern.

Stockholm den 21 december 2000

Utbildningsdepartementet

Enligt uppdrag

Staffan Bengtsson

Statssekreterare

Interpellation 2000/01:192

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:192 premiepensionsrätten av Roy Hansson kommer att besvaras den 6 februari.

Dröjsmålet beror på svårigheter att hitta dagar där både statsrådet och interpellanten kan närvara.
Stockholm den 22 december 2000
Socialdepartementet
Enligt uppdrag
Erna Zelmin Åberg
Expeditions- och rättschef

Prot. 2000/01:50
16 januari

Interpellation 2000/01:202

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:202 av Ewa Thalén Finné (m) om översyn av miljöbalken.

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 13 februari 2001.

Skälet till dröjsmålet är ministerns fullbokade almanacka under ordförandeskapet.

Stockholm den 8 januari 2001

Miljödepartementet

Enligt uppdrag

Kathrin Flossing

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2000/01:171

Till riksdagen

Interpellation 2000/01:171 av Sonja Fransson (s) om funktionshindrade i öststatsländerna.

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 3 april 2001.

Skälet till dröjsmålet är utlandsresor och att en debattdag som passar både interpellanten och mig inom föreskriven tid inte stått att finna.

Stockholm den 9 januari 2001

Utrikesdepartementet

Anna Lindh

9 § Svar på interpellation 2000/01:122 om integrationspolitik

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Statsrådet MONA SAHLIN (s):

Fru talman! Sten Andersson har mot bakgrund av en uppgift i en tidningsintervju med mig frågat vilka uppgifter som ligger till grund för den av mig i intervjun tillskrivna bedömningen att det svenska samhället skulle vara rasistiskt.

Låt mig börja med att konstatera att begrepp som rasism och diskriminering saknar entydiga och måhända allmänt accepterade definitioner. De uppfattas därför olika av olika personer, och det finns alltid en risk för missförstånd. Men detta kan som jag ser det inte innebära att man bör avstå från att använda begreppen. Man får ibland acceptera att man får förklara sig särskilt – som nu t.ex.

Sten Andersson har missförstått mig t.o.m. mer än vad jag hade kunnat vänta mig! Självfallet har jag aldrig, som Sten Andersson tycks tro, sagt eller avsett, att ”en hel nation eller dess befolkning” är rasister. Och

jag är övertygad om att om Sten Andersson har denna tolkning är han relativt ensam om den.

Vad jag sade – och vad jag har sagt i många andra sammanhang och kommer att fortsätta säga – är att det på flera olika samhällsområden finns strukturer som bidrar till att personer missgynnas, t.ex. på grund av sin etniska eller nationella bakgrund, sin hudfärg eller sin religion. Detta brukar ibland beskrivas som strukturell diskriminering.

Oavsett hur begreppet rasism definieras är antalet rasister i vårt land mycket litet. Genom undersökningar sedan lång tid vet vi att bara några få procent av befolkningen hyser värderingar som kan betecknas som klart rasistiska. Detta har varit tämligen konstant genom åren. Vad som hänt sedan ett antal år är att rasister numera i större utsträckning visar sin uppfattning offentligt. En annan tendens är att rasister nu är mer benägna att använda våld mot vissa grupper av människor och mot meningsmotståndare. Men, som sagt, i Sverige finns få rasister.

Trots det finns alltså mekanismer som leder till att vissa grupper eller kategorier systematiskt missgynnas, nämligen vad som brukar kallas strukturell diskriminering. På t.ex. arbetsmarknaden, bostadsmarknaden och inom myndigheter finns fördomar, missförstånd och generaliseringar om vissa grupper av människor som leder till att dessa missgynnas i förhållande till andra. Också arbetssätt och traditioner kan påverka bedömningen och behandlingen av sådana personer.

Men det betyder ju inte att det behöver ligga rasistiska värderingar eller attityder bakom dessa förhållningssätt. Det rör sig med all säkerhet i de allra flesta fall mera om ett inskränkt, begränsat och vanemässigt tänkande och ett uttryck för traditionernas makt. Det är med andra ord möjligen förståeliga men i grunden oacceptabla mekanismer som är till skada inte bara för de personer som utsätts för dem utan också för hela samhället. Det är också viktigt för oss alla att med all kraft verka för att dessa mekanismer försvinner.

Vad jag nu beskrivit är inte bara min egen personliga uppfattning. Den delas av ett stort antal forskare och andra personer med ingående kunskaper och erfarenheter på området. Sten Andersson, däremot, får nog leta länge bland sådana personer för att finna någon, som delar hans uppfattning att ”– – – den – – – unika asyl- och integrationspolitiken, är skulden till den besvärliga situation många med utländsk bakgrund i Sverige befinner sig i.”

Hur jag ser på integrationspolitiken och hur den, liksom insatserna mot diskriminering, kan effektiviseras, har jag berört i andra sammanhang, bl.a. i diskussion med Sten Andersson den 7 november förra året. Jag ser ingen anledning att i dag upprepa vad jag sade då.

Anf. 2 STEN ANDERSSON (m):

Fru talman! I slutet av förra året sade statsrådet Sahlin, i alla fall enligt en tidning, att det svenska samhället var rasistiskt. TT återgav sedan detta, och det gjorde även text-TV. Om man påstår att det svenska samhället är rasistiskt är det inte svårt att tolka det som att det finns många rasister i Sverige. Nu var det tydligen inte statsrådets uppfattning för hon säger nu – och det t.o.m. två gånger – i sitt svar att det finns få rasister i Sverige.

I stället handlar det nu om en ny benämning, nämligen strukturell rasism eller strukturell diskriminering. Med det avses förmodligen att vissa grupper kan ha svårt att få jobb eller att de diskrimineras på annat sätt. Om det inträffar är det givetvis trist och tråkigt och måste åtgärdas – dock inte på det sätt som statsrådet gjorde för någon månad sedan när hon föreslog något som kallas för positiv diskriminering inom arbetsmarknaden, alltså inskränkningar av arbetsgivarens fria rätt att anställa vem han eller hon vill. Det förslaget spolades unisont enligt vad jag läste i medierna.

I stället är det tydligen så att svenska folket, många med mig, är inskränkt. De har ett begränsat och vanemässigt tänkande. Jag skulle i stället vilja säga att de är oförstående inför en helt unik politik. Och många undrar hur det kan komma sig att svenska politiker har en kompetens och en förmåga som deras kolleger i andra länder icke anser sig besitta. Vari ligger denna unika gudagåva, statsrådet Sahlin? Det är väl okej att jag kanske inte hittar många forskare som stöder min tes om att problemen bl.a. beror på att vi, jämfört med våra nordiska grannar i allmänhet och övriga EU-länder i synnerhet, har tagit emot fler per capita, eller har beviljat ett antal asylersom är vida större än för andra länder i Europa. Alla som vill se ser detta misslyckande.

Jag undrar: Varför har vi misslyckats när vi från denna talarstol under många år bara har hört talas om lyckade projekt vid en viss tid? Det har varit överifrån, underifrån, vid sidan om och bredvid. I stort sett har samtliga misslyckats.

Jag skulle vilja sluta med att säga följande. När många medborgare inte känner igen den bild som politiker och medier beskriver riskerar ytterst förtroendet för demokratin att minska. Men svara gärna på mina frågor avseende svenska politikens unika kompetens.

Anf. 3 Statsrådet MONA SAHLIN (s):

Fru talman! Jag ska försöka svara på frågorna. Och den här gången hoppas jag att Sten Andersson stannar kvar och lyssnar på mina svar, vilket inte var fallet förra gången som vi diskuterade detta, även om jag måste säga att Sten Anderssons åsikt och min åsikt är så långt ifrån varandra att det är ett ganska hopplöst fall att försöka övertyga Sten Andersson om vare sig min avsikt eller innebörden i den asyl- och integrationspolitik som Sverige bedriver.

Jag vill också påpeka en annan sak. Sten Andersson sade att vi senast hade diskuterat positiv diskriminering. Det är återigen bara ett sätt att blanda bort begreppen. Vi diskuterade något som heter positiv särbehandling, som redan finns i svensk lagstiftning när det gäller kvinnor och män. Och jag har inte har slopat tanken på att också pröva om det går att använda också för de grupper som vi talar om nu.

Den diskussion som jag har försökt föra är att rasismen är ett betydligt större problem än den som syns på gatorna hos dem med snaggade huvuden och kängor. Rasismen går mycket djupare än så. Den finns också i form av fördomar, dålig kunskap och rädsla. Och det är den diskussionen som både Sten Andersson och jag som delar av det svenska politiska systemet har ett ansvar att föra.

I den tidningsartikel som var ursprunget till interpellationen står det:

Hon talar om en strukturell rasism som finns på arbetsmarknaden, på bostadsmarknaden, hos kommunala och statliga myndigheter och också i lagstiftningen.

Det står jag för och har som en stor uppgift att försöka synliggöra, förändra och ta bort.

Sedan använde Sten Andersson sitt inlägg nu till, som han brukar göra, en mer allmän floskelaktig utdömning av hela flykting- och asylpolitiken i Sverige.

Som helhet, Sten Andersson, har människor som har kommit till Sverige av olika anledningar under de senaste 30–40 åren bidragit till det välstånd och den tillväxt som vi alla i dag kan njuta frukterna av. Därför förtjänar de en seriös debatt om att man tar bort de kvarvarande rasistiska och diskriminerande inslagen som finns i svenskt samhälle. Det tänker jag fortsätta att göra.

Anf. 4 STEN ANDERSSON (m):

Fru talman! Det är väl inte någon mening att statsrådet försöker övertyga mig? Jag tror att hon struntar i vad jag tycker och tänker. Men hon borde kanske tänka lite grann på de attitydmätningar som har gjorts sedan tio år tillbaka, där svenska folket med stor majoritet har kritiserat den flyktingpolitik som Sverige har bedrivit. Kan det verkligen, fru statsråd, vara så svårt att förstå att man bedriver en politik som sett till antalet beviljade asylers är unik jämfört med alla andra länder i Europa? Det enda land som har beviljat fler asylers numerärt är Tyskland. Men per capita är Sverige helt unikt jämfört med alla andra länder i Europa. Så många har vi inte kunnat hantera. Vi har inte haft den kompetensen. Och jag frågade: Vad är det som gör att svenska politiker tror sig ha en kompetens som politiker i andra länder tydligen saknar? Socialdemokraterna i Finland, Norge och Danmark driver ju en helt annan flyktingpolitik än vad vi gör i Sverige. Jag tror att de argument som vi har tagit fram här i Sveriges riksdag skulle betecknas som hovsamma i den debatt som i dag förekommer i Danmark och Finland. Jag känner mig därför absolut inte isolerad.

Om vi talar om en lyckad politik så måste jag säga följande. Kom ned till mig där jag bor i Rosengård i Malmö, åk ut till Bergsjön i Göteborg, eller åk ut till Rinkeby utanför Stockholm. Där kan man väl inte tala om någon lyckad politik?

Sedan går statsrådet desperat tillbaka 30–40 år. På den tiden tog vi emot många ifrån övriga Europa, men det bestämde en enig riksdag 1969 att vi skulle slopa, att vi bara skulle behålla rätten att arbetsmarknadsinvandera. Då var problemen mycket mindre än vad de är i dag.

Jag påstår att vår flyktingpolitik de senaste tio åren har havererat och är så långt ifrån de löften som man har gett från den här talarstolen. Det borde vara läge att erkänna att det inte blivit så som vi trodde och som vi hoppades. Det är bara att besöka de områden som jag har beskrivit för statsrådet så ser hon att det finns en viss substans i mina påståenden.

Anf. 5 Statsrådet MONA SAHLIN (s):

Fru talman! Vi är i alla fall överens, Sten Andersson och jag, om att vi inte övertygar varandra. Det kan jag verkligen skriva under på.

Jag vill bara göra två korta kommentarer.

Sten Andersson frågar om jag inte borde bry mig om alla attitydmätningar. Det tycker jag var en oerhört märklig fråga. Jag kan svara så här. Om attitydmätningar visade att 99,9 % av befolkningen tycker att man ska uppträda rasistiskt ser jag det som min uppgift att motarbeta det, att inte bara lyssna på värderingar utan faktiskt också försöka övertyga och driva värderingar. Lyssnar jag på attitydmätningar är det en sak, men ska de ligga till grund för det vi diskuterar nu – huruvida man ska ingripa hårt och handfast mot rasistiska tendenser eller diskriminerande inslag? Svar nej. Är vi kompetenta nog? Ja, det är upp till var och en att avgöra. Har vi kompetens nog att anse oss medmänskliga och solidariska och fortsätta att bedriva en generös flyktingpolitik? Ja, det tycker jag mig vara kompetent till, oavsett vad länder runt omkring oss tycker eller har för debatt där uppenbarligen Sten Andersson känner sig mer hemma än vad han gör i den svenska debatten.

Det som är kvar som problem är att i ord, mening och handling definiera bort den diskriminering som människor i vårt land möts av. Det är inte att förändra flyktingpolitiken ens en millimeter mot den riktning som Sten Andersson här vill.

Anf. 6 STEN ANDERSSON (m):

Fru talman! Om det skulle vara så, och det vill jag starkt betona och understryka, att attitydmätningar talade om att 99,9 % av svenska folket var rasister eller stödde rasistiska uppfattningar skulle jag stå på statsrådets Sahlins sida och försöka på byråkratisk väg göra vad jag kunde för att bekämpa den uppfattningen. Men nu handlar det inte om det, utan det handlar om att kanske 60–70 % av svenska folket, från alla partier, har varit kritiska till den unika flyktingpolitik som Sverige faktiskt har fört i jämförelse med andra länder.

När man nu börjar se resultatet tycker jag inte att det är obefogat att fråga varför vi blivit utsedda av Guds nåde eller vem det är att tro oss ha – vi har inte den kompetensen – den kompetens som alla andra saknar. Det förvånar mig, och det förvånar – men det kan statsrådet strunta i – många utanför den här kammaren.

Till sist om positiv särbehandling. Låt mig säga att det var ett förslag som statsrådet förde fram i intervjun. Jag vill påstå att det blev sågat från de flesta instanser, framför allt från de invandrare som hade klarat sig mycket bra i Sverige. De tyckte unisont att det var ett dåligt förslag, vilket också många arbetsgivare tyckte, därför att det innebär att om arbetsgivare inte skulle få lov att anställa den som de tyckte var mest lämpad för jobbet, är risken stor att de inte anställde någon över huvud taget. Vem vinner på en sådan situation?

Överläggningen var härmed avslutad.

10 § Svar på interpellation 2000/01:72 om telelagen, YGL och EU-kommissionen

Anf. 7 Statsrådet MONA SAHLIN (s):

Fru talman! Per Westerberg har frågat mig om regeringen ämnar

dels göra en översyn av telelagen i förhållande till yttrandefrihetsgrundlagen, YGL, och EU-kommissionens förslag till ny gemenskapslagstiftning på teleområdet,

dels vidta några andra åtgärder för att stärka konkurrenstrycket och även stärka förutsägbarheten på tele- och IT-marknaden.

När kommissionens direktivförslag har färdigförhandlats ska de införlivas i de enskilda medlemsstaternas nationella lagstiftningar. I samband med detta kommer vi att se över berörda lagar, däribland telelagen. Jag vill poängtera att regeringen prioriterar översynsarbetet inom EU och att vi är angelägna om att regelverket snabbt kommer på plats i medlemsstaterna.

Per Westerberg påtar att enligt vissa bedömare i Regeringskansliet skulle artikel 12 i förslaget till tillträdes- och samtrafikdirektiv stå i strid med yttrandefrihetsgrundlagen. Detta är riktigt; en liknande situation uppstår här som i förordningen om tillträde till accessnätet. Regeringen avser i detta fall att verka för att grundlagen ändras så att den blir förenlig med gemenskapslagstiftningen, men en sådan ändring kan som bekant träda i kraft tidigast den 1 januari 2003.

Per Westerberg uttrycker oro för att lokala monopol i accessnäten skulle komma att förstärkas till förtret för konkurrens och konsumenter i händelse av att det här drar ut på tiden. Regeringen delar denna farhåga och har därför stött ett skyndsamt införande av EG-förordningen om tillträde till accessnätet. Från den 31 december förra året har rättigheter och skyldigheter börjat gälla om tillträde till Telias accessnät.

Kommissionens förslag till nytt regelverk är omfattande och avser ta hänsyn till telekommunikations-, rundradio- och IT-sektorerna. Bland de uttalade huvudprinciperna finns målen att stärka konkurrensen i alla marknadssegment samt att medföra en förbättrad rättssäkerhet på denna mycket dynamiska marknad. Regeringen har verkat och avser att fortsätta verka för att dessa principer framhävs i de pågående förhandlingarna med regelverken. Arbetet med denna lagstiftning kommer att intensifieras under det närmaste halvåret i samband med att Sverige är EU:s ordförande.

Avslutningsvis vill jag också påminna om att PTS, Post- och telestyrelsen, verkar fortlöpande för att främja en sund konkurrens på teleområdet.

Anf. 8 PER WESTERBERG (m):

Fru talman! Först ber jag att få tacka statsrådet för svaret på mina frågor och även för de klarlägganden som har gjorts här i dag.

Det är en tid sedan interpellationen ställdes i början av november. Helgerna har passerat, och därmed har även utvecklingen passerat en del av frågorna. Jag tycker att det är bra att klarläggandena nu kommer. Jag beklagar möjligen att det har varit lite förseningar med dessa klarlägganden, som alltid innebär en del debatt om de investeringar som görs, om man får en retroaktiv lagstiftning eller ej när man släpper in tredje parter i näten, dvs. de som inte har varit med och investerat till någon form av marknadspris.

Jag tycker att det är väldigt viktigt, om Sverige ska fortsätta att stärka sin position som ledande IT-nation, att vi har tydliga, klara regler som är så förutsägbara som möjligt. Sveriges teleavreglering, eller reglering som

det praktiskt är fråga om, har varit en av de mest lyckade i omvärlden och därmed skapat en av de snabbaste utvecklingarna på tele- och IT-området i Sverige – kanske den viktigaste enskilda orsaken.

Vi hade egentligen ingen reglering på teleområdet när vi hade telemonopol, utan den unika situationen är att vi har skapat en reglering för att bryta det uppenbara monopolet och skapa konkurrens. Jag vet att detta är en svår materia och kan innebära att man hela tiden måste göra förändringar i lagstiftningsarbetet.

Därmed har jag varit kritisk till att vi inte tidigare fått ett fullständigt enigt klarläggande om att man ska släppa in tredje parter i näten för att därmed skapa konkurrens och inte bygga nya monopol. Jag är naturligtvis glad när detta klarläggande nu äntligen kommer.

Jag hoppas att det kommande halvåret ska innebära att statsrådet kommer att vara mer drivande i dessa frågor inom EU. En del av frågorna innebär att vi nu uppfyller de krav på regleringar och de förslag som kommer från EU i stället för att själva vara ledande, som vi var tidigare. Jag tror att det är bra ur konsumenternas synvinkel men inte minst för statsmakten och Sveriges konkurrenskraft som ledande tele- och IT-nation om vi är drivande för en skarp och effektiv konkurrens på tele- och IT-området.

Det förutsätter att det finns enkla, tydliga regler som är dynamiska över tiden. Det innebär att man inte kan bygga upp nya monopol genom att ta kontroll över ledningar utan att man, när överkapacitet finns, måste släppa in andra till marknadspris, vilket är ganska väl i överensstämmelse med den konkurrenslagstiftning som finns.

Fru talman! Jag hoppas med andra ord att statsrådet verkligen ska driva detta under det kommande halvåret.

Anf. 9 Statsrådet MONA SAHLIN (s):

Fru talman! Jag vill bara betona att det är skönt, till skillnad från i den förra debatten, att säga att vi är väldigt överens och att det är en väldigt viktig balansgång, precis som Per Westerberg påpekar här, inte minst mot bakgrund av att de marknader som vi här talar om rör sig väldigt fort och förändras väldigt snabbt. Den utvecklingen ställer ju ännu större och kanske lite unika krav också på lagstiftaren att trots detta försöka behålla en tydlighet och en förutsägbarhet i spelreglerna, så att vi inte riskerar de investeringar som vi så väl behöver för att fortsätta vara ett starkt och framgångsrikt IT-land.

Jag har stor respekt för de synpunkter som Per Westerberg framför och kommer att fortsätta att arbeta i den riktningen.

Anf. 10 PER WESTERBERG (m):

Fru talman! Jag är naturligtvis nöjd med statsrådets svar på frågorna. Jag vill bara markera här att det är en snabbt förändrad marknad, och jag var mycket oroad över den diskussion som har varit om yttrandefrihetsgrundlagen. Hade man hävdats att den skulle vidmakthållas, hade i princip alla tele- och elavregleringar fallit som korthus i Sverige i och med att de i praktiken bygger på en form av tredjepartsaccess när det finns överkapacitet i näten.

Som sagt: Jag hoppas nu att vi ska kunna driva detta och att vi får en entydig debatt om att släppa in konkurrens och inte om att bygga nya

Prot. 2000/01:50
16 januari

*Svar på
interpellationer*

monopol. En förutsättning för att få konkurrens är att man reglerar, annars blir det tyvärr alltför många monopol.

Överläggningen var härmed avslutad.

11 § Svar på interpellation 2000/01:106 om arbetstidsfrågan – om flexibel förläggning

Anf. 11 Statsrådet MONA SAHLIN (s):

Fru talman! Maria Larsson har frågat hur jag vill verka för ökad flexibilitet för individen när det gäller framförhandlad ledighet och vilka förslag jag avser att lägga fram för att åstadkomma ökad flexibilitet i förläggningen av arbetstiden.

Jag instämmer i Maria Larssons uppfattning att det är viktigt att ge den enskilda arbetstagaren ett mycket stort inflytande över arbetstidens förläggning och samtidigt därigenom ge möjlighet till en god flexibilitet i produktionen. Jag håller också med Maria Larsson om att arbetstagarna ska ha stor rätt att välja hur den ledighet de har rätt till ska förläggas.

Ofta är det möjligt att kombinera arbetstagarnas önskemål och verksamhetens behov. Men när det inte är möjligt är det viktigt att de regler som gäller enligt lag ger en rimlig avvägning mellan arbetstagarnas behov av inflytande och arbetsgivarens behov av flexibilitet i verksamheten. Med en sådan lagstiftning som grund kan arbetsgivare och arbetstagare träffa överenskommelser som passar i varje enskilt fall. När det gäller förmåner utöver vad lagen kräver – Maria Larsson tar upp flexibilitet i förläggningen av framförhandlad ledighet – är det parterna som ska avgöra hur reglerna ska se ut.

Ett viktigt skäl för att öka individernas möjlighet att påverka arbetstiderna och dess förläggning är de mycket ökande stressrelaterade problemen i arbetslivet. Under en längre period har vi sett hur sjukskrivningarna och antalet anmälda arbetsskador ökar. Ökningen är dramatisk när det gäller just stressrelaterade sjukdomar och skador. Det föränderliga arbetslivet, med nya typer av arbeten, anställningsformer och sätt att organisera arbetet, gör att nya typer av arbetsmiljöproblem uppstår vid sidan av de traditionella. Kraftiga besparingar och rationaliseringar inom många branscher och verksamheter har också bidragit till arbetsmiljöproblemen. Jag är övertygad om att ett ökat inflytande över arbetstiden för individen har mycket stor betydelse när det handlar om att minska de stressrelaterade problemen i arbetslivet.

En arbetsgrupp inom Regeringskansliet har tagit fram och jobbar med en handlingsplan för åtgärder på arbetsmiljöområdet. En fråga som gruppen lyfter fram är just den stora betydelse som inflytandet över arbetstiden har. Effektivitet och flexibilitet i produktionen måste kunna kombineras med ett ökat inflytande för varje enskild individ.

Under senare tid har det lagts fram flera intressanta förslag på detta område, inte minst det gemensamma förslag som de tre fackliga centralorganisationerna LO, SACO och TCO som bekant lämnade i höstas. Förslaget går ut på att just öka arbetstagarnas inflytande över hur arbetstid och semester förläggs men också en rätt att på sikt få ytterligare betald ledighet.

Inom ramen för budgetsamarbetet med Miljöpartiet och Vänsterpartiet har det tyvärr inte varit möjligt att komma överens om en sådan förändring. Regeringen tillsätter därför nu en bred, parlamentarisk utredning där också arbetsmarknadens parter kommer att inbjudas att delta.

Kommittén ska lämna förslag till en ny arbetstidsreglering som ger den enskilda arbetstagaren ett större inflytande över arbetstidens förläggning och också en möjlighet till god flexibilitet i produktionen. Kommittén ska också se över genomförandet av EG:s arbetstidsdirektiv. Dessutom ska den pröva olika vägar till förkortning av arbetstiden och ge förslag på hur dessa ska kunna genomföras.

Slutligen: Kommittén ska också lämna förslag till en ändring av semesterlagen som ger arbetstagaren rätt att ta ut den femte semesterveckan och sparad semester som del av dag. Semesterlagen ses också över i förenklingssyfte med det främsta målet att göra lagen lättare att tillämpa för små företag.

Anf. 12 MARIA LARSSON (kd):

Fru talman! Jag vill framföra mitt tack till Mona Sahlin för interpellationssvaret. Det var ett långt och innehållsrikt svar.

Jag kan konstatera att statsrådet och jag är överens om ganska mycket i arbetstidsfrågan. Vi gillar inte en lagstadgad generell arbetstidsförkortning. Vi tycker att parterna ska ha huvudansvaret för arbetstidsförkortningen, och vi vill bägge möjliggöra ökad flexibilitet för förläggning av arbetstiden efter människors önskemål i olika livssituationer.

Den typen av lösningar för ökad flexibilitet finns det dessutom en uttalad majoritet för i riksdagen. Varför, Mona Sahlin, väljer regeringen att ändå hålla Vänsterpartiet och Miljöpartiet om ryggen och på gott humör och tillsätta en utredning för den här typen av frågor? Det som kan utredas är redan utrett. Regeringen väljer att köpa tid. Vore det inte mer rakryggat att faktiskt säga upp bekantskapen med Vänstern och Miljöpartiet i arbetstidsfrågan och söka andra samarbetspartner?

Långsiktiga lösningar sökes bäst över blockgränserna i arbetstidsfrågan. På ett område med så betydande ekonomiska konsekvenser får inte spelreglerna omformuleras för ofta eller för snabbt, inte ens vid ett regeringsskifte. Är det statsrådets avsikt att via utredningen söka andra majoriteter i arbetstidsfrågan?

Jag skulle här också vilja framföra ett offentligt tack för tillmötesgåendet från regeringen för kristdemokratisk politik, för när man läser direktiven till den parlamentariska utredning som nu tillsätts finns Kristdemokraternas förslag med nästintill ordagrant, nämligen att genom en ändring i semesterlagen göra det möjligt att ta ut den femte semesterveckan som del av dag. Denna del är egentligen mycket enkel att genomföra och hade inte alls behövt lyftas in i en utredning. Jag kan bara beklaga att statsrådet inte är öppen för att göra denna förändring i ett tidigare skede utan skjuter det på framtiden.

Egentligen var ju huvudfrågan i min interpellation om inte saker och ting kunde göras omgående utan utredning, kanske tre år framåt i tiden. Den frågan svarade inte statsrådet på direkt, det långa svaret till trots, utan mer indirekt. Ska jag tolka svaret så att reformer för att öka den enskildes möjlighet till ökad flexibilitet inte är aktuella under de närmaste åren, förrän utredningen är klar?

Anf. 13 Statsrådet MONA SAHLIN (s):

Fru talman! Det är ju roligt om kristdemokraterna är så jublande glada över att ni kan tolka en del meningar som att här har Kristdemokraternas förslag kopierats. Jag hoppas att ni har fler och större saker att glädja er åt i Kristdemokraterna.

Sedan frågar Maria Larsson: Varför hålla fast vid samarbetet med Vänstern och Miljöpartiet? Varför ännu en utredning? Jag är övertygad om att Maria Larsson frågar fast hon vet svaret, dvs. att vi har ett samarbete med Vänsterpartiet och Miljöpartiet här i riksdagen som på många vis har varit väldigt framgångsrikt, att det berör budgetfrågor och att arbetstidsfrågan också ingår där.

Det är dock en stor skillnad mellan den utredning som LO:s före detta avtalssekreterare Hans Karlsson nu har startat och de utredningar som vi har sett ganska många av de senaste åren. Nu ska man konkretisera inte om, utan hur, en förkortning av arbetstiden och en ökad flexibilitet för individen ska se ut. Det är inte så – vilket Maria Larsson har kunnat se om hon har läst hela direktivet – att allt nu skjuts flera år fram i tiden. Med förtur ska man i stället granska och komma med förslag på hur flexibiliteten ska se ut i befintlig semesterlagstiftning. Man ska också komma med förslag på hur en ytterligare förkortning av arbetstiden ska kunna läggas ut och vilka olika former som finns för det. Det är en viktig diskussion som jag hoppas kommer att prägla inte minst den kommande valrörelsen så att en – förhoppningsvis socialdemokratisk – regering efter valet kan lägga fram det förslag som jag fortfarande tycker är väldigt attraktivt att bygga på. Det gäller det förslag som de fackliga organisationerna kom med förra hösten.

På ett sätt finns det en stor poäng i att se alla olika delar i arbetstidsfrågan i ett sammanhang i den utredning som vi nu har tillsatt. Men som Maria Larsson har sett så kommer man att jobba med olika tidsintervall. Jag hoppas alltså att vi kan se den nödvändiga flexibiliteten i befintlig semesterlagstiftning mycket snart.

Min ambition är fortfarande inte annorlunda. Jag hoppas att inte minst arbetet i utredningen ska kunna leda till att vi kan få en stabil majoritet för arbetstidsfrågan. Den hoppas jag också kan gå över blockgränserna. Det finns nämligen en stor poäng i att både parterna och vi som individer vet förutsättningarna för arbetstiden under många år framöver.

Anf. 14 MARIA LARSSON (kd):

Fru talman! I oppositionen är vi vana vid att ta vara på alla glädjeämnen – stora som små. Ser vi att vår politik kan få genomslag så är vi naturligtvis glada över det.

Jag har bara sett utredningsdirektiven i den tappning som redovisas i statsrådets svar. De har inte nått mig på annat sätt. Det var trevligt att höra att det ska finnas förtur för vissa delar. Det tycker jag är positivt.

Jag vill ställa ytterligare två frågor i anslutning till utredningen. De fackliga organisationerna – både arbetsgivarparten och arbetstagarparten – har tydliggjort i de förhandlingar som nu har inletts att de aktivt vill driva frågan i kommande avtalsförhandlingar. Både Metall, Industri och Pappers hade överenskommer klara med motparten om en arbetstidsförkortning med ytterligare en semesterdag varje år de tre kommande åren. Dessa tre dagars förkortning kostar 0,5 % om året. Detta är fördelen

med en facklig förhandling – kostnaden blir synlig för alla och envar till skillnad mot vid en generell lagstiftning. Priset sätts, och måste vägas mot andra trevligheter som exempelvis högre lön. När regeringens stödpartier diskuterar arbetstidsförkortning så diskuteras ju tyvärr sällan priset.

Är det statsrådets mening att parternas aktivitet kring arbetstidsfrågan är av avgörande betydelse för kommande utredningsresultat och även för propositionens innehåll? Om parterna har hunnit uträtta en del på egen hand – ska då lagstiftningsinstrumenten användas i mindre utsträckning?

Jag går nu över till min andra fråga. Reformen om att spara en semestervecka årligen under en femårsperiod för att fritt disponera den har öppnat den enskildes valmöjlighet på det sätt som Mona Sahlin och jag är tämligen överens om. Det är fler reformer i den riktningen som vi ska sträva efter. Vi ska också naturligtvis sträva efter ett uthålligt arbetsliv. Mona Sahlin var inne på de stressrelaterade sjukdomarna. Vi ska ha ett arbetsliv där människor håller länge, och håller på länge.

Men livet har också olika faser. Hur ser statsrådet på människors möjlighet att reducera sin arbetstid i olika skeden av livet? Föräldrar har i dag rätt till 25 % reduktion av arbetstiden till dess att barnet är åtta år gammalt, men det finns många föräldrar som gärna skulle vilja behålla den reduktionen även när barnen blir lite äldre. Många blir tröttare i arbetslivet efter 60. Att då jobba heltid kan förta den arbetsglädje som man skulle uppnå om arbetsveckan bara hade fyra dagar. I dag innebär fortsatt heltid att en sådan människa ofta blir en sjukskriven person på heltid.

Dylika lösningar får naturligtvis bekostas av den enskilde. De finns framförhandlade redan i dag – förståndiga arbetsgivare försöker tillmötesgå önskemål om möjligheten finns. Verksamheten tjänar alltid på att ha motiverade arbetstagare som får ihop livet som helhet.

Anser statsrådet att det ryms inom direktivet för utredningen att titta på den här sortens problematik?

Anf. 15 Statsrådet MONA SAHLIN (s):

Fru talman! Först och främst hoppas jag att Maria Larsson och andra redan i morgon kan gå in på vår plats på webben och läsa direktiven i deras helhet. Där framgår svaren på många av de frågor som Maria Larsson har i dag.

Jag vill verkligen hålla med om det första resonemanget som Maria Larsson förde. Det har kanske ofta varit bristen i den allmänna debatten om en arbetstidsförkortning – den kostar alltid i den ena eller den andra formen. Oavsett om man lagstiftar fram den eller kommer överens om den mellan parter eller på en arbetsplats så påverkar den alltid löneutrymmet. Detta försvinner ofta. Men den senaste översynsutredning som gjordes tog fram bra underlag så att var och en ska kunna se vilka effekter och konsekvenser en arbetstidsförkortning får.

Både Maria Larsson och jag tror att arbetstider som är mer anpassade efter oss människor som individer – när vi är gamla, när vi har barn eller när vi har ont i ryggar – gör att vi också kan jobba längre under våra liv. Detta har en plussida både för den enskilde och för arbetsgivaren, men också för samhället. Jag tror dock inte att lagen kan garantera alla de här delarna eller stadfästa hur de ska se ut.

Prot. 2000/01:50

16 januari

Svar på
interpellationer

Däremot är det viktigt – och jag säger det som svar på en av Maria Larssons frågor – att lagen inte på något sätt försvårar att man kommer fram till olika lösningar lokalt eller avtalsområdesvis.

Jag ser framför mig att den förändring som vi nu vill göra med att öppna för en ökad flexibilitet och individuell anpassning gör det enklare för många att hitta lösningar både för föräldrar och, kanske framför allt, för de äldre. Maria Larsson var inne på detta, men om hon med frågan avsåg huruvida utredningen ska ta fram speciella lagförslag som ska vara anpassade till äldre eller föräldrar kan jag svara att det inte är avsikten. Däremot ska vi öppna för en egen påverkan för varje individ av hur arbetstiderna förläggs och också hur förkortningen tas ut.

Jag hoppas att detta kommer att leda till precis det som jag tror att Maria Larsson och jag är överens om, nämligen mer individuellt anpassade arbetstider. Då orkar vi jobba under en längre period av våra liv. Kanske skulle också stressjukdomarna påverkas av detta.

Anf. 16 MARIA LARSSON (kd):

Fru talman! Det är måhända inte i alla interpellationsdebatter vi har så många gemensamma åsikter som vi har haft i den här.

Den 12 december presenterades en undersökning av Kommunförbundet som visade att en majoritet av de kommunalanställda anser att de har för lite inflytande över sin arbetstid och dess förläggning. De tycker att frågan om hur arbetstiderna läggs ut är mycket viktigare än arbetstidens längd. Det är ett väntat resultat, tycker jag. Olika människor har olika behov under livets olika skeden när det gäller arbetstidens utformning, precis som vi har varit inne på här. Det är därför en generell lagstiftning blir ett så trubbigt instrument.

Jag ska med intresse ta del av hela utredningsdirektivet. Jag gissar att vi får anledning också under resans gång att återkomma till debatten. Jag vill tacka statsrådet för debatten i dag, och önska lycka till med det fortsatta arbetet i frågan.

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Svar på interpellation 2000/01:76 om kommunal näringsverksamhet

Anf. 17 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Ola Karlsson har frågat mig om vilka åtgärder jag avser att vidta för att problemen med kommunal näringsverksamhet ska kunna avskaffas. Ola Karlsson anser att kommunallagens regler behöver skärpas och att en möjlighet att laglighetspröva beslut i kommunala bolag behöver införas. Vidare anser han att konkurrenslagen behöver utvidgas och skärpas.

De problem han nämner är att riktiga jobb och småföretag hotas av skattesubventionerad kommunal verksamhet, att kommunal näringsverksamhet innebär ett stort risktagande för skattebetalarna, att kommunala bolag och kommunal näringsverksamhet tar resurser från den kommunala kärnverksamheten, att medborgarna saknar fullgod insyn och möj-

lighet att laglighetspröva den verksamhet som bedrivs i kommunala bolag och att kommunala bolag används för att kringgå kommunallagens restriktioner.

Jag håller med Ola Karlsson om att offentlig näringsverksamhet inte ska få konkurrera ut privat näringsverksamhet. Det är min ambition att kvarvarande hinder för konkurrens i gränslandet mellan privat och offentlig näringsverksamhet ska rensas ut. Enligt min mening är en kommunalrättslig reglering av dessa frågor inte en lämplig väg att gå.

I syfte att få en fördjupad analys inom problemområdet skapades ett forum, nämligen Rådet för konkurrens på lika villkor mellan offentlig och privat sektor, även kallat Konkurrensrådet. Rådet har haft till uppgift att behandla klagomål, undanröja konkurrenshinder och få privat och offentlig sektor att enas om de långsiktiga spelreglerna på området. I de enskilda ärendena har rådet utfärdat rekommendationer för hur problemen kan lösas. Enligt sitt uppdrag ska rådet redovisa sina samlade erfarenheter och de resultat som uppnåtts och, om det behövs, även lämna förslag till ytterligare åtgärder.

Rådet överlämnade sin slutrapport den 21 december 2000. I rapporten konstaterar rådet att antalet verksamheter där offentliga och privata aktörer konkurrerar med varandra har ökat påtagligt under senare tid. Till en viss del är detta oundvikligt, men konfliktytorna har blivit onödigt stora och kan till viss del begränsas. Detta kan enligt rådet bl.a. ske på följande sätt.

Kommuner, landsting och statliga aktörer bör upphöra med att bedriva artfrämmande verksamhet. Överskottsförsäljning bör begränsas till att gälla enbart begränsade, tillfälliga och oavsiktliga överskott. En konsekvensprövning bör ske innan konkurrensutsatt verksamhet startas.

När det gäller genomslaget av rådets uttalanden och rekommendationer kan det konstateras att en del offentliga aktörer har rättat sig helt eller delvis efter rådets rekommendationer i enskilda ärenden, medan andra inte följer dem alls. Om lagstiftning ska övervägas förordar rådet att det införs en bestämmelse i konkurrenslagen som korregerar konkurrenssnedvridande beteenden från offentliga aktörer. En kompletterande promemoria som behandlar hur en sådan bestämmelse skulle kunna utformas i konkurrenslagen utarbetas just nu i Näringsdepartementet. Rådets rapport och promemorian från Näringsdepartementet kommer sedan att remissbehandlas samtidigt.

Regeringen kommer under 2001 att ta slutlig ställning till frågan om vilka regler eller åtgärder som bör vidtas med anledning av rådets rapport och promemorian från Näringsdepartementet. I avvaktan på detta ställningstagande har rådet fått en förlängning av sitt uppdrag till den 31 december 2001. Rådet ska fortsätta att behandla enskilda klagomål om konkurrenssnedvridningar av allmänt intresse och utveckla och informera om tillämpningen av de riktlinjer som rådet enats om. Regeringen kommer också att ta ställning till rådets eventuella framtida roll som konfliktlösande forum.

Anf. 18 OLA KARLSSON (m):

Fru talman! Interpellationsinstrumentet handlar normalt om att ställa frågor till regeringen, nämligen: Vad vill regeringen inom det ena eller det andra området? Vad tänker man göra för att åtgärda problem? Vilken

Prot. 2000/01:50
16 januari

*Svar på
interpellationer*

ambitionsnivå har regeringen och det enskilda statsrådet? Kärnfrågan är kort sagt: Vad vill regeringen?

När jag läser det här interpellationssvaret blir jag inte alldeles övertygad om att statsrådet har tittat igenom problembeskrivningen. De besked jag får när det gäller vilja från statsrådet är att statsrådet håller med mig om att offentlig näringsverksamhet inte ska få konkurrera *ut* privat näringsverksamhet, men det finns ingenting som säger att man över huvud taget inte ska få konkurrera *med* den.

Den andra viljeinriktningen är att kvarvarande hinder för konkurrens i gränslandet mellan privat och offentlig näringsverksamhet ska rensas ut. Då kan man undra: Vad är nu det? Är det hinder för offentliga aktörer att agera på en konkurrensutsatt marknad? Eller är det de hinder som privata näringsidkare drabbas av?

Sedan får vi ett tredje besked av statsrådet, och det är att en kommunalrättslig reglering av dessa frågor inte är en lämplig väg att gå. Det är i och för sig klartext till de stackars egenföretagare som drabbas av att kommunala bolag bryter mot kommunallagen och använder företagarnas skattepengar som säkerhet för den lagvidriga verksamheten. Företagaren har ingen möjlighet att gå till domstol och pröva om verksamheten är laglig eller inte.

I övriga delar får vi inga besked från statsrådet.

Jag tycker att detta är en viktig debatt. Det är viktiga frågor. Det handlar om småföretagens villkor, och det är småföretagen som ska svara för en stor del av den kommande tillväxten i Sverige.

Det var intressant att ställa den här frågan till statsrådet, eftersom det är ett nytt ansvarsområde för statsrådet Messing. Det är intressant att se vilka besked och vilka åtgärder vi kan förvänta oss de kommande åren. Jag upprepar frågan: Vad vill statsrådet Messing åstadkomma på det här området?

För ungefär två och ett halvt år sedan ställde jag en liknande interpellation till statsrådet Mona Sahlin som då hade hand om det här ämnesområdet. Hon gav klara besked då. Hon sade bl.a. så här: "Jag vill hålla med om – och det tycker jag att jag uttryckte också i mitt första svar – att det finns områden som kommunerna inte borde ägna sig åt. Dit hör solarier, gym, kaffe, bilreparationer osv."

Ett annat citat lyder: "En självklar utgångspunkt i arbetet vad gäller förhållandet till den offentliga sektorn är att varken kommunal eller annan offentlig näringsverksamhet får slå ut jobb eller hindra tillväxtförutsättningarna i privata företag."

Jag vill fråga: Gäller detta fortfarande? Eller ska vi tolka statsrådet Messings svar så att det nu finns andra förutsättningar för arbetet med konkurrenssnedvridande åtgärder? Vad vill regeringen?

Anf. 19 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Interpellationsdebatten är, som Ola Karlsson sade, ett instrument för riksdagens ledamöter att ställa frågor till regeringen. Det instrumentet har Ola Karlsson använt många gånger tidigare i den här frågan och ställt frågor till konkurrensministrar och justitieministrar. Det är fortfarande samma regering och samma höga ambition att få bort de hinder som ibland snedvrider konkurrensen. I det här fallet, i den debatt vi har i dag, gäller det konkurrensen mellan kommunal och privat verk-

samhet. Det finns inga förändringar här, bortsett från att vi har nya statsråd som är ansvariga för området. Det är samma svar som tidigare statsråd har lämnat på liknande frågor.

Det finns hinder för konkurrensen på många områden i vårt samhälle i dag. Den fråga vi debatterar här är ett sådant hinder. Det finns också andra hinder på marknaden. Vi är medvetna om det. Det var bl.a. därför som vi bildade det som i dag kallas för Konkurrensrådet. Konkurrensrådet har tittat på enskilda fall där enskilda personer och företag har fått vända sig till rådet för att få stöd och hjälp. Man har gjort förlikningar. Man har föreslagit lämpliga avgränsningar där man rekommenderar en väl avvägd gränsdragning för vilka verksamheter som passar bäst för kommunala eller privata aktörer.

Då kommunerna bedriver sin verksamhet är det inte bara konkurrenslagen som är ett viktigt instrument att rätta sig efter utan självfallet också lagen om offentlig upphandling och kommunallagen. Jag delar den uppfattning som rådet skrev när man lämnade sin rapport till regeringen före jul. Det viktiga och en möjlig väg när det gäller att titta på en skärpning som underlättar för bättre konkurrens i framtiden är att gå via en skärpning av konkurrenslagen.

Det är det arbete vi bedriver just nu inom Näringsdepartementet. När vi har kommit med ett förslag ska det skickas ut på remiss tillsammans med det förslag som rådet presenterade för oss. Vi ska ta ställning till de synpunkter som kommer in på de förslag som nu finns innan året är slut. Det är höga ambitioner, och det är i stort sett samma svar som Ola Karlsson har fått tidigare.

Anf. 20 OLA KARLSSON (m):

Fru talman! Nu låter det ju mycket bättre. Delar statsrådet Messing Konkurrensrådets uppfattningar kunde hon väl ha skrivit det i svaret på en gång och inte bara redovisat vad rådet tycker. Ett av problemen med interpellationssvaret är just att det refererar Konkurrensrådets uppfattningar, tyckanden och ställningstaganden, men det refererar inte statsrådets uppfattningar och ställningstaganden mer än på ett fåtal punkter.

Jag skulle uppskatta mycket om vi nu har ett statsråd, en minister, som faktiskt är beredd att driva de här frågorna – inte bara tillsätta nya utredningar och skriva nya promemorior utan faktiskt gå från ord till handling. Sveriges småföretagare behöver det.

Vi har under en mycket lång rad år fått se rader av exempel på hur småföretagare har drabbats av kommunal näringsverksamhet. Ofta har det skett i största välmening, därför att kommunerna har sett det som en viktig uppgift att sysselsätta arbetslösa, och man har glömt bort eller inte tänkt på effekten att det kanske slår ut delar av det lokala näringslivet. SAF redovisade en rapport i höstas där man bl.a. tog upp exemplet Bo Helgesson, som är bagare i Borlänge. Han får där konkurrera med det kommunala projektet. Han måste sälja sin bulle för 9:50 kr, eftersom han måste ha täckning för alla sina kostnader: personal, lokaler, råvaror och skatter. Den kommunala bullen kostar 6 kr. Man har nämligen inte några personalkostnader, och en stor del av de andra kostnaderna subventioneras med kommunala medel. Man behöver heller inte betala moms på bullen.

Prot. 2000/01:50
16 januari

*Svar på
interpellationer*

Det drabbar småföretagen oerhört hårt när de inte bara ska betala sin egen verksamhet, sina egna kostnader, utan samtidigt med skattemedel betala för sin värste konkurrents verksamhet.

Jag tycker att vi måste få ett slut på detta. Det kan inte vara en rimlig användning av skattemedel att privata småföretagare som sliter i sitt anletes svett för att få sin verksamhet att gå runt slås ihjäl.

Då vore det bra om statsrådet också kunde ge en tydlig signal från talarstolen om att vi ska åtgärda detta. Och det ska ske snabbt, inte bara i form av nya promemorior. Det har vi sett många av under åren. Nu krävs det handling.

Anf. 21 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Som jag skrev i mitt interpellationssvar till Ola Karlsson delar jag den beskrivning av problemen som Ola Karlsson gav i sin interpellation till mig. Jag understryker gärna det igen. Vi ser bekymmer, vi ser problem i gränslandet, vi ser gränsdragningsproblem mellan olika typer av verksamheter. Det är min ambition att tydliggöra de gränsdragningar som behövs för konkurrensen och för att konsumenter ska få ut bästa möjliga av skattepengar och av de produkter och tjänster som vi väljer att köpa. Det är därför vi nu ska skicka ut rådets rapport, tillsammans med den promemoria vi arbetar med på Näringsdepartementet med förslag på hur man kan stärka konkurrenslagen, på en remissrunda.

Det är min ambition att också använda de synpunkter som kommer in genom den remissrundan så bra som möjligt. Jag tror att det är oerhört viktigt att så småningom lägga fram ett förslag som har en bred förankring i alla läger, som har en hög trovärdighet, som uppfattas som en gränsdragning som är riktigt gjord och som kan gälla för lång tid framöver.

Anf. 22 OLA KARLSSON (m):

Fru talman! Jag välkomnar verkligen om det blir en skärpning av konkurrenslagen. Jag skulle också välkomna om det blir en skärpning av kommunallagen så att det blir möjligt för medborgarna att pröva om den verksamhet som garanteras med deras egna skattemedel är laglig eller olaglig. I dag ser vi många exempel på att kommuner i bolagsform bedriver verksamhet som är solklart olaglig, men där man som företagare i kommunen inte har någon möjlighet att få en prövning av detta. Olagligheterna kan fortgå ostraffat, oprövat. Det tycker jag är fel.

Sedan tycker jag att det vore bra om vi också kunde få någon typ av tidsangivelse. Kan vi förvänta oss att vi får ett lagstiftningsförslag under innevarande år? Det borde inte vara omöjligt att efter en remissrunda skriva lagförslag under sommaren som sedan skulle kunna föreläggas riksdagen under hösten. Företagen behöver en skärpning av konkurrenslagen. Företagen ska inte behöva vänta flera år till, med osund konkurrens från offentliga näringsidkare. Tiden brådskar.

Anf. 23 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Som jag skrev i svaret är det min ambition att återkomma med konkreta förslag innan året är slut. Om det är möjligt att t.o.m. presentera en konkret förändring i lagstiftningen som är förankrad och ac-

ceperad blir ingen gladare än jag. Jag kommer att göra vad jag kan för att vi ska lyckas med det.

Prot. 2000/01:50
16 januari

Överläggningen var härmed avslutad.

*Svar på
interpellationer*

13 § Svar på interpellation 2000/01:80 om upphandlingens betydelse för byggkostnader

Anf. 24 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Ulla-Britt Hagström har frågat statsrådet Leif Pagrotsky vilka åtgärder han avser vidta för att dels synliggöra och eliminera informella hinder för utländsk konkurrens, dels i övrigt öka konkurrensen och sänka byggkostnaderna.

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

Jag delar Ulla-Britt Hagströms syn att konkurrensen inom byggbranschen behöver förbättras. Det dåliga konkurrenstrycket inom branschen har visats i flera olika rapporter, nu senast i en studie utförd av Konkurrensverket, NUTEK och Kommerskollegium. Dessa myndigheter konstaterar bl.a. att de svenska priserna för byggmaterial är höga i en internationell jämförelse och att ökad import av byggmaterial försvåras. Det konstateras i rapporten att importen är obetydlig eller förmedlas genom redan etablerade kanaler för försäljning av byggmaterial. Mycket tyder på att det finns flera samverkande orsaker till det dåliga konkurrenstrycket. Flera olika åtgärder för att komma till rätta med problemen är redan i dag på gång, såväl i Sverige som på EU-nivå.

En grundläggande fråga är att få en bättre balans mellan produktion och efterfrågan. Som det nu är möts efterfrågan på bostäder inte av en produktion som konsumenterna önskar och kan betala för. Det krävs en större variation i pris och omfattning för att möta den efterfrågan som finns på ökat byggande. Olika åtgärder vidtas för att hantera detta. I syfte att få fram orsakerna till att kommunernas självkostnader på detta område varierar så mycket har regeringen nyligen givit Boverket och Byggekostnadsforum i uppdrag att granska kommunernas taxor och avgifter. Inom ramen för Öresundssamarbetet förbereds vidare ett parallellt byggprojekt i Sverige och Danmark, bl.a. i syfte att identifiera skillnader av betydelse för kostnadsutvecklingen på byggområdet.

Den begränsade omfattningen av den svenska importen av byggmaterial, trots avsaknad av egentliga handelshindrande regleringar, tyder på att informella hinder som försäljningsstrukturen har en stark inverkan. Dessutom väger troligen traditioner, kulturskillnader och attityder in vid kunders val av byggmaterial och styr därmed vad försäljningskanalerna väljer att importera. Jag vet att man inom EU på olika sätt arbetar för att minska dessa företeelser och öppna upp marknaderna för att därigenom öka handeln över gränserna. Arbetet med EU:s byggproduktsdirektiv går långsamt, och den svenska regeringen avser att verka för att detta direktiv utvecklas så att den inre marknaden snabbt skapas på området.

Den svenska regeringen agerar på flera fronter för att föra in ett nytt tänkande i byggprocessen. En effektivare byggprocess kan uppnås genom ökad konkurrens kring pris och kvalitet. Omvänt är det även en

förutsättning för ökad konkurrens att byggprocessen effektiviseras. Kundens önskemål om pris och kvalitet ska stå i centrum. Regeringen har därför gett de stora statliga verken på området i uppdrag att samverka omkring kompetensutvecklingsfrågor och även att ta initiativ till att ett byggsektorns kvalitetsråd bildas. Vidare har regeringen nyligen inrättat ett byggkostnadsforum med uppgift att bl.a. förmedla kunskaper till byggherrar och främja utvecklingsarbete och innovationer.

En central uppgift i mitt ansvar för konkurrensfrågorna är att med kraft motverka allvarliga konkurrensbegränsningar, t.ex. priskarteller. I det arbetet spelar konkurrensreglerna och Konkurrensverkets övervakning centrala roller. Regeringen har tillsatt en utredning som ska överväga om man kan göra de svenska konkurrensreglerna ännu effektivare för att underlätta Konkurrensverkets möjligheter att spåra upp och ingripa mot allvarliga konkurrensbegränsningar bl.a. inom byggsektorn.

Därutöver pågår ett fortlöpande arbete där Näringsdepartementet med hjälp av Konkurrensverket och andra berörda myndigheter söker att ta fram ytterligare underlag om konkurrensförhållandena inom byggbranschen. Dessa utredningar omfattar bl.a. marknadsstrukturer, kostnads- och prisnivåer såväl nationellt som internationellt, etableringsföresättningar m.m. Mitt arbete för att skapa en fungerande konkurrens inom byggmarknaden kommer hela tiden att drivas vidare mot bakgrund av det faktaunderlag som presenteras genom bl.a. dessa utredningar.

Anf. 25 ULLA-BRITT HAGSTRÖM (kd):

Fru talman! Jag vill först tacka statsrådet Ulrica Messing för det seriösa svaret på min interpellation om byggupphandling. Enligt EU-statistik byggdes 1999 endast 1,3 bostäder per 1 000 invånare i Sverige mot 6,1 i EU-länderna i snitt. Bostäder har inte en oändlig livstid utan måste successivt förnyas. Vi underlåter att göra de investeringar som krävs för att vi ska kunna lämna efter oss ett bra bostadsbestånd och skapar därmed en bostadsskuld till våra barn. Tidigare har bostadsområdet tillförts miljardsummor, men nu har pendeln svängt och vi tar ifrån de boende 23 miljarder i fastighetsskatt och de byggande 17 miljarder i byggmoms. Genom att använda boendet som mjölkossa för staten bygger vi upp ett jättelikt investeringsbehov som kommer att innebära stora samhällsekonomiska påfrestningar framöver.

Jag har valt att i denna debatt koncentrera mig på upphandlingsfrågan, även om jag också skulle kunna tala om PBL, fastighetsskatter, hyreslagstiftning och mycket annat. Nästa vecka kommer jag att diskutera byggmomsen med finansminister Bosse Ringholm. Regeringen har tillsatt ett byggkostnadsforum i Boverkets regi i syfte att "främja konkurrens, prispress och ekologiskt nytänkande". Vi kristdemokrater har en annan åsikt och anser att regeringen måste ge Konkurrensverket en större roll, något som vi framhöll i vår motion. Vi vill ge Konkurrensverket 2 miljoner extra per år under tre år, alltså sammanlagt 6 miljoner kronor, som bl.a. berör byggbranschen. Att kommuner tvingas inrätta bostadsförmedlingar minskar inte bristen på bostäder. Dagens bristfälliga konkurrenssituation inom byggbranschen måste innebära en stärkt och utvidgad roll för Konkurrensverket. Boverket saknar de verktyg som krävs för en effektiv bevakning av byggbranschens konkurrenssituation. Inte

minst gäller detta för uppgiften att bevaka byggkostnaderna. Rekryteringen till branschen måste ökas kraftigt under de närmaste åren.

Fru talman! Statsrådet Messing lyfter i svaret fram en studie utförd av Konkurrensverket, NUTEK och Kommerskollegium som visar att de svenska priserna för byggmaterial är höga i en internationell jämförelse och att ökad import av byggmaterial försvåras av nationella särregler och frivilliga typgodkännanden på byggprodukter. Ulrica Messing konstaterar också att ett brett spektrum av åtgärder är nödvändigt.

Att regeringen ger ökade resurser för återställande av förorenade områden för byggnation är endast att välkomna, men vid en granskning av kommunernas taxor och avgifter framstår utfallet närmast som ett lotteri. I storstäderna blir det 15 % av den totala produktionskostnaden och i landet som helhet 7 %, men i t.ex. Gnosjö, där man skänker tomten och ger ett startbidrag, bygger ändå ytterst få. Det går inte att få belåning från bankerna.

Jag håller med Ulrica Messing om att det i byggbranschen finns starka traditioner, kulturskillnader och attityder. Jag har en känsla av att de stora bolagen trissar upp priserna och att de mindre företagen kommer i kläm. Jag har erfarenhet att de får tangera marginalerna och att när de säljer till stora bolag tar dessa mellanskillnaden.

Jag vill fråga Ulrica Messing: Vad tänker statsrådet göra för att ge de mindre byggföretagen rättvisa förutsättningar att konkurrera på byggmarknaden? Jag tror att en orsak till den obefintliga konkurrensen kan vara de stora byggbolagens monopolställning. Det finns endast tre, fyra bolag på marknaden.

Anf. 26 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Det är helt riktigt, som Ulla-Britt Hagström säger, att den efterfrågan på nya bostäder som i dag finns i en del av Sveriges städer inte alls motsvaras av den produktion som vi i dag ser. Det är klart att det är ett bekymmer inom de områden där människor efterfrågar fler lägenheter, framför allt att hyra. Man upplever ofta hyresrätter som en stor frihet.

Vi har under förra året gett Konkurrensverket ökat anslag. Det fick 5 miljoner extra till sin ordinarie verksamhet, och det skedde naturligtvis utifrån vår ambition att stärka Konkurrensverket som konsumenternas verk vad avser viktiga konkurrensfrågor på marknaden. Parallellt därmed gör vi också den översyn av konkurrenslagen som jag nämnde i mitt svar på interpellationen. Vi ska bl.a. se efter om det är möjligt att införa vitesförelägganden och avslöja eventuell kartellbildning på marknaden, olagligt prissamarbete och mycket annat.

SCB har visat att de svenska konsumentpriserna på byggmaterial 1997 låg närmare 90 % högre än i samtliga andra EU-länder. Jag tror att det är uppenbart för alla och envar att man både i lagstiftningsarbetet och inom branschen bör fundera över på vilket sätt de frivilliga överenskommelser som i dag finns inom byggsektorn försvårar importmöjligheterna. Är det rimligt att ha denna typ av överenskommelser, om de betyder att vi får betala ett betydligt högre pris för de produkter som vi som konsumenter behöver?

Prot. 2000/01:50
16 januari

Svar på
interpellationer

Riksdagen har nyligen skärpt konkurrenslagen på ett sätt som gör att vi ska bevaka på vilket sätt stora bolag och branscher eventuellt kan missbruka sin ställning på marknaden. Skärpningen av konkurrenslagen innebär att det ska bli lättare för små verksamheter att agera. Det är vår tro att konsumenterna tjänar på att det finns många aktörer på alla marknader, t.ex. på byggmarknaden som vi debatterar här i dag.

Anf. 27 ULLA-BRITT HAGSTRÖM (kd):

Fru talman! Tack, Ulrica Messing! Allt som görs är bra. Jag tycker bara att det är synd att det blev en splittring och att Konkurrensverket inte på ett helt annat sätt kunde få ta ett helt annat helhetsgrepp. Jag tror att vi då skulle ha kunnat få ut mer.

När Skanska köpte material direkt från tillverkaren i stället för att gå via entreprenörer blev företaget t.o.m. utsatt för bojkott. Det finns mycket som behöver redas ut. Byggkostnadsdelegationens betänkande *Från byggsekt till byggsektor* visar att nettopriset ofta inte är bekant för konsumenten. Det finns mängder av rabattsystem, med en djungel av rabatter på mellan 30 och 70 %. Det gör att det är fullständigt omöjligt att få en överblick över marknaden.

Det är inte ovanligt att priset på en rörbit ökar med 400 % från tillverkning till dess att den säljs. Det är viktigt att priserna, både på byggvaror och tjänster, blir synliga och riktade direkt till konsumenten. Det är också viktigt att byggsektorn utvecklas i jämförelse med industrisektorn och att det byggs lägenheter och villor i olika prisklasser. Det måste finnas konkurrens i värdekedjans samtliga led.

Om jag ska gå och köpa en bil kan jag välja den bil jag har råd att betala, även en ny bil. Men boendet är så statiskt. Har Ulrica Messing funderat på efterfrågan på ny- och ombyggnad i olika prisklasser? Kan den diskussionen föras? Hur stimulerar man samverkan och bryter det monopol som finns inom byggsektorn?

Statsrådet Messing vet också att det dyra byggandet för med sig att stora summor läggs på svartjobb, som förstör hela byggbranschen. Om det hade funnits klara spelregler för t.ex. mindre reparationer och ombyggnader, så att man kunde betrakta vissa delar som hushållsnära tjänster och ge subventioner, skulle det också kunna öka skattemoralen. Men regeringen har tagit bort ROT-avdrag och annat, som skulle kunna ge stimulans. Man kan också undra varför svenska byggföretag kan bygga bostäder i Berlin som bara är hälften så dyra som de svenska bostäderna.

Vi kristdemokrater tycker att uppväxtmiljön är otroligt viktig för våra barn. Barnfamiljer i dag kan inte få uppleva charmen i att planera och bygga en egen bostad. I tillväxtorterna blir det stopp därför att nyanställda, studenter och barnfamiljer måste slåss om lägenheterna. Jag var i Malmö förra veckan för att studera de hemlösas förhållanden. Sydsvenskan har tagit upp dem i mycket bra artiklar. De har skrämmande angett att det saknas 9 000 bostäder med förstahandskontrakt bara i Malmö.

De bostäder som nu byggs, bl.a. i samband med Bo 01 är så dyra att lågavlönade inte klarar att hyra dem. Jag fick veta att den stora hemlösheten beror på att många grupper slåss om de befintliga lägenheterna. Det måste finnas lägenheter till studenter, barnfamiljer och ensamboende med barn. Det är en begynnande inflyttning från Danmark osv. Det är helt klart att vi måste få mer effektiva svenska konkurrensregler. Rege-

ringen har kommit i gång sent med att skapa en fungerande konkurrens inom byggverksamheten. Jag ser det verkligen som en utmaning för statsrådet Ulrica Messing att komma vidare snabbt i denna fråga.

Prot. 2000/01:50
16 januari

*Svar på
interpellationer*

Anf. 28 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! De höga boendekostnaderna är ofta ett resultat av det pris man får betala för själva byggnationen, byggmaterial och mycket annat. Vi kan vara överens om att priserna för byggmaterial och byggnation generellt sett är höga i Sverige, precis som jag skrev i mitt interpellationssvar. Men det finns ändå en del variationer i kostnader mellan olika kommuner. Det kan vi också dra lärdom av, vad det är som gör att en del kommuner lyckas pressa priset lite mer än andra kommuner.

Under det halvår som Sverige är ordförande i EU ska vi också vara värd för en dag som handlar om konkurrens, någon gång i månadsskiftet maj/juni. Det är tredje gången som EU ordnar en s.k. konkurrensdag. Syftet med den dagen är att man ska diskutera konkurrensfrågor ur konsumenternas perspektiv, frågor som ligger konsumenterna nära. Vår förhoppning från Sverige är att byggmaterial och byggproduktion ska vara en sådan fråga. Vi är inte riktigt säkra än, men det är vårt önskemål.

Som jag nämnde pågår också ett samarbete i Öresund kring ett byggprojekt. Det projektet kommer jag att följa med intresse. HSB bygger på den svenska sidan av sundet. Det danska bolaget Kuben A/S bygger på andra sidan sundet. Det gör man för att kunna utvärdera kostnaderna och samarbetet i byggbranschen mellan våra olika länder. Jag tror att vi kommer att lära en del av det och också dra slutsatser av var konkurrensen fungerar och var den inte gör det.

Ulla-Britt Hagström nämnde det som ibland kallas för trohetsrabatter. Enligt vad jag har förstått är det ett område som Konkurrensverket nu ska titta på. Man har möjlighet att göra det i och med högre anslag.

Anf. 29 ULLA-BRITT HAGSTRÖM (kd):

Fru talman! Det här blir mer och mer spännande. Det är synd att man har så få minuter på sig. Det vore helt fantastiskt om regeringen också kunde ta upp forskningen när det ska arrangeras en dag om konkurrens. När det gäller byggforskning kan man göra mycket gemensamt inom EU-arbetet, för att komma vidare med byggproduktdirektivet och hitta billigare material som ändå är miljövänliga.

Byggforskningen formas nu tillsammans med miljö- och jordbruksforskning. Det finns en risk för att experimentbyggande och riskforskning för att kunna sätta in rätt åtgärder i innemiljön för människor åsidosätts. Det står tydligt i byggforskningens syften och mål att man vill lyfta fram experimentbyggandet, men det arbetet har inte tilldelats några resurser. Här finns ett bra område där man kan samarbeta.

Ett hus ska ha en lång livslängd. Ett led i upphandlingen kan vara att upphandla entreprenader på livscykelkostnader och inte bara på investeringskostnader. Det ökar också trycket på säljaren att leverera rätt kvalitet till den kostnad som gagnar beställaren bäst långsiktigt.

Små byggherrar ska kunna stimuleras till gemensam upphandling. Det lönar sig att ta en lastbil och åka ned till Tyskland och hämta kakel. Det lönar sig att handla vitvaror från ett annat land. Det måste stimuleras.

Ytterst handlar det om att byggbranschen ska kunna ge bra bostäder till våra medborgare.

Överläggningen var härmed avslutad.

14 § Svar på interpellation 2000/01:110 om turistnäringens framtid

Anf. 30 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Viviann Gerdin har frågat mig vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att utveckla den svenska turistnäringen i de svensk-norska gränstrakterna. Jag vill inledningsvis poängtera att turistnäringens utveckling påverkas av beslut inom många politikområden – förutom skatte-, småföretags- och regionalpolitik som närmast berörs i denna fråga även t.ex. infrastruktur, natur- och kulturmiljö, utbildning och forskning.

T.ex. är den sänkta mervärdesskatten på kollektivtrafik från 12 % till 6 % som nyligen beslutats av riksdagen betydelsefull för turismen. Transporter är ju en förutsättning för turism.

I slutet av 1999 tillsatte regeringen den s.k. Framtidsgruppen för att stärka tillväxten i rese- och turistindustrin. I den finns representanter för turistnäringen, Turistdelegationen, Sveriges Rese- och Turistråd och Näringsdepartementet. Syftet är att analysera de faktorer som kan främja näringens tillväxt samt ta fram underlag för en nationell strategi för den svenska turistnäringen. Till sommaren ska Framtidsgruppen lämna ett samlat förslag på åtgärder till mig.

Turistnäringen är en utpräglad småföretagsbransch med stor betydelse för sysselsättningen i många regioner. Turistföretagen har likartade problem och möjligheter som småföretag har i andra näringar. De olika åtgärder som regeringen vidtar för att underlätta och förenkla för småföretagen gäller således även turistföretagen.

Det arbete med regionala tillväxtavtal som pågår runtom i landet syftar t.ex. till att på ett bättre sätt ta till vara varje regions specifika förutsättningar för tillväxt. Turistsektorn är i detta sammanhang ett mycket väsentligt område som av flera regioner ses som en betydelsefull källa till nya arbetstillfällen.

Staten medverkar i marknadsföringen av Sverige som turistland på vissa utlandsmarknader och anslår årligen 68 miljoner kronor till internationell turistmarknadsföring. Regeringen har dessutom för 2001 anslagit ytterligare 10 miljoner kronor till Sveriges Rese- och Turistråd för insatser som stärker turistnäringens utveckling i regionalpolitiskt prioriterade områden.

Turismen utgör även en betydelsefull mottagare av medel inom ramen för EG:s strukturfondsprogram. Härutöver har regeringen på senare tid anslagit betydande medel till särskilda projekt som kommit turismen till godo.

Viviann Gerdin tar också upp frågan om reducerade arbetsgivaravgifter i skogslänen. Näringsministern har i tidigare fråge- och interpellationssvar redogjort för bakgrunden till det stopp som sedan förra årsskiftet gäller för stödformen nedsättning av socialavgifter.

Den fördjupade prövning av stödformen som EG-kommissionen inledde i mars 2000, med anledning av regeringens anmälan om fortsatt stödgivning, är nu avslutad. Kommissionen har fattat ett negativt beslut. Jag vill dock klargöra att regeringen under de senaste åren har lagt ned mycket arbete för att få behålla stödformen, och i slutet av november hade jag personligen överläggningar med den ansvarige kommissionären Mario Monti i frågan. Jag kommer att bjuda in företrädare för de parter som berörs av kommissionens beslut för att tillsammans med dem diskutera hur vi nu går vidare.

Regeringen har nyligen också gett Verket för näringslivsutveckling i uppdrag att utarbeta ett särskilt program för att främja användningen av modern informationsteknik för att ytterligare förbättra förutsättningarna för näringslivet i de områden som hittills har haft nedsatta socialavgifter.

För att närmare belysa villkoren för företagande, och därigenom underlätta regeringens arbete med att stödja utvecklingen av ett fungerande näringsliv i de regionalpolitiskt mest prioriterade områdena, avser regeringen också att ge Verket för näringslivsutveckling i uppdrag att jämföra dessa villkor i de nordliga delarna av Sverige, Finland och Norge. Det uppdraget blir självklart viktigt och intressant för att se hur villkoren för turistnäringen är i de svensk-norska gränstrakterna.

Som framgår av min redovisning kommer regeringen under 2001 att ta ställning till ett antal frågor som på olika sätt kan komma att påverka den viktiga turistnäringens utveckling bl.a. i de svensk-norska gränstrakterna.

Anf. 31 VIVIANN GERDIN (c):

Fru talman! Jag har ställt frågan till statsrådet Messing därför att det engagerar mig hur förutsättningarna blir framöver för den svenska turistnäringen och då speciellt i de svensk-norska gränstrakterna, eftersom jag känner till de förhållandena bättre än andra.

Anledningen är också det som har sagts här tidigare, dvs. återställandet av arbetsgivaravgifter som tidigare var sänkta. Nu återförs de så att det blir en höjning från den 1 januari 1999. Sänkningen infördes den 1 januari 1992 av regionalpolitiska skäl. Det skedde under den dåvarande fyrtipartiregeringen där Centerpartiet ingick. Det var ett viktigt sätt för oss att kompensera näringarna som har merkostnader på grund av det geografiska läget.

Situationen är inte lätt på grund av närheten till de norska anläggningarna där man har helt andra förutsättningar. Där har man sociala avgifter på 14–20 %. Man har dessutom ingen moms på lifttransporterna. I övriga EU har man ca 6 % moms på lifttransporter. I Sverige har vi nyligen sänkt momsen på persontransporter. Men av någon underlig anledning räknas inte lifttransporter. Därför har man fortfarande kvar 12 % moms på dem.

De höga sociala avgifterna och momskillnaden gör att de svenska turisterna får en dyrare semestervistelse i de svenska fjällen än om de åker till Norge. Det är en svag lönsamhet hos många av de små företagen inom branschen. Priserna borde egentligen höjas för vintersportens aktiviteter. Men just närheten till de norska vintersportanläggningarna och konkurrensen därifrån gör att många tänker sig för flera gånger innan de gör någonting. Det blir en ohållbar situation på sikt.

Vi vet redan att branschen har aviserat att man fryser investeringar inom anläggningarna med 500 miljoner det kommande året. Man klarar inte med de resultat man har att täcka de ökade sociala avgifterna och dessutom räkna in de investeringar man hade planerat. Turismen är en stor exportindustri för oss i Sverige. Det är inte bara de svenska semesterfirarna som åker till fjällen. Vi har även en marknad längre ned i Europa som vi också har börjat att inrikta oss på.

Jag vill påstå att det är brister i näringspolitiken som gör att turistföretagen i dag förlorar marknadsandelar. Det görs kraftiga satsningar på marknadsföring ute i Europa av de svenska anläggningarna. Men jag tror inte att enbart det löser problemet om vi inte dessutom kan erbjuda ett rimligt pris. Utöver det ska det naturligtvis också vara en bra kvalitet på det vi ska sälja till våra turister.

Vi måste helt enkelt ge näringen rimliga villkor för att den ska kunna hävda sig i konkurrensen. Annars kommer en svag lönsamhet så småningom att leda till att verksamheter kommer att avvecklas. Det drabbar på sikt dessa områden i landsbygden, och många mister sina jobb. Därför är min fråga, utöver dem som jag har fått svar på: Vad avser man göra? Det behövs krafttag. Utredningarna löser inte problemet. Det är väldigt akut. Det krävs insatser redan omgående.

Anf. 32 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Självklart är många företagare nu både oroliga och också lite ledsna över det beslut som har kommit från kommissionen. Många har gjort vad de har kunnat för att argumentera tillsammans med regeringen för bakgrunden till det system som vi tidigare har haft. Det är självklart så att många ända in i det sista har haft en förhoppning om att vår argumentation skulle ha fallit i god jord. Nu gjorde den inte det.

Det är oerhört viktigt att hitta en fortsättning på det arbete som vi tidigare haft tillsammans med de som nu berörs av kommissionens ställningstagande. Jag har bjudit in representanter för de företag och de näringar som tidigare har haft nedsättning av socialavgifter till mig på departementet den 13 februari. Då ska vi tillsammans diskutera hur vi nu går vidare och hur de själva ser på det beslut som kommissionen har fattat.

Som jag sade i mitt svar påverkas turistpolitiken och förutsättningar att marknadsföra turistnäringen i vårt land av en rad andra politikområden. Där har regeringen presenterat förenklingar för småföretagen i vårt land som också underlättar för turistnäringen och ger den förutsättningar att växa och utvecklas.

Vi har en särskild enhet på Näringsdepartementet som fortsätter att arbeta med de förenklingar som vi kan presentera längre fram. Jag vet att det arbetet är efterlängtat. Många av turistnäringens företag är små företag. Det är enmansföretag och familjeföretag som har ett behov av att få så enkla men också så tydliga och långsiktiga spelregler som möjligt.

Sedan har jag själv stora förhoppningar och förväntningar på den framtidsgrupp som regeringen har bildat. Vi hade en första hearing om turismfrågorna strax innan jul. Framtidsgruppen hade fram till den hearingen själv haft olika temamöten där man försökte hitta olika ingångar kring den svenska turistnäringen.

Det är oerhört viktigt att vi får en turistpolitik som innebär en gemensam strategi från privata, offentliga och kommunala verksamheter, dvs. från näringen själv. Det är en strategi som innebär att vi har en bild av vilka människor vi vänder oss till, en bild av vad vi vill marknadsföra Sverige som och en bild av vad vi vill marknadsföra Sverige med, vad vi tror att människor förväntar sig av oss när de kommer hit som turister.

Om vi har en gemensam strategi och kan få ut lite mer av de pengar som var och en av oss satsar ser jag stora möjligheter för att turistnäringen ska vara en av de näringar i vårt land som har möjlighet att växa ordentligt i framtiden.

Anf. 33 VIVIANN GERDIN (c):

Fru talman! Efter det inlägget från statsrådet Messing skulle jag vilja säga så här: Visst är det fantastiskt positivt att man äntligen har involverat näringen, som nu står att läsa. Det gäller också den framtidsgrupp som har börjat jobba, som har hela femton undergrupper som både ska försöka finna mål och ta fram en analys och en strategi. Det har jag ingenting emot.

Det man ändå kan reflektera över är att vi under hela 90-talet faktiskt har diskuterat både småföretagare, näring och turistverksamhet. Ändå har vi inte kommit längre. Vi tillsatte Turistrådet, och vi avvecklade det. Vi tillsatte det igen. Det finns också flera myndigheter och instanser. Vi har en statlig myndighet genom Turistdelegationen. Det finns faktiskt massor av kompetens. För mig verkar det som att det är svårt att sätta ned foten. Neringen självt har också under många år framfört vad man har för åsikter och vad det är som behövs för att vi ska kunna rätta till fel och förbättra dess förutsättningar.

Det är klart att många politikområden är inblandade. Det är jag mycket väl medveten om. En sak som har mycket stor betydelse när man satsar på turismen och gör investeringar i stora anläggningar är att samhället följer med och tar sitt ansvar och satsar på en infrastruktur, dvs. gör vägsatsningar. Det hjälper inte en hotellanläggning att man gör investeringar på flera miljoner om inte samhället dessutom följer med och förbättrar vägarna. Det finns många turister som viker av i norra Värmland och åker en annan väg för att slippa åka på de allra sämsta vägarna. Det tycker vi är synd. Jag vet att det är många om drabbas av detta. Det är vägkvaliteten som är ett hinder.

Det har talats väldigt mycket om turismen, och därför tycker jag att det är hög tid att verkligen göra någonting.

Bensinpriset är en annan sak som påverkar turismens beteende.

Det som är oroande är att vi under den tid som vi pratar om turismen kan se att vi som turistnation har flyttats ned på skalan. Vi intog 1998 tjugioåttondeplatsen som turistnation. Vi har flyttats ned från tjugoandraplatsen, som vi intog 1990. Det är klart att många känner till och hör att det är dyrt att semestra i Sverige. Jag tror helt och hållet att det är en kostnadsfråga. Man måste helt enkelt försöka ta ansvaret och dra ned skatter och avgifter inom näringen.

Jag reagerar på en sak i svaret från statsrådet. Det gäller momsens på lifttransporterna. Det står att det är betydelsefullt för turismen. Det gäller transporter som sådana. Jag vill ställa en fråga. Finns det ingen avsikt

från regeringens sida att sänka också den momsen ned till den nivå som finns i angränsande länder?

Vi vet – jag vill återkoppla till det – att arbetsgivaravgifterna har en stor betydelse, därför att detta är en sådan arbetskraftsintensiv bransch. Det går ut på service, och där behövs mycket personal. Lönekostnaderna tar en väldigt stor andel av intäkterna i denna bransch, och därför har också de sociala avgifterna en enormt stor betydelse.

Utvecklingen för årsarbetare har inte varit så bra under 90-talet, vilket tyder på att det finns väldigt mycket att göra här.

Jag har också väldigt svårt att acceptera att EU skulle påverka nationella beslut. Jag anser att ett beslut om en sänkning av arbetsgivaravgiften i glesbygd är ett nationellt beslut.

Anf. 34 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! I den statistik som finns för 1998 och 1999 visas det att antalet hotellövernattningar i Sverige har ökat med nästan 7 % och att antalet övernattningar på campingar och andra friluftsanläggningar också har ökat – med ända upp till 13 %. Det pekar på att det finns en förutsättning för att skapa ytterligare mötesplatser och upplevelser. Människor kommer till olika delar av vårt land antingen från Sverige eller – självklart – från länder utanför Sverige som turister.

Jag tror att vi kan göra mycket tillsammans. Det är det som är ambitionen i Framtidsgruppen. Visst har var och en av oss haft insikt om vad vi kan göra på vårt eget område för att öka förutsättningarna för turistnäringen att växa som näring. Men det är först nu, med Framtidsgruppen, som vi har samlat den kompetensen, den viljan och den ambitionen. Därför finns det också förutsättningar för att det förslag till program som Framtidsgruppen ska presentera för mig i sommar också blir ett program som genomförs och som har en bred uppslutning bakom sig både från den statliga sidan med våra myndigheter – självklart – och från näringen självt.

Näringspolitiken är viktig. Det handlar framför allt om villkoren för småföretagarna. Där har vi som vi har sagt tidigare föreslagit en rad föranklingar som också turistföretagen har stor glädje av. Vi fortsätter det arbetet med precis samma höga ambition som tidigare.

När vi nu hade möjligheten att sänka momsen för kollektivtrafiken var det ett välkommet beslut inte minst för de turistnäringar som är beroende av kollektivtrafik för att kunna utvecklas. Vi sänkte också momsen för djurparker – en annan viktig turistattraktion.

Tyvärr är det så att alla skattesänkningar ska finansieras, och det var så långt vi hade möjlighet att gå nu. Det betyder inte att jag inte tror att det är en viktig åtgärd att titta också på slalomanläggningar längre fram, men det finns inget sådant utrymme i dag.

Anf. 35 VIVIANN GERDIN (c):

Fru talman! Till statsrådet Messing skulle jag vilja säga att det stämmer att antalet övernattningar har ökat. Det har jag också tagit del av. Det jag redovisade förut var att den svenska andelen av turismen totalt har minskat. Om man ska ha visioner kan man väl tillåta sig att säga att vi ska ta en större andel av turismen.

Sedan vill jag återkomma till att det är näringspolitik och att det också handlar om infrastrukturpolitik. Någonting som man kan konstatera gäller för många småföretag är att de har flexibla inkomster men fasta utgifter. Det är ofta den värld de lever i, och det gör dem extremt känsliga för den minsta lilla konjunktursvacka eller förändringar i ett system. Många småföretagare har så låg soliditet.

Vad det gäller arbetstillfällen vill jag säga att vi inte nog kan understryka att det inte erbjuds så många möjligheter för dem som är bofasta i glesbygden. Det måste också vägas in. Av den anledningen är det oerhört viktigt att vi gör någonting på just detta område, så att de kan behålla jobben.

Vi tillåts inte att vidta regionalpolitiska åtgärder som att sänka arbetsgivaravgiften. Men det finns pengar i staten att ge till branschen. Det blir väl också i form av subventioner. Jag funderar på vad som är skillnaden.

De regionala tillväxtavtalen tycker jag inte att man ska förlita sig alltför mycket på. Det är fortfarande ytterst marginella förändringar och förbättringar som man kan göra. Det är återigen väldigt hårt knutet till de näringspolitiska förutsättningarna.

Tack för svaret.

Anf. 36 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Vi får helt enkelt avvakta de slutsatser som Verket för näringslivsutveckling kommer fram till. Det har fått i uppdrag att jämföra förutsättningarna för turistnäringen i Norge, Sverige och Finland – det gäller de nordligaste delarna av länderna – för att se om det finns förutsättningar för att förbättra villkoren. Man ska också se vad vi gemensamt kan göra för att turistnäringen i de nordligaste delarna av våra länder kan fortsätta att utvecklas och växa.

Överläggningen var härmed avslutad.

15 § Svar på interpellation 2000/01:128 om idrotten, folkhälsan och samhällets stöd

Anf. 37 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Sven Bergström har frågat mig vilka konkreta åtgärder jag är beredd att vidta för att stärka idrottsrörelsens ställning och skapa bättre förutsättningar för en fortsatt positiv utveckling för både bredd- och toppidrott och därmed en förstärkt folkhälsa.

Regeringen har i propositionen 1998/99:107 *En idrottspolitik för 2000-talet* betonat att en fri och självständig idrottsrörelse, byggd på ideellt engagemang, även i framtiden bör ges ett aktivt stöd till sådan verksamhet som främjar bredd- och motionsidrott, värnar om god etik samt ger lika förutsättningar för kvinnor och män med olika sociala och ekonomiska förutsättningar att bedriva idrottslig verksamhet. Syftet med stödet ska också vara att främja demokrati, aktivt eftersträva integration samt en god folkhälsa.

Stödet ska vidare uppmuntra barn och ungdomar att skaffa sig motionsvanor som varar hela livet. Det är också viktigt att äldre människors

och funktionshinderade behov av motion uppmärksammas. För att leva upp till målen i idrottspropositionen har regeringen gjort, och gör, flera konkreta saker. Jag ska nämna några exempel i mitt svar.

Det lokala aktivitetsstödet syftar till att stödja de lokala föreningarnas barn- och ungdomsverksamhet. De medel som tillförs idrotten från AB Svenska Spel används främst som en förstärkning av statsbidraget till denna verksamhet. Under 2001 beräknas 290 miljoner kronor betalas ut som lokalt aktivitetsstöd. Det är en ökning med nära 60 % jämfört med det stöd som betalades ut 1998.

Forskning och studier av idrotten som en välfärdsfaktor är av stor betydelse. Nya behov av forskning med anknytning till idrottsverksamhet, som exempelvis idrottsjuridik och idrottsekonomi, har aktualiserats. Regeringen avser att under kommande år fördubbla medlen till idrottsforskningen och uppmuntra en geografisk spridning av forskningen i landet samt en jämnare fördelning mellan kvinnor och män som är verksamma inom idrottsforskningen.

För att stärka ungdomars vilja och möjligheter att verka som idrottsledare, främst i regionalpolitiskt prioriterade områden, har regeringen nyligen givit Riksidrottsförbundet bidrag med 15 miljoner kronor för att i samverkan med SISU Idrottsutbildarna under åren 2001 t.o.m. 2003 genomföra ökade insatser för detta ändamål. Särskild uppmärksamhet ska ägnas möjligheterna att uppmuntra unga kvinnors engagemang.

För att stödja idrottens barn- och ungdomsverksamhet har 60 miljoner kronor avsatts ur Allmänna arvsfonden för utveckling och förnyelse av idrottsverksamhet främst på lokal nivå. Satsningen vänder sig till verksamhet för barn, ungdomar och funktionshinderade. Härigenom kan bl.a. samarbetet mellan idrottsföreningar och skolan förbättras.

Idrottens förmåga att bekämpa dopning är av helt avgörande betydelse för främst elitidrottens framtida trovärdighet. Regeringen ska tillsammans med idrottsrörelsen upprätta en handlingsplan för att motverka dopning inom idrotten. Vidare ges ökade resurser till idrottens egen antidopningsverksamhet.

Regeringen har också gett Riksidrottsförbundet i uppdrag att leda ett treårigt projekt med övergripande syfte att verka för en rättvis fördelning av samhällets samlade resurser för olika idrottsverksamheter såväl inom som utom den organiserade idrotten.

För att stärka idrottens sociala, kulturella och demokratiutvecklande betydelse inom EU-samarbetet har regeringen inrättat en arbetsgrupp med uppgift att bistå Regeringskansliet i dessa frågor.

Det är angeläget att Sverige även i fortsättningen är en framgångsrik idrottsnation och att svenska elitidrottsutövare når goda resultat vid stora internationella mästerskap. En kraftfull långsiktig satsning på unga idrottstalanger är nödvändig om Sverige i framtiden ska kunna hävda sig i internationell konkurrens. Regeringen avser att fortsätta att ge bidrag med 10 miljoner kronor årligen till en talangsatsning inom svensk idrott.

På uppdrag av regeringen har en särskild utredare lämnat förslag till hur föreningslivets ställning på den svenska spel- och lotterimarknaden kan stärkas. Dessa frågor bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Det är min bedömning att dessa åtgärder tillsammans skapar goda förutsättningar för en fortsatt positiv utveckling för både bredd- och elitidrott samt en god folkhälsa.

Fru talman! Jag ber att få tacka statsrådet Messing för svaret.

Bakgrunden till min interpellation är att det från regeringens sida rätt tydligt, tycker jag, markerades ett ökat intresse för idrottsfrågorna i samband med de olympiska spelen i Sydney, där vi alla också kunde glädjas åt en del svenska framgångar. Syftet med min motion är att koppla samman idrottsrörelsen och idrottsrörelsens roll med folkhälsan. Även om det fanns idrottsliga framgångar i Sydney kan vi konstatera att det när det gäller folkhälsan har gått baklänges de senaste åren, dessvärre.

I takt med idrottsliga framgångar söker sig barn och ungdomar till idrottsarenorna och vill vara med. Jag menar att det finns en förpliktelse för oss alla i regeringen och i riksdagen att försöka stimulera och bejaka detta för att stärka folkhälsan.

Samtidigt har vi sett, inte minst i samband med Folkhälsokommitténs rapport, att det finns många trender åt fel håll. Vi har ett ökat stillasittande i samhället; det gäller barn, ungdomar och äldre. Veldig många människor har en ohälsosam viktökning. En allt sämre kondition har kunnat märkas hos både unga och äldre; det märks inte minst i samband med mönstring till militärtjänstgöring. Och vi vet att ohälsan redan i dag kostar samhället omkring 300 miljarder kronor om året, vilket har föranlett Folkhälsokommittén att lägga fram ett förslag om 20 nationella mål för att stärka folkhälsan och hälsoutvecklingen.

Samtidigt som Ulrica Messing i sitt svar redovisar allt som regeringen gör – jag tror att det finns en bred enighet om det i den här kammaren – finns det förslag som går åt andra hållet, som jag sade. I min interpellation pekar jag t.ex. på att Folkbildningsrådet har aviserat en frysning av studieförbundens statsbidrag. Det innebär i praktiken att idrottsrörelsens studieförbund, SISU, inte ges förutsättning att fortsätta att vara det värdefulla instrument för idrottsrörelsens aktiviteter som man har varit och är, i synnerhet om man nu går mot en expansion. Något annat är att jag på många håll har sett hur skolorna krymper utrymmet för idrott, gymnastik och fysisk aktivitet, och det är oerhört olyckligt att det är på det sättet när det i stället skulle behövas mer av fysisk aktivitet.

På DN Debatt i dag kunde vi, till min glädje, läsa att Lars Engqvist och Folkhälsoinstitutets generaldirektör, Gunnar Ågren, lyfte fram just de här frågorna, att det är viktigt att människor får en bättre kondition och därmed en bättre hälsa. De menar också att det t.o.m. ger större effektivitet på jobbet. Men även de konstaterar att utvecklingen går baklänges trots årtionden av motionspropaganda. De skriver att en slutsats som man kan dra är att det inte är meningsfullt att påverka människors vilja och attityd till fysisk aktivitet om det inte ges reella möjligheter att utöva den. Jag menar att det är en nyckelmening.

Därför skulle jag vilja säga till statsrådet Messing att det som hon redovisar i svaret är gott och väl. Det är mycket bra osv. Hon nämner dock inte den stora kampanjen Sätt Sverige i rörelse. Jag tror att den, om man får fart på den, kommer att ha stor betydelse för folkhälsan. Jag skulle också vilja fråga statsrådet Messing vad hon är beredd att göra för att stärka folkhälsan och främja idrott och motion i skolan och på arbetsplatserna utöver det som redovisas i svaret, som ju är känt och egentligen ingenting nytt – möjligen var något om idrottsforskningen nytt. Vi vet ju att inte minst de offentliga arbetsgivarna förlorar oerhört mycket pengar

på människors frånvaro och på att människor lider av ohälsa. I skolan är Sverige faktiskt sämst i Europa, så när som på Irland, på att erbjuda möjligheter till rörelse.

Min talartid är ute, men jag skulle gärna höra svar från Ulrica Mesing på de här frågorna. Tack!

Anf. 39 ROY HANSSON (m):

Fru talman! Jag tror att vi alla är överens om att idrottens bas- och tävlingsverksamhet kan liknas vid ett enda stort folkhälsoprojekt. Naturligtvis är detta projekt beroende av elitprestationer för rekrytering, vilket framhålls även i Sven Bergströms motion. Detta gör att vi måste vara än mer vaksamma på de barn och ungdomar som idrotten inte når, så att dessa barn inte lämnas utanför folkhälsoarbetet.

Fru talman! Den första punkten, som tas upp i interpellationen, är Folkbildningsrådets beslut om ändrade regler för fördelning av bidrag. Folkbildningsrådets beslut kommer att få konsekvenser för svensk idrotts utvecklingsarbete vad gäller såväl ideellt arbetande ledare som de aktiva. Risken med denna fördelning av folkbildningsanslaget är att det kan få konsekvenser inte bara för den breda idrotten, som betyder så mycket ur folkhälsoperspektiv, utan även för kompetenshöjningen inom svensk idrott och därmed indirekt för de rent idrottsliga framgångarna, som tas upp i interpellationen.

Jag beklagar att denna fråga inte tas upp i interpellationssvaret.

Fru talman! Idrottsämnet i skolan är inte idrottsrörelsens ansvar. Men jag vet att Riksidrottsförbundet vill engagera sig i denna och andra folkhälsofrågor, och med den stora kompetens som finns samlad inom idrotten tror jag att det vore bra.

Den samlade vetenskapen är överens om att fysisk aktivitet förebygger många sjukdomar och skador. Särskilt viktig är den fysiska aktiviteten för barn och ungdomar. Motion främjar inlärning och är dessutom en lika naturlig som nödvändig avkoppling i skolarbetet. Lika viktigt är att idrotten i skolan bidrar till att skapa ett livslångt intresse för fysisk aktivitet. Eftersom alla går i skolan nås alla.

Listan över faktorer som talar för vikten av fysisk aktivitet kan göras lång, och ibland är det svårt att dra gränser mellan olika motiv. Fysisk aktivitet är viktig även för individens intellektuella och sociala utveckling. Många forskningsrön visar att fysisk aktivitet för barn och ungdomar ökar välbefinnande och självförtroende och förbättrar inlärningsförmågan.

Det har gjorts en undersökning vid Umeå universitet om motionens betydelse för studieresultaten. Den visade entydigt på positiva effekter. En liknande undersökning har gjorts på gymnasieskolor i Kristianstad och den visar samma resultat. Dessutom anger skoleleverna att idrottstimmarna utgör en värdefull avkoppling från det teoretiska arbetet.

Fru talman! En fråga i interpellationen är hur idrottsfrågor kommer att hanteras i Näringsdepartementet. Dessvärre kan jag inte finna någon kommentar till detta i interpellationssvaret.

Jag hoppas att flyttningen av idrottsfrågor från Kultur- till Näringsdepartementet inte ska påverka idrotten negativt. Det gäller nu att säkerställa att idrotten prioriteras och hanteras på ett samlat och framsynt sätt i detta stora departement. Möjligen kan det faktum att idrotten nu ska

hanteras i Näringsdepartementet understödja Riksidrottsförbundets arbete med EU:s strukturfonder. Kanske idrotten på ett tydligare sätt ska få möjlighet att visa att den är en del av samhällsbygget i Sverige.

Idrotten med sin fantastiska föreningsstruktur ute i vårt avlånga land är en kraft i tillväxtarbetet som jag hoppas kan ges tillräckligt stöd i departementet. Kanske kan ministern här i dag ge exempel på något som förväntas ge idrotten bättre förutsättningar med en flyttning till Näringsdepartementet.

Anf. 40 MARIE ENGSTRÖM (v):

Fru talman! Jag får tacka Sven Bergström som skrev en klok interpellation i ett mycket viktigt ämne.

Det nödrop som vi har hört från sjukgymnaster, skolläkare, idrottslärare m.fl. i skolan tror jag att alla vi som är här verkligen tar på allvar. Det är oerhört viktigt.

Vi har hört många vittnesmål om skador på rygg och nacke, om övervikt, för tidig diabetes, ungdomar som kanske redan har åldersdiabetes. Jag vet inte om det har hänt i vårt land, men det har hänt i andra länder. Det är en tydlig varningssignal om att någonting håller på att gå snett.

Jag tror att väldigt mycket kan tillskrivas den livsstil som vi har i dag. Det är också väldigt svårt att ändra på livsstilar. Det är svårt att ändra dem utan att skuldbelägga människor. Jag tror inte att det är syftet, utan det är ett idogt informationsarbete som måste till.

I interpellationen togs Folkhälsokommitténs arbete upp. Jag tror att Folkhälsokommittén gör ett mycket gott arbete. Folkhälsa är ett komplext problem. Det handlar inte bara om att röra på sig. Det handlar också om socialt ursprung, om olika sociala skillnader och om ekonomiska skillnader. Många av de här sakerna tog t.ex. Joakim Palme upp i välfärdsbokslutet och man måste också ha dem med i de här diskussionerna. Det handlar alltså inte enbart om idrott och att fysiskt röra på sig, utan jag tror att det är viktigt att ha med även detta i grunden.

Jag vill också ta upp det som en tidigare talare nämnde, att vi faktiskt är inne i ett fysiskt aktivitetsår. Det är Folkhälsoinstitutet som har uppdraget. Det talades en hel del om det förra året. Men jag måste säga att jag tycker att det är ganska tyst just nu. Därför vill jag också fråga Ulrica Messing: Skulle vi, både riksdag och regering, kunna göra någonting mer för att verkligen lyfta fram de här frågorna? Vad skulle regeringen kunna göra? Vad skulle vi kunna göra, mer än att kanske själva ge oss ut och springa en runda eller något sådant?

Vi borde verkligen visa på att vi nu har ett folkhälsoår, dra fram de positiva sidorna av detta, att det faktiskt är roligt att röra på sig, att det bidrar till gemenskap, till en bättre livsstil osv. Vi ska inte skuldbelägga människor, utan ta fram den här positiva delen. Jag tror att det är viktigt att vi även diskuterar den frågan.

Anf. 41 BIRGITTA SELLÉN (c):

Fru talman! Det är omvittnat att folkhälsan går baklänges. Flera talare har sagt hur det ligger till, att 17-åringar har diskbräck. Jag behöver inte göra en lång lista.

Det jag funderat lite runt är aktivitetsstöden. Det står att man under 2001 beräknar att 290 miljoner ska betalas ut i lokalt aktivitetsstöd. Om

Prot. 2000/01:50
16 januari

*Svar på
interpellationer*

inte jag är felunderrättad bestämdes ungefär 65 miljoner i december, resten kommer i maj. Det blir en instabilitet i planeringen för verksamheten. Jag undrar: Vad finns det för möjligheter att förbättra detta, så att man verkligen vet vilka pengar man har att handskas med? Det är mycket stor skillnad mellan den preliminära siffra man får i december och den faktiska man får i maj. Man kanske anställer ledare för ett helt år, och i slutet av 2001 har man kanske inte kunnat använda de pengar man så väl behövde. Detta skulle jag vilja få en förklaring till.

Vi vet också att vi med tanke på den dåliga folkhälsan behöver ännu fler ledare inom idrottsrörelsen. De utbildas på ett naturligt sätt inom SISU. Nu har folkbildningarna fått frysta anslag. Det kommer att vara väldigt negativt för just SISU, som är ett ungt och nytt folkbildningsorgan som inte har hunnit bygga upp sin verksamhet lika väl som ABF, Vuxenskolan, m.fl., vilket gör att de får sämre anslag. Hur ser ministern på det? Finns det möjlighet att få mer pengar till att utbilda idrottsledare?

Det står också lite grann i svaret från Ulrica Messing om Allmänna arvsfondens pengar och att den satsning som görs ska förbättra samarbetet mellan idrottsföreningar och skolan. Några föregående talare har också varit inne lite grann på skolan. Jag anser också att det framför allt är i skolan man grundlägger intresset för att hålla på med idrott.

Vi i Centerpartiet vill väldigt gärna ta bort timplanerna i skolan för att skolorna ska ha möjlighet att t.ex. satsa mer på idrott. Vi vet att lärarna i dag känner till att det behövs. Då är min fråga till ministern: Diskuterar ni vid era regeringssammanträden tillsammans med bl.a. skolministern hur man kan stärka idrotten i skolan?

Anf. 42 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Jag delar allas er uppfattning. Vi har ju diskuterat de här frågorna tidigare. Det är oerhört viktigt att se till helheten, att se sambanden och förstå alla de faktorer som påverkar folkhälsan i slutändan. Där är vi nog också överens om att idrottsrörelsen är en sådan viktig faktor och i dag den största mötesplatsen som finns i vårt land för unga och gamla med olika etnisk bakgrund. Självklart kan vi gemensamt stötta idrottsrörelsen att fortsätta växa, att nå än fler och att lyckas ännu bättre med sitt viktiga arbete.

Vi ser oroande tecken i dag. De som är aktiva inom en idrott är alltmer aktiva. Man idrottar mycket och ofta, man gör det regelbundet. Men vi ser också att det finns alltför få som inte idrottar alls. Det är där folkhälsoperspektivet kommer in. All forskning visar att från den dag vi slutar använda bilen till och från alla möten, platser eller skolor och i stället tar cykeln någon gång eller går och tar trappan i stället för hissen har vi som personer störst förutsättningar att öka vår egen hälsa avsevärt. Då är vi inne på att folkhälsofrågor väldigt mycket handlar om attityder och om kunskap.

Flera av er har kommenterat Folkbildningsrådets fördelning av resurser och av pengar. Arbetet inom regeringen är uppdelat så att det är Ingegerd Wärnersson som är ansvarigt statsråd för Folkbildningsrådet. Men oavsett om det är Ingegerd eller jag som står i talarstolen kan vi i dag inte kommentera eller lägga oss i det beslut som Folkbildningsrådet har fattat, därför att deras instruktioner är sådana att de själva tar ansvar för den fördelning de föreslår och sedan genomför.

När jag blev ansvarig idrottsminister och idrottsfrågorna flyttades från Inrikesdepartementet till Kulturdepartementet, fick jag ofta svara på frågan om det verkligen är bra för idrottsrörelsen. Nu flyttar frågorna från Kulturdepartementet till Näringsdepartementet. Då kommer frågan självklart igen om det är något som är bra för idrottsrörelsen.

Jag vill nämna ett bra exempel, nämligen att när man har större förutsättningar att hantera mer pengar finns det flera områden som tjänar på det. En sådan tydlig satsning var den vi gjorde strax innan jul. Vi avsatte 15 miljoner kronor från det regionalpolitiska anslaget till en regional ungdomsledarsatsning. Det är 15 miljoner kronor som vi nu fördelar tillsammans med Riksidrottsförbundet och som får en regionalpolitisk profil. Vi ska göra mer för att stötta ungdomsledare runt om i vårt land. Ett av bekymren är att behålla ledare för våra barn och ungdomar. Det finns många duktiga ungdomar som är aktiva inom idrotten i dag som vi vill ge förutsättningar att utvecklas och växa. De ska vara beredda att ta på sig ett ledarskap. Vi har ett sådant samarbete inom Näringsdepartementet där vi har gjort en regionalpolitisk profil på en idrottspolitisk fråga.

Vad kan vi göra mer tillsammans, som Marie Engström sade. Under det fysiska aktivitetsår som nu är tror jag att en viktig roll som vi har som politiker är att besöka de arbetsplatser och de verksamheter som i dag gör lite mera, just med anledning av att det är det fysiska aktivitetsåret. Jag har själv varit och träffat några av dem. Jag vet att Folkhälsoinstitutet har tips på flera intressanta platser som vi skulle kunna besöka, för att ge uppmärksamhet, för att sprida goda exempel och för att ge möjlighet att berättas för andra om arbetet. Jag tycker att vi gemensamt kan ta på oss detta på våra resor runt om i landet.

Birgitta Sellén tog avslutningsvis upp frågan om aktivitetsstöd. Där är svårigheten att göra prognoser från Svenska Spel eftersom det i slutändan handlar om hur mycket vi spelar för. Vi har medvetet gjort låga prognoser. Vi är överens med idrottsrörelsen om att göra det. Det får inte bli glädjekalkyler som man sedan förlorar på.

Anf. 43 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Låt mig börja med att tacka för eldunderstödet från ett flertal ledamöter för att verkligen betona den här frågans stora vikt. Det är inspirerande och stimulerande att så många fler känner att frågan är viktig. Jag är övertygad om att idrottsminister Ulrica Messing känner så. Men trots allt tror jag att vi som har yttrat oss här är lite otåliga och kräver lite mer av regeringen och idrottsministern. Precis som det framgår av DN Debatt i dag går utvecklingen baklänges. Trots alla pengar som puttas in i systemet går utvecklingen baklänges. Då måste man vidta åtgärder.

Jag ska fortsätta med ett kort citat ur DN-Debatt-artikeln. Lars Engqvist och Gunnar Ågren skriver följande: "För att vända dagens trend krävs därför att ansvaret inte bara läggs på den enskilde. Samhällets och näringslivets beslutsfattare måste ta ett gemensamt ansvar för att undanröja hindren och i stället skapa nya möjligheter och nytt utrymme för den enskilde att röra sig. Det hälsosamma valet måste göras enklare."

Det är därför det är så olyckligt att man drar ned på stödet till idrottsrörelsens studieförbund. Det är därför det är så olyckligt att man drar ned

på utrymmet för idrott och motion i skolan. Det gäller också kultur. Jag skulle vilja föra in kulturfrågorna här. Det är lika viktigt för folkhälsan att kombinera rörelse, kulturaktiviteter och hantverk, så att det inte bara blir teoretiska studier i skolan.

Jag ställer en fråga till Ulrica Messing: Utöver de relativt kända saker hon redovisade i sitt interpellationssvar, vad är hon beredd att göra mer för att t.ex. stimulera i första hand idrottsföreningar och skolan att komma närmare varandra för att få fart på motionsaktiviteterna och idrotten i skolan? Där finns det mycket att göra. Är Ulrica Messing beredd att göra mer för att få inte minst de offentliga arbetsgivarna att satsa mer på friskvårdsaktiviteter, att få människor att göra avbrott i sitt arbete under dagen för att röra sig mer medvetet?

Här i riksdagen har vi fått en friskvårds konsulent som jobbar aktivt. Vi har redan sett goda resultat, både bland ledamöter och bland personal. Det har blivit ökad fart på verksamheten och ett ökat intresse. Jag är övertygad om att vi så småningom också kommer att få färre sjukskrivningar bland personal och ledamöter. Det är av vikt att röra sig mera.

Låt mig passa på att säga till Ulrica Messing att hon är välkommen att själv föregå med gott föredöme genom att på alla möjliga sätt närvara när det svenska parlamentet bjuder in de nordiska parlamenten till de nordiska parlamentsmästerskapen i skidåkning i Högbo den 10 mars. Jag har framfört detta tidigare, men jag vill gärna upprepa för riksdagens protokoll att vi skulle gärna se att Sveriges idrottsminister är med och är en god förebild.

Slutligen vill jag säga något om idrott och elit osv. Elitidrott kan vara extrem, men det finns många idrottsgrenar som faktiskt stimulerar på bredden. Jag tänker på skidåkning, simning, orientering och löpning. De verkligen vinnlägger sig om att få med breddidrotten i sin verksamhet. Jag tror att det finns mycket att göra. Idrottsrörelsen är, som vi alla har konstaterat, vår största folkrörelse på området. Den har en nyckelroll att fylla för att verkligen få Sverige i rörelse och sätta friskvårdsåret på kartan.

Anf. 44 ROY HANSSON (m):

Fru talman! Ministerns lovord för idrotten och idrottsutövandet är vi naturligtvis helt överens om. Där efterlyser jag lite grann regeringens hanterande av Folkbildningsrådet. Jag vet att det inte går att ha ministerstyre, men regeringen förfogar över författningsinstrumentet. Jag vet att det lär finnas en avstämningsperiod fram till 2003, och vi vet alla att med den ordning som nu gäller är SISU förlorare. SISU är de som kan göra någonting både på bredden och för eliten i idrotten. Därför tror jag att det vore bra om regeringen tog sig en funderare över det olyckliga beslutet.

Vad gäller frågan om departement var det glädjande att höra att det kan finnas fördelar med flyttningen till Näringsdepartementet. Jag blev lite bekymrad över om det är fördelar med ett stort departement. Vi får bara hoppas att det inte blir ett sådant i Sverige. Det skulle nog inte vara speciellt bra. Om det nu var möjligt att få fram 15 miljoner extra till regional utveckling, vill jag lite försynt påminna om att möjligen kunna göra samma sak med EU-projektmedel. Där är idrotten en del. Sedan finns tillväxtavtalen i de flesta kommunerna. Där kanske det också går att få in idrotten i högre grad. Jag vet att många kommuner har skrivit in det

som en utvecklingsfaktor. Det är kanske något för departementet att fundera på.

Slutligen ska jag säga ett par ord om skolan. Jag beklagar att ministern inte här har kommenterat idrotten i skolan så mycket. Vi är väl överens om att den har stor betydelse, inte minst för våra ungdomar. Jag efterlyser inriktningen för idrott i skolan. Det vore bra om man i större utsträckning lät Riksidrottsförbundet bli delaktigt. Man vill gå in, och det finns ledare som kan vara förebilder inte minst för barnen. Det skulle vara mycket roligare att sparka fotboll om ortens lokale fotbollsstjärna fick delta som tränare i skolan. Det vore bra om det gick att gå lite längre på den vägen. Det förekommer säkert i några kommuner, men det borde förekomma i alla.

Anf. 45 MARIE ENGSTRÖM (v):

Fru talman! Jag ska börja där föregående talare slutade, dvs. om skolan. Vad jag förstår är skolan Ingegerd Wärnerssons ansvarsområde, men den griper även in i de frågor vi diskuterar här. Det är där den grundläggande fostran ges, och det är där det skapas förståelse för varför man ska röra på sig och få det som en naturlig del i det livsmönster man skapar sig.

Vi ska inte bara lägga allt på skolan. Vi ska tillsammans ta ansvar. Barn gör inte som vi säger utan de gör som vi gör. Det är väldigt viktigt att vi tänker på det i vår livsstil, dvs. att vi också rör på oss och visar vägen.

Flera talare har varit oroade över att idrottsfrågorna flyttades till Näringsdepartementet. Jag skulle vilja säga tvärtom, nämligen att jag sätter en förhoppning till detta. Jag tror att idrotten och idrottsrörelsen delvis kan vara en motor i regionalpolitiken. Idrott och idrottsklubbar kan samla människor i många avfolkningsorter och göra många bra saker. Detta kan vara starten till någonting. Om inte annat betyder idrott gemenskap, och ur det kan mycket nyttigt växa fram. Jag ser detta som någonting positivt. I det svar som kom från Ulrica Messing antydde detta också när det gäller både idrottsforskning och idrottsledarutbildning.

Jag har en kort fråga till Ulrica Messing, och den rör inte bara vårt land utan även andra länder: Är detta någonting som kommer att lyftas fram under ordförandeskapet?

Anf. 46 BIRGITTA SELLEN (c):

Fru talman! Jag tror inte heller att det är någon nackdel att Ulrica Messing har fått idrotten till Näringsdepartementet, även om det för oss som sitter i kulturutskottet kanske är en nackdel att det är två olika utskott. Men jag tror inte att det i förlängningen blir något negativt.

Det kanske är aktivitetsstödet osäkerhet som är anledningen till att vi ser så lite verksamhet nu i början på folkhälsoåret. I Sundsvall, som jag kommer från, pratade de om det på radion i förra veckan och sade att det var en aktivitet i gång. Det kanske kommer sedan, när pengarna kommer, till sommaren och att man sätter i gång under hösten om man kan få tag i ledare vid den tidpunkten.

Jag vill också trycka på Folkbildningsrådet, som Roy Hansson var inne på, och att det är viktigt att regeringen trots allt försöker påverka när

Prot. 2000/01:50
16 januari

Svar på
interpellationer

man ser att något har gått snett. Ta då kritiken om det blir tal om ministerstyrelse! Något måste hända så att verksamheten kan växa.

Jag fick inget svar på frågan om timplanen i skolan, alltså om Ulrica Messing tar upp diskussioner med skolministern om den här möjligheten för att kunna få mer aktiviteter med idrott i skolan.

Anf. 47 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Vi är överens om att idrottsrörelsen i Sverige i dag gör i stort sett vad den kan, även om vi har ambitionen att den ska fortsätta att växa och utvecklas. Vi är överens om att den redan i dag gör väldigt mycket för att se till att vi både får träffas och ha roligt och får förbättra vår folkhälsa. Vi ska kanske fokusera på vad vi kan förvänta oss att andra ska göra för att göra mera.

Arbetsmarknadens parter är självfallet oerhört viktiga för att ge oss som arbetstagare möjlighet att via arbetet få förutsättningar för rehabilitering och minskade risker för arbetsskador men också för att orka mera genom fysisk aktivitet. Där pågår diskussioner med andra delar av vårt samhälle för att just ha som målsättning att förbättra folkhälsan på lång sikt. Idrottsrörelsen är en del av det, och arbetsmarknadens parter är en annan del. Vi som politiska partier och förebilder är på vårt sätt en tredje sådan del.

Vi stöttar från regeringen en hel del olika projekt som kan vara förebilder för andra och som kan visa vägen. Ett sådant projekt som jag vill berätta om, som vi stöttar via de 60 miljoner kronor som vi har avsatt från Arvsfonden – som fler kan söka, då det finns pengar kvar där – är ett samarbete i Bunkeflo mellan skolan och en idrottsförening. Där gör man så att idrottsföreningen får större möjligheter att komma in i skolans verksamhet för att eleverna ska få allsidig träning, rörelse, motion och mycket annat. Man tittar både på fysisk stimulans för att eleverna ska orka lära in mera teori och på vad olika rörelser har för betydelse för att t.ex. stärka benstommen och mycket annat.

Det finns många positiva samarbetsprojekt mellan skolan och idrottsrörelsen. Jag tror att det är oerhört viktigt att fortsätta att utveckla det, inte minst om vi också har som ambition att få fler aktiva inom idrotten, dvs. människor som vi i dag inte når. Vi kan se i de samarbetsprojekt som vi har stött genom Arvsfonden och som i dag finns i många förorter i storstäderna att många människor med invandrabakgrund är aktiva där. Skolan är en naturlig plats att vända sig till och samlas på. Skolan är en dörröppnare för nya människor, som kanske annars inte hade gått till en idrottsaktivitet eller en förening.

Den schemalagda gymnastiken är en del av det som ska ge den rörelse och den aktivitet som vi alla behöver, men också de andra ämnena. Via det system med skolplaner som finns i dag har kommunerna möjligheter att själva stärka idrotten och rörelsen i skolan. Några kommuner har också tagit vara på den möjligheten. Idrottsämnet i skolan är i dag ett av de ämnen som vi satsar allra flest timmar på, tillsammans med svenska och matematik, för att man ska orka med. Det är helt riktigt.

Det betyder inte att det är tillräckligt. Vi måste göra mer också runt skolan, runt skolgården och efter skolan för att man ska få den aktivitet som man behöver på olika sätt.

Självklart pratar skolministern, socialministern och jag inom Regeringskansliet om hur vi gemensamt ska kunna ha en strategi som går åt samma håll.

Under ordförandeskapet i EU är det två saker som kommer att ta mest tid och som också har påverkat EU-arbetet under hösten. Det ena är dopningsfrågorna, med ambitionen att få fram en handlingsplan mot dopning på EU-nivå, men också vårt engagemang i WADA, det världsomfattande antidopningsinstitutet. De frågorna lever kvar. De är inte klara. Där fortsätter vi vårt samarbete.

Det andra är den fråga som Frankrike lyfte fram väldigt tydligt och som handlar om barn- och ungdomsidrott och det faktum att vi i många länder nu ser en klar tendens att de som skriver proffskontrakt blir allt yngre. Det handlar om vilka krav det ställer på klubbar att ta ett långsiktigt ansvar för både idrotten och den vanliga utbildningen.

Anf. 48 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! När det gäller det som jag tog upp i interpellationen, som har kommenterats av en del talare, att man nu skiljer idrottsfrågorna från folkrörelsefrågorna i övrigt, kan det säkert ha positiva effekter. Men jag är lite orolig för att man då också skiljer ut de frågorna från det som är viktigt att betona, nämligen att folkrörelserna har en viktig roll i det här sammanhanget – inte minst idrottsrörelsen, som är Sveriges största folkrörelse. Jag hoppas och utgår från att statsrådet gör vad hon kan för att det inte ska bli en klyfta mellan Folkrörelsesverige och idrottsfrågorna, utan att man är angelägen om att hålla en god kontakt där.

Ulrica Messing nämnde Bunkefloprojektet. Jag har också läst om det. Det är ett väldigt positivt projekt. Dessvärre är det ett av de få projekt där man har gjort någonting positivt och fått konkreta resultat. Ett annat är Ängslättskolan i Malmö, där man har schemalagt gymnastik varje dag och har fått väldigt positiva effekter på kort tid. Jag menar att regeringen där har en nyckelroll att se till att ompröva den rigida inställningen att dra ned på idrott och hälsa i skolan när man vet att det är kontraproduktivt och att det bidrar till sämre folkhälsa på lång sikt.

Jag önskar ett klart ställningstagande från Ulrica Messing, att hon ska göra vad hon kan i regeringen i samtal med Ingegerd Wärnersson och andra för att se till att öka utrymmet för idrott och hälsa i skolan igen. Det här är så oerhört väldokumenterat. Världshälsoorganisationen har sagt tydligt att fysisk inaktivitet är den största enskilda riskfaktorn för ohälsa. Det är precis det som man också skriver om på DN Debatt i dag. Det kommer långt före orsaker som rökning, högt blodtryck, högt kolesterolvärde, övervikt och annat.

Därför är det så oerhört viktigt att ta alla möjligheter att stärka idrottsrörelsen, att stärka folkhälsan och att stimulera människor att röra på sig. Då räcker det inte med välvilja från regeringens sida, när utvecklingen går baklänges. Kampanjen Sätt Sverige i rörelse är en jättebra början för att mobilisera Folkrörelsesverige för ökat motionerande och ett friskare liv, men då får man inte medvetet motverka detta genom att dra ned på idrott och hälsa och genom att strypa bidragen till SISU. Jag hoppas och utgår från att Ulrica Messing gör vad hon kan, liksom vi andra, för att ändra på detta.

Prot. 2000/01:50
16 januari

*Svar på
interpellationer*

Anf. 49 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Det räcker inte med välvilja, sade Sven Bergström. Det är helt riktigt. Men jag vill då understryka att vi inte gör de satsningar på idrottsrörelsen som vi i dag har pratat om för att vara snälla, utan för att de är oerhört viktiga. De är på riktigt, och de fungerar. Därför måste vi fortsätta den satsningen.

Jag hoppas att fler söker pengar av de arvsfondsmedel som vi nu har avsatt. Jag har försökt annonsera ut det i alla möjliga och omöjliga sammanhang och på de resor som jag gör; det finns pengar kvar. Vår ambition är att få mängder av goda exempel och mängder av konkreta förslag på hur varje skola kan hitta sitt sätt att samarbeta eller hur varje idrottsförening kan bredda sin verksamhet osv., så att vi så småningom inte behöver använda bara ett, som Bunkeflo, utan kanske hundra exempel på att man har lyckats med sitt arbete.

Överläggningen var härmed avslutad.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 16.29 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 18.00.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 18.00.

16 § Svar på interpellation 2000/01:131 om Dublinkonventionen

Anf. 50 Statsrådet MAJ-INGER KLINGVALL (s):

Herr talman! Sven-Erik Sjöstrand har frågat mig om regeringen är beredd att verka för att ett kommande direktiv för att ersätta Dublinkonventionen ska utgå från principen att den asylsökande själv får avgöra i vilket EU-land som asylansökan ska inlämnas.

Sverige, och andra medlemsstater i EU, är inte odelat positiva till den tillämpning av Dublinkonventionen som kommit att utvecklas. Detta i kombination med att bl.a. frågor om asyl numera sorterar under den s.k. första pelaren är anledningen till att medlemsstaterna nu ska omvandla konventionen till ett gemenskapsrättsligt instrument i enlighet med artikel 63 (1) (a) i EG-fördraget.

En viktig regel för handläggning av asylansökningar som fastslagits genom långvarig praxis i den internationella flyktingrätten är principen om första asylland, dvs. att ansökan ska göras i det första land där tillfälle ges och där förföljelse eller återsändande inte riskeras. Denna princip har accepterats av såväl Sverige som av andra stater som ratificerat Genèvekonventionen. FN:s flyktingkommissariat stöder principen om första asylland i en rekommendation antagen av UNHCR:s exekutivkommitté 1989, vilken behandlar frågan om att flyktingar och asylsökande som

antingen är skyddade mot återsändande eller har fått skydd i ett land sedermera lämnar detta och söker sig till ett nytt.

Regeringen ställer sig bakom första-asyllands-principen. Det är viktigt att komma ihåg att det är individens skyddsbehov som ska stå i centrum för en human flyktingpolitik och inte rätten att själv välja i vilket land man ska söka asyl. Regeringen anser alltså inte att själva grundförutsättningarna för Dublinkonventionen bör ändras.

Jag skulle dock gärna vilja ta tillfället i akt att förklara bakgrunden till Dublinkonventionen och det arbete som planeras på området. Dublinkonventionen syftar till att lösa frågan om ansvarigt första asylland inom EU. Konventionen ska garantera att den asylsökande får sin ansökan prövad i någon medlemsstat samt inte riskerar att flyttas runt mellan olika medlemsstater utan att någon vill ta ansvar för sökanden, s.k. *refugees in orbit*.

Mot bakgrund av Sven-Erik Sjöstrands oro över medlemsstaternas påstådda brott mot Genèvekonventionen vill jag påpeka att Sverige liksom övriga medlemsstater naturligtvis är bundna av folkrättsliga förpliktelser inom såväl internationell flyktingrätt som mänskliga rättigheter i övrigt. Detta innebär att viktiga hörnstenar inom flyktingrätten, t.ex. principen om *non-refoulement* som innebär att den asylsökande inte får avvisas eller utvisas till ett land där sökanden riskerar förföljelse, alltid ska följas. Det åligger respektive medlemsstat att i varje enskilt fall, trots huvudprincipen om första asylland, göra en individuell bedömning av om det föreligger omständigheter som gör att en asylansökan trots allt ska prövas av ett annat land än det som huvudregeln anger. Detta återspeglas i utlänningslagen och även i det beslut som regeringen fattade den 29 juni 2000 rörande en familj från Bosnien-Hercegovina.

Målet med det harmoniseringsarbete som pågår inom EU på det asylpolitiska området är bl.a. att medlemsstaterna ska ha gemensamma minimiregler och gemensam tolkning och tillämpning av asylrätten. Dessa minimiregler ska enligt min uppfattning ligga på en hög nivå. Detta är även en förutsättning för att Dublinkonventionen ska fungera effektivt. En harmoniserad asylrätt innebär att den asylsökande ska veta att i princip samma beslut och behandling står att vänta oavsett vilket EU-land asylansökan görs i.

Sven-Erik Sjöstrand anser att Dublinkonventionen bidrar till att splittra familjer. Detta är något som medlemsstaterna har uppmärksammat, och det är uttalat att man måste åtgärda problemet i ett framtida gemenskapsrättsligt instrument. Detta är något Sverige kommer att verka för.

Grundprincipen för Dublinkonventionen, dvs. första-asyllands-principen, är inte omstridd inom EU och får ses som en del av den internationella flyktingrätten. Visserligen har kommissionen konstaterat, vilket Sven-Erik Sjöstrand också påpekar, att Dublinkonventionen inte fått den genomslagskraft man inledningsvis haft förhoppning om, men exakt hur kommissionen avser att utforma ett förslag till ett framtida Dublininstrument är ännu inte känt. Vad som dock står klart är att kommissionen inte har för avsikt att ändra själva grundförutsättningarna för instrumentet. Det av Sven-Erik Sjöstrand påtalade alternativet att den asylsökande själv ska få avgöra i vilket land en asylansökan ska lämnas in är

Prot. 2000/01:50
16 januari

Svar på
interpellationer

inte aktuellt enligt kommissionens utvärdering. Det är inte heller enligt regeringens mening ett önskvärt alternativ.

Det kvarstår alltså för kommissionen att presentera sitt resultat från utvärderingen samt att lägga fram ett förslag till rättsakt. Kommissionen har annonserat att man tänker presentera själva förslaget i april 2001. Sverige stöder kommissionens grundtanke om nödvändigheten av ett instrument som reglerar vilken stat som ska ha ansvaret för att pröva en asylansökan och avser då att föra förhandlingar rörande förslaget framåt.

Anf. 51 SVEN-ERIK SJÖSTRAND (v):

Herr talman! Först vill jag passa på att tacka statsrådet Klingvall för svaret på min interpellation angående Dublinkonventionen.

Redan så här i inledningsskedet av det svenska ordförandeskapet märks det att asyl- och migrationsfrågor kommer att stå ganska mycket i fokus under detta halvår. En mängd direktivförslag är under utarbetande. Det kan gälla tillfälligt skydd, mottagande av asylskäl eller hur asylproceduren ska tillämpas i medlemsländerna. Diskussioner om dagens tema förs också. Ett nytt EG-rättsligt instrument ska så småningom ersätta Dublinkonventionen. Det tycker jag är bra – det behövs verkligen.

Vissa delar av statsrådets interpellationssvar anser jag vara bra. Jag delar t.ex. statsrådet Klingvalls syn på det harmoniseringsarbete som pågår inom EU på det asylpolitiska området. Det är mycket viktigt att ta fram gemensamma minimiregler och att ha en gemensam tolkning av tillämpningen av asylrätten. Naturligtvis delar jag också statsrådets uppfattning att dessa minimiregler ska ligga på en hög nivå. Det är en förutsättning för att Dublinkonventionen ska fungera effektivt.

När Dublinkonventionen var uppe i Sveriges riksdag 1997 röstade vi i Vänsterpartiet emot ratificeringen. En outtalad förutsättning för konventionen var antagandet av att en asylansökan leder till samma beslut i alla medlemsstater. Detta var något som alla redan då visste inte stämde. Vi hävdade också att konventionen skulle leda till en mer ojämn fördelning av asylsökande mellan medlemsstaterna eftersom de stater som har yttergränser i syd eller öst skulle få ansvaret för många fler asylsökande än andra medlemsländer. Konsekvensen skulle, som vi såg det 1997, bli att vissa länder försökte bygga sina murar allt högre mot omvärlden. Ytterligare en konsekvens som mitt parti såg var att Dublinkonventionen skulle leda till att asylsökande familjer riskerade att splittras. Våra farhågor om Dublinkonventionen avfärdades av riksdagsmajoriteten.

Kommissionen har genomfört en utvärdering av hur Dublinkonventionen fungerat. Många av de farhågor som bl.a. Vänsterpartiet framförde när den antogs har bekräftats. Inför beslutet kring Dublinkonventionen ansåg vi i Vänsterpartiet att det var fullständigt bakvänt att inleda samarbetet på flyktingområdet med en konvention om hur ärendena ska fördelas mellan staterna. En diskussion om reglerna om skydd och även deras tillämpning i full överensstämmelse med staternas internationella förpliktelser måste rimligtvis utgöra den första fasen i samarbetet. Men nu blev beslutet annorlunda. Viljan att sända tillbaka och lasta över de administrativa och ekonomiska bördorna för flyktingmottagande på vissa länder verkade vara större än viljan att diskutera gemensamma regler.

Hur blir det i dag? Många av ansökarländerna är ju ännu i dag ekonomiskt och politiskt instabila demokratier. Är det dessa länder som ska ta emot flyktingströmmarna?

Prot. 2000/01:50
16 januari

*Svar på
interpellationer*

Anf. 52 Statsrådet MAJ-INGER KLINGVALL (s):

Herr talman! Jag har några kommentarer till Sven-Erik Sjöstrands inlägg. Den grundläggande frågan är kanske lite grann detta att Dublinkonventionen, enligt Sven-Erik Sjöstrands mening, har gått före en harmonisering. Man kan kanske tycka att det hade varit bättre om det hade varit tvärtom. Men å andra sidan går det ju inte att skriva om historien. Historien är ju faktiskt den att Dublinkonventionen fanns där när vi blev medlemmar i EU. Den är viktig eftersom den står för en kodifiering av en asylrättslig princip. Den är också ett av de få väldigt konkreta beslut som har fattats på det asyl- och migrationspolitiska området.

I det här sammanhanget vill jag också understryka att alla EU-länder ska betraktas som demokratiska rättsstater. Alla har ratificerat Genèvekonventionen. Alla tillämpar den, och alla tillämpar asylrätten. Sedan finns det skillnader i tolkningen, precis som både jag och Sven-Erik Sjöstrand har varit inne på. Det finns några länder som inte ger asyl till människor som har utsatts för icke-statlig förföljelse. Det kan t.ex. vara förföljelse från terrororganisationer, paramilitära grupper och liknade. Men där finns ju då, som jag också nämnde i mitt interpellationssvar, möjlighet att vi själva tar ansvar för att pröva en ansökan. Den använder vi oss också av. Jag lämnade också ett konkret exempel på att vi faktiskt har använt oss av den möjligheten.

När det sedan gäller Vänsterpartiets farhågor vill jag kommentera vilka det är som får ta emot oproportionerligt många asylsökande. Sven-Erik Sjöstrand undrar om det inte är de länder som har yttergränser i syd eller öst. Det är lite svårt att säga att det har blivit på det sättet. Den statistik vi har visar att väldigt många asylsökande i dag söker sig till exempelvis Storbritannien. Där har antalet asylsökande ökat väldigt kraftigt. Man söker sig naturligtvis till Tyskland också. Det har man gjort under lång tid. Ett nytt asylland med en väldigt kraftig ökning – det är inte så många antalsmässigt, men om man ser till själva ökningen – är Irland. Det ligger definitivt inte i syd eller öst. Ett annat land med många asylsökande är Holland.

Ett viktigt resultat som vi vill uppnå med Dublinkonventionen är ju ett större gemensamt ansvarstagande. Det handlar helt enkelt om en större gemensam ansvarsfördelning inom EU. Väldigt mycket av Dublinkonventionens tillämpning handlar faktiskt om att vi vill uppnå en sådan situation.

När det gäller vilka som ska ta hand om och pröva de här asylansökningarna är Sven-Erik Sjöstrand uppenbarligen rädd för att det ska bli de nya ansökarländerna. Det är viktigt för de nya ansökarländerna att vi som i dag är medlemmar i EU kan stödja en positiv utveckling när det gäller att arbeta fram det vi brukar kalla för migrationspolitiska rättsordningar. Det handlar om lagstiftning, tillämpning, mottagningssystem och gränskontroller, dvs. allt det som behövs för en god migrationspolitisk ordning.

Anf. 53 SVEN-ERIK SJÖSTRAND (v):

Herr talman! I interpellationssvaret hänvisar statsrådet också till en rekommendation som är antagen av UNHCR:s exekutivkommitté 1989. Jag förmodar att statsrådet syftar på rekommendation 58. Den rekommendationen gäller personer som har fått asyl i ett land men är missnöjda med förhållandena och flyttar till ett annat land. Som jag tolkar det menar UNHCR att man flyttar på ett irreguljärt sätt och bör sändas tillbaka till det land där man har fått asyl. Jag menar däremot att man måste ha möjlighet att åka igenom något eller några länder. Vi bör kanske inte tillämpa Dublinkonventionen så slentrianmässigt som vi ibland gör.

Men konventionen innebär också att många flyktingar får ett incitament att förstöra handlingar. Man vill inte bli tillbakaskickad. Man vill inte visa att man åkt igenom ett visst land. Att inte veta en säker identitet på flyktingarna är också ett väldigt stort problem. Här finns det ganska stora problem med Dublinkonventionen. Det är byråkratiskt och ganska ineffektivt med långa väntetider.

Verkligheten är ju också att många blir direktavvisade. Men jag tycker att det har varit väldigt svårt att få fram tillgänglig statistik när det gäller antalet avvisade enligt Dublinkonventionen. Jag vet att det i kommissionens utvärdering nämns siffror från 1998. Där pratar man om att det finns 3 000 avvisade från medlemsstater och att 4 500 togs emot genom Dublinkonventionen. Om de här siffrorna ska stämma ska det egentligen vara jämt. Det ska vara 4 500 på båda hållen. Under det här året var det Tyskland och Österrike som tog emot flest enligt konventionen. Det land som exporterade flest asylsökande personer var Danmark. Det finner jag lite märkligt, men det var kanske så att vi avvisade till Danmark och Danmark i sin tur till Tyskland. Det är nog svårt med statistiken här.

Det finns mycket att säga om Dublinkonventionen. Högsta domstolen har också visat att det kan vara farligt att skicka tillbaka folk till Tyskland och Frankrike. Enligt konstitutionen i dessa länder kan man inte erhålla flyktingstatus om man är statslös eller om inte staten ligger bakom förföljelsen. Det tycker jag också är ett faromoment med Dublinkonventionen. Vi vet ju inte vilka flyktingar som kommer till Sverige. Jag är rädd för att man egentligen inte undersöker om det är en statslös person som blir direktavvisad.

Jag nämnde också familjesplittringen. Jag vet att det har pågått förhandlingar om familjesplittringen under hela den tid som Dublinkonventionen har funnits. Medlemsländerna har inte kommit överens. Frågan är om man kan komma överens och hur lång tid det kan ta. Jag vill passa på att fråga statsrådet hur viktig denna fråga är under den svenska ordförandeperioden.

Jag vet att det bl.a. finns en del remissinstanser som har lämnat synpunkter till kommissionen. Immigration Law Practitioners Association, ILPA, har lämnat ett mycket grundligt och omfattande remissvar på kommissionens arbetsdokument. Det är utifrån det som jag också har sett att det finns en möjlighet att kanske välja asylland. Det är kanske bättre än att hålla på att lappa och laga en dålig konvention, som ju Dublinkonventionen egentligen är. Det är bättre att man gör någonting rejält. Sverige kan kanske göra någonting nu under ordförandeperioden.

Anf. 54 Statsrådet MAJ-INGER KLINGVALL (s):

Herr talman! Det var en hel del nya frågor. Låt mig börja med möjligheterna att sända tillbaka till ett land som man har åkt rakt igenom. Det räknas som transit, och då gäller inte Dublinkonventionen. Man kan alltså inte skickas tillbaka dit. Om man däremot stannar ett par veckor räknas det som om man har befunnit sig i detta land. Har man åkt rakt igenom räknas det som transit.

Sedan tar Sven-Erik Sjöstrand också upp frågan om statistik. Han visar på att det är svårt att veta vilka siffror det är som gäller och vilka som är relevanta. Det är någonting som vi verkligen har uppmärksammat. Det är en av våra prioriterade frågor under ordförandeperioden. Vi ska ha ett statistikseminarium i Bryssel just för att vi tror att vi skulle komma betydligt längre i vårt gemensamma arbete om vi hade fler gemensamma definitioner och ett gemensamt sätt att analysera och räkna fram våra siffror.

Det är i dag svårt att jämföra statistikmaterial från EU:s medlemsländer. För att öka förståelsen för våra respektive medlemsländers situation när det gäller asylsökande och asylmottagande tror vi att det här är viktigt. När det gäller migrationspolitiken över huvud taget är det viktigt för att vi ska bli mycket tydligare och veta vad vi talar om att vi helt enkelt tar fram jämförbar statistik.

När det gäller tredjepartsföljelse är det som jag redan sade några av EU:s medlemsländer som inte anser att det ska tolkas in i Genèvekonventionen. Det tycker vi i Sverige. Vi har det i vår lagstiftning. Det är något som vi naturligtvis arbetar för och där det också finns möjlighet att ta hänsyn till det. Det framgår också klart av Dublinkonventionen.

Hur viktig den här frågan blir under vårt ordförandeskap beror naturligtvis på hur snabbt kommissionen kommer fram med ett förslag. Då kan den bli oerhört viktig för oss som ordförandeland att arbeta med. Samtidigt är det viktigt att understryka att den här frågan över huvud taget är viktig. Vi kommer inte att kunna spela samma roll efter vårt ordförandeskap. Men som en aktiv part i ministerrådet är det självklart så att frågan kommer att vara viktig även i ett sådant läge.

Låt mig bara kommentera något om Dublinkonventionen och detta med att den splittrar familjer. När jag talar som svensk minister och ansvarig för det här området vill jag verkligen understryka att vi alltid arbetar för att familjer som splittras ska kunna återförenas. Samtidigt kan man inte bortse från att det ibland kan handla om familjetragedier. En av grundprinciperna i Dublinkonventionen när det gäller familjeåterförening är att det ska vara ett samtycke från den person som ska återförenas. Ibland kan faktiskt även det ställa till med problem.

Det vi tycker att vi är riktigt lyckosamma med, där Dublinkonventionen verkligen fungerar i fråga om familjesituationen, är när det gäller ensamkommande barn. Det har visat sig att konventionen har fungerat bra när det gäller att återförena ensamkommande barn med deras ursprungsfamilj.

Anf. 55 SVEN-ERIK SJÖSTRAND (v):

Herr talman! Jag tycker givetvis att det är mycket bra att regeringen har denna prioritering att man försöker återförena familjer och att man

Prot. 2000/01:50

16 januari

Svar på
interpellationer

verkligen arbetar på det här sättet. Det är nog många olyckliga familjer som splittras i Europa, så det är bra.

Jag kanske ändå ska nämna någonting mer om de olika alternativ som finns. Att lappa och laga på Dublinkonventionen tycker vi i Vänsterpartiet inte är så bra.

Det andra alternativet är att tillämpa en fördelningsmekanism beroende på var asylansökan har lämnats in, vilket tillåter ett inslag av val för den asylsökande. Denna lösning tycker jag tillgodoser rimliga och realistiska önskemål som tidigare har angivits. Det är i den här riktningen som gemenskapen har börjat röra sig, tycker jag, t.ex. med tillskapande av en flyktingfond. Det tycker vi är väldigt bra. Det innebär egentligen att man flyttar pengar, inte människor. Det är ju rätt så olyckligt. Man kan alltså ordna det och på det sättet kanske också skapa ett mer rättvist flyktingmottagande.

Jag ska avsluta med att säga att jag givetvis hade hoppats att den svenska regeringen tänker om vad gäller grundförutsättningarna för Dublinkonventionen och tittar lite mer på de förslag som kan finnas. Sedan hoppas jag att regeringen använder ordförandeskapet för att bryta en utveckling av EU mot en alltmer ointaglig fästning. Om EU vill göra anspråk på att betraktas som ett föredöme när det gäller respekt för mänskliga rättigheter och humanitet finns det ganska mycket att göra. Här tror jag att Sverige kan göra en mycket stor insats.

Jag vill till sist önska statsrådet lycka till med ordförandeskapsarbetet och tackar för debatten.

Anf. 56 Statsrådet MAJ-INGER KLINGVALL (s):

Herr talman! Låt mig bara understryka några saker som Sven-Erik Sjöstrand och jag har diskuterat.

Ett ord till om det här med familjeåterförening. Det tycker jag är väldigt viktigt. Det är ju en av de tre delar av konventionen som vi tycker att det är oerhört viktigt att vi kan reformera.

Man kan väl tänka sig att ett exempel på en lösning av det här problemet skulle kunna vara att man helt enkelt beslutar att den medlemsstat där den första asylansökan har gjorts också ska vara ansvarig för samtliga familjemedlemmars asylansökningar.

Man kan också tänka sig en lösning som skulle utgå från att det medlemsland där de flesta i en familjegrupp har ansökt om asyl skulle handha resterande familjemedlemmar. Jag tror att det går att hitta lösningar inom ramen för en reformerad Dublinkonvention.

Det som regeringen ändå anser i den här frågan är att vi vill reformera Dublinkonventionen men utifrån den grundprincip som i dag ligger i botten. Det här med familjeåterförening är en sådan viktig fråga. Det här med att bevisreglerna måste annonseras är en annan viktig fråga, liksom att tidsfristerna inte får leda till orimligt långa handläggningstider.

Jag vill också understryka att det viktiga när vi pratar asylpolitik är skyddsbehovet. Det är skyddsbehovet som ska stå i centrum. Vi ska ha en harmoniserad asylpolitik på en hög nivå. Det ska innebära att man ska få i princip samma handläggning av sin asylansökan oavsett vilket EU-land man söker asyl i. Det är skyddsbehovet som ska stå i centrum. Och vi ska inte ha någon Fästning Europa.

17 § Svar på interpellation 2000/01:92 om droganvändandet i Sverige

*Svar på
interpellationer*

Anf. 57 Socialminister LARS ENGQVIST (s):

Herr talman! Birgitta Sellén har frågat justitieministern om dels vilka åtgärder han är beredd att vidta för att lyfta frågan om GBL i EU:s narkotikaobservatorium, dels vilka åtgärder han är beredd att vidta för att ta initiativ till att Sverige fattar egna beslut beträffande GBL och eventuellt tillsätter kräkmedel eller liknande.

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

Birgitta Selléns första fråga ger mig anledning att kommentera narkotikaobservatoriets roll. Observatoriets uppgift är att samla in objektiv, tillförlitlig och jämförbar information på narkotikaområdet och att ge medlemsstaterna rapporter om narkotikasituationen.

Vill man "lyfta" en fråga om prekursorer i EU är det i stället prekursorskommittén man ska vända sig till. Ett förslag om att sätta upp GBL på den s.k. prekursorslistan för att bättre kunna kontrollera handeln med ämnet finns redan. Förslaget är för närvarande föremål för diskussioner inom EU.

Vad gäller insatser i Sverige för att snabbt narkotikaklassa preparat vill jag påpeka följande. Ansvar för utredningen av behovet av narkotikaklassificering för droger som saknar medicinsk användning, liksom behovet av klassificering av varor som bör omfattas av lagen om förbud mot vissa hälsofarliga varor åvilar Folkhälsoinstitutet. Sedan våren 1999 är flera centrala myndigheter, bl.a. polisen och de sociala myndigheterna, skyldiga att rapportera till Folkhälsoinstitutet när de i sin verksamhet träffar på nya medel som används för missbruksändamål. Syftet med denna rapporteringsskyldighet är att snabbare kunna ge regeringen ett underlag för beslut om klassificering av nya droger.

I mån av behov sker således en fortlöpande klassificering som narkotika eller hälsofarlig vara av preparat som används för missbruks- eller berusningsändamål.

Vad gäller frågan om tillsättande av kräkmedel kan jag meddela att det förs diskussioner mellan Läkemedelsverket och de berörda branschorganisationerna om denaturering av GBL. Branschorganisationerna förefaller vara i grunden positiva till en sådan lösning. Tänkbara denatureringsmedel måste dock undersökas och deras effekter på GBL utredas innan något beslut i frågan kan fattas.

Att GBL är en fri handelsvara inom EU och att tillverkare av ämnet finns i andra medlemsstater är också en komplicerande faktor i arbetet för att ensidigt besluta om denaturering av GBL i Sverige.

Avslutningsvis vill jag upplysa Birgitta Sellén om att det enligt svensk lagstiftning är fullt möjligt att narkotikaklassa preparat utifrån vad som är känt om dessa preparats verkan.

Anf. 58 BIRGITTA SELLÉN (c):

Herr talman! Tack för svaret, socialminister Engqvist! Jag blev lite besviken över att jag inte fick en debatt med justitieministern, eftersom jag tycker att det här rör lagfrågor. Men jag får väl i stället se det positiva i att socialministern får ännu mer information om problemet med GBL, som bottnar i diskussioner om GHB.

Det är i dag ganska precis ett år sedan som jag tillsammans med en person från Sundsvall överlämnade 49 000 namn till socialministern. Följden blev att GHB narkotikaklassades den 1 februari. I samband med den uppvaktningen sade socialministern att det skulle tillsättas en utredning för att se över frågan om GBL. Jag är nu naturligtvis intresserad av att höra hur långt man kommit med detta.

Så till svaret. Socialministern säger att förslag finns om att sätta upp GBL på prekursorslistan, men det räcker inte, Lars Engqvist. Förslaget är också föremål för diskussioner i EU. Det är samma svaga kommentar som jag har fått tidigare i debatten om GHB och GBL.

Jag vill mer tydligt få veta vad som händer. Trycker Sverige på, eller avvaktar ministern snällt att drogliberala företrädare ska ta initiativ till en diskussion? Alltför ofta ser vi dessutom att diskussioner inte leder till något resultat.

Herr talman! Socialministern säger i svaret att sociala myndigheter är skyldiga att rapportera till Folkhälsoinstitutet om medel som används för missbruksändamål. Det är bra, men eftersom kunskapen om GBL och dess verkningar tyvärr är mycket dålig i landets kommuner, har de ingen-ting eller väldigt lite att rapportera. Därför leder detta inte till någonting.

Det har dock tagits fram en hel del material från Sundsvall, och jag tänker överlämna det till socialministern.

I mån av behov sker en fortlöpande klassificering av nya droger. Be-träffande GBL finns det kunskaper som regeringen kan ta del av. Dessu-tom har Folkhälsoinstitutet varit inkopplat i Sundsvall på ett projekt som kan verifiera att GBL där är ett stort problem. Detta finns för övrigt som bekant också i Göteborg liksom i andra städer i Sverige och i andra län-der. Vi har också under sommaren och hösten kunnat läsa om GHB/GBL i samband med festivaler runt om i landet.

I Sundsvall begränsar sig problemet inte enbart till festivaler utan är betydligt större. Så sent som under helgen fick en 50-årig man föras medvetslös till sjukhus.

Användandet av narkotika ökar. 1992 hade 6 % av ungdomar som mönstrade provat narkotika. År 1999 var andelen nästan tre gånger så hög, nämligen 17 %. Drogmönstren har förändrats, och mycket tyder på att den mentala tröskeln för att testa droger blir allt lägre, och yngre människor provar i dag narkotika i allt större utsträckning än tidigare.

I Stockholm är nu t.ex. 20 % av unga missbrukare under 15 år. I Sundsvall säger 80 % av 15-åringarna att de lätt kan få tag i GBL. Det är mycket lättare än att få tag i hasch. Dessutom sjunker åldern för använ-dandet av GHB och GBL oroväckande. Tolv till tretton år gamla flickor tas in på sjukhus därför att de har använt GBL.

I dag blandas också droger av olika slag på ett sätt som inte skedde tidigare, t.ex. under 70-talet, då andelen missbrukare också var hög. Man blandar i dag heroin, som bryter ned hela kroppen, med amfetamin, som speciellt är känt för att bryta ned hjärnan. Som extra krydda kan man

sedan ta GHB eller GBL, varigenom effekterna av de andra drogerna förhöjs ännu mer och kroppen bryts ned ännu snabbare.

Prot. 2000/01:50
16 januari

Anf. 59 Socialminister LARS ENGQVIST (s):

Herr talman! Jag kan möjligtvis trösta Birgitta Sellén med att det faktiskt händer en hel del. EU arbetar i alla fall i förhållande till vad som är EU:s tradition mycket snabbt på det här området. Sedan vi vid den här tiden förra året, som sagts, beslutade om att för svensk del göra en narkotikaklassning har följande hänt.

Den 20 april förra året sammanträdde arbetsgruppen för övergripande narkotikafrågor för att diskutera GHB. Man beslöt att kalla till ett möte med en vetenskaplig kommitté inom EC den 25–26 september 2000. Med kommitténs bedömningar som underlag överlämnades den 17 oktober till EU-kommissionen en rapport om GHB. Frågan har alltså lyfts upp på central nivå.

Den 16 november överlämnade kommissionen en rapport till ministerrådet om sin hållning när det gällde GHB. Det intressanta med denna rapport, som alltså grundade sig på de möten som hade hållits under året, är för det första – och det är ganska viktigt – att man inte på EU-nivå kommer att rekommendera någon narkotikaklassificering men samtidigt konstaterar att detta har skett i sex länder och att man inte har några invändningar mot detta. Det är rätt viktigt att vi försöker få samma hållning inom övriga medlemsländer, men ändå är det nu sex länder som kontrollerar GHB i enlighet med respektive lagstiftning om olagliga droger. Vi tillhör, som sagt, dessa sex länder.

För det andra konstaterar man, vilket är viktigt, att GBL nu ingår i den förteckning över ämnen som är föremål för frivillig övervakning i prekursorslagstiftningen. Det är nämligen så, vilket är lite komplicerande, att GBL inte ingår i FN:s konvention om prekursorer från 1988. Däremot är den nu frivilligt upptagen på EU:s lista över prekursorer.

Till detta kommer att kommissionen till den särskilda prekursorskommittén överlämnade att också pröva frågan hur man ska bedöma 1,4 butanediol som prekursor. Det som nu händer inom EU är faktiskt allt det som vi önskat skulle ske. Vi får bättre kontroll också på EU-nivå. Man har uppmärksammat problemet på ett annat sätt än vad man tidigare gjorde. Det beror i hög grad på den diskussion som vi har fört.

Utan att smickra tror jag mig kunna säga att Birgitta Sellén har bidragit till att det här sker någonting. Sedan kan man säga att EU här arbetar för sakta och att vi borde kunna göra mer.

I frågan om utredningen kan jag nämna att det är Folkhälsoinstitutet som är ansvarigt. Också där utförs ett ganska stort arbete. Man har nu etablerat ett nära samarbete med importörer och återförsäljare av GBL för att få en bättre kontroll och för att man ska veta var det rör sig. Vi ska ha en total kontroll över rörelserna i Sverige, och det arbetet bedrivs i Folkhälsoinstitutets regi.

Jag skulle inte vilja säga att vi har kontroll över läget – det vore för mycket sagt – men det har hänt en del på vägen mot att få den kontrollen. Jag tror att vi kan känna oss relativt trygga med den utveckling som är på gång.

Svar på
interpellationer

Anf. 60 BIRGITTA SELLÉN (c):

Herr talman! Det var många glädjande uppgifter. Jag är väldigt glad över att jag fick den informationen. Bl.a. skulle det vara väldigt intressant att ta del av den rapport som lades fram den 16 november.

Jag tänker för informationens skull berätta lite mer om vad som har hänt med GBL. Under 2000 gjorde man i Sundsvall 23 tillslag där påtändningssymtomen indikerade GHB, men bara ett av tillslagen visade sig relatera till GHB. Resten hade GBL. GBL är en laglig drog. Man tar in en laglig drog, och ut via urinet kommer en olaglig drog. Det är därför väldigt bra att det händer saker.

Ministern säger att det finns vissa problem när det gäller möjligheten att tillsätta denatureringsmedel i GBL, genom att GBL är en fri handelsvara. Det jag hoppas på och vädjar om är att vi ska ha makt att påverka den GBL som importeras till Sverige. Har vi inte möjligheter att göra någonting inom landets gränser?

GBL smakar inte speciellt bra utan denatureringsmedel, men det smakar inte sämre än att de tar det. För att få det att smaka bättre har man börjat experimentera och smaksätta med citron, jordgubb, kokos eller tuttifrutti. Då blir det nästan samma problem som vi hade med alkoholisk för ett tag sedan. Man erhåller en drog som är laglig, som ger alkoholberusning utan baksmälla. Det är en av anledningarna till att man använder GBL. En annan är att det är billigt. Det kostar bara 15 kr per kork.

Så till detta med narkotikaklassning. Det är intressant att höra att det är möjligt att narkotikaklassa preparaten utifrån deras verkan och inte bara utifrån den kemiska sammansättningen. Jag har tidigare diskuterat det med socialministern och även den förra ungdomsministern Ulrica Messing. Vid båda de tillfällen då jag har tagit upp det har jag fått till svar att ni ska tänka på det. Min spontana reaktion blir en undran om det har gett resultat eller om detta fanns i lagstiftningen redan tidigare, fastän ministern inte kände till det då.

Anf. 61 Socialminister LARS ENGQVIST (s):

Herr talman! Jag ska med varm hand överlämna till Birgitta Sellén rapporten från EU-kommissionen, som ur några synpunkter är rätt upplyftande. Det händer saker och ting som kanske inte uppmärksammas i svenska medier särskilt ofta. Det sker ett arbete som kan ge hopp om att vi får ordning på problemet.

Såvitt jag har förstått finns det ett problem i relationen till EU när det gäller att tillföra andra medel. Man måste nämligen tillföra medel som inte förhindrar att medlet kan fungera som rengöringsmedel, dvs. det gäller att tillföra medel som gör att det kan fortsätta att fungera på marknaden som rengöringsmedel. Det är viktigt att hitta en sådan lösning.

En annan sak som är mer komplicerad är att det kan ligga en fara i att tillföra kräkmedel, en fara för dem som ändå tar medlet och kommer att råka illa ut. Det är många som hävdar det. Det är en medicinsk bedömning som inte jag kan göra.

Jag kan förstå det som jag nämnde först, nämligen att det ska kunna fungera som rengöringsmedel om man tillför medel. Även om effekten skulle påverkas i någon mån är det fullt möjligt för oss att tillåta det. Det är detta som nu är föremål för diskussioner mellan Läkemedelsverket och branschen. Vi kommer ganska snart att få besked om hur man kommer

att agera. Den information jag har fått säger inte att det skulle finnas något avgörande hinder för att införa den möjligheten i Sverige.

Upplysningsvis vill jag säga att det under lång tid har varit möjligt att narkotikaklassa med utgångspunkt från verkan. När vi har diskuterat det har jag utgått från att det primära kriteriet ska vara det kemiska innehållet. Men det är faktiskt verkan som är helt avgörande. I det avseendet måste jag rätta mig själv.

Anf. 62 BIRGITTA SELLÉN (c):

Herr talman! Det är inte nödvändigt att det måste vara kräkmedel. Det kanske kan vara något annat. Förhoppningsvis kommer det fram ganska snabbt.

Det är synd att polisen inte har känt till att möjligheten att narkotikaklassa med utgångspunkt från verkan finns med i lagtexten. Vi har pratat med poliser som har varit oroade över att det har handlat om den kemiska sammansättningen. Det ger större möjligheter när man kan narkotikaklassa utifrån preparatets verkan.

Avslutningsvis vill jag säga att det är beklämmande att vår statsminister har sagt i en intervju i TV att drogmissbruket var lika stort förr. Det är ett nonchalant svar, med tanke på att 80–90 % av alla rån görs av drogpåverkade och att 7 000 dör varje år i Sverige på grund av droganvändande – det är betydligt fler än de som dör i trafiken. Dessutom upptas var fjärde säng på sjukhusen av patienter med alkoholrelaterade sjukdomar. Jag hoppas att socialministern framför till statsministern att jag är bekymrad över att han kan gå ut och säga att drogmissbruket var lika stort förr.

Något måste göras för att medborgarna ska ta till sig hur allvarligt det är att missbruka droger. Enligt Folkhälsoinstitutet säger sex av tio elever att de inte har fått någon ANT-undervisning i skolan. Personligen tror jag inte riktigt på den siffran. Jag har varit lärare i många år och vet att man tar upp det. Utan tvekan är ANT-undervisningen alldeles för lågt prioriterad när så många säger så. Den debatten kan vi inte ta här. Jag hoppas att socialministern lyfter även den frågan när ni har regeringsöverläggningar.

Anf. 63 Socialminister LARS ENGQVIST (s):

Herr talman! När det gäller frågan om det var annorlunda förr handlar det om vilket perspektiv man har. Det intressanta är att vi hade allra störst problem i slutet av 60-talet och början av 70-talet. Vi hade en ganska positiv period under 80-talet, då vi kunde se att drogmissbruket tenderade att minska. Under 90-talet, i alla fall under de senaste åren, har det ökat igen. Framför allt unga människor prövar nu narkotika i större utsträckning än tidigare. Jag skulle tro att Göran Persson med ”förr” menade just 70-talet, och då kan han ha rätt. Vi står inför ett mycket stort problem just nu, och det är trots allt det viktigaste.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2000/01:50
16 januari

Svar på
interpellationer

18 § Svar på interpellation 2000/01:109 om läkemedlet Rohypnol

Anf. 64 Socialminister LARS ENGQVIST (s):

Herr talman! Maud Ekendahl har frågat mig vad jag avser att vidta för åtgärder för att läkemedel som innehåller flunitrazepam ska klassas som narkotiska preparat och avregistreras från läkemedelsmarknaden.

Flunitrazepam är verksam beståndsdel i flera olika läkemedel, bl.a. Rohypnol. Läkemedlen används vid sömnbesvär och vid premedicinering inför kirurgiska ingrepp. Rätt använt är flunitrazepam ett snabbt verkande insomningspreparat med kort duration och få biverkningar. Det finns således en omfattande och värdefull legal användning av preparat innehållande flunitrazepam.

Flunitrazepam är narkotikaklassat och placerat i förteckning IV till Läkemedelsverkets föreskrifter (LVFS 2000:7 om ändring i Läkemedelsverkets föreskrifter [LVFS 1997:12] om förteckningar över narkotika). Läkemedelsverket bestämmer vilken förteckning ett narkotikaklassificerat preparat ska placeras i. Verket anser att det utifrån FN:s psykotropkonvention från 1971 inte föreligger skäl till ändring och att det för närvarande saknas underlag för att av annan anledning göra bedömningen att preparatet bör klassas upp.

Vilken förteckning ett ämne är placerat i påverkar inte straffmätningen vid brott och bör inte heller ha någon betydelse för motivationen hos dem som arbetar med att förhindra brottslighet.

Ett godkännande av ett läkemedel som lämnats i annan medlemsstat i EU ska i princip erkännas också i Sverige och läkemedlet därmed betraktas som godkänt här i landet (6 § 2 st. läkemedelslagen [1992:859]). Rohypnol m.fl. läkemedel är godkända över en stor del av världen, så även inom EU.

På senare tid har missbruket av framför allt Rohypnol ökat. Tidigare förekom att missbrukare använde Rohypnol i kombination med t.ex. lättöl för att uppnå önskad grad av berusning. Numera används preparatet samtidigt med alkoholförtäring för att åstadkomma minnesförlust hos offren i samband med planerade våldtäkter.

Under senare tid har flunitrazepam använts också i samband med grova våldshandlingar. Det går inte att utesluta, men inte heller att med säkerhet säga, att flunitrazepam kan ha haft avgörande inflytande vid sådana brott. En kraftig överdosering kan skapa en känslökyla som gör att gärningsmannen förlorar all naturlig medkänsla för offret. De våldsbrottslingar som ingått i Anna Dådermans studie, en licenciatsavhandling från juni 2000, har dock även utan flunitrazepampåverkan begått och dömts för grova brott.

Regeringen ser givetvis mycket allvarligt på den oroande utvecklingen av missbruket av flunitrazepam. Uppgifter från bl.a. Frankrike och Belgien tyder på att Rohypnol används på ett likartat sätt där. Trots att preparatet aldrig registrerats som läkemedel i USA finns problemen där också, eftersom omfattande smuggling sker från Mexiko.

Tillverkaren av Rohypnol färgar sedan något år tillbaka tabletterna och har tillsatt flytande vita och olösliga flagor för att det ska synas om de löses upp i t.ex. en drink. Krossning av tabletterna har också gjorts svårare för att försvåra missbruk genom rökning. Vissa länder accepterar

dock inte färgade tabletter, och det är möjligt att vita tabletter i Sverige härrör från avledning från något av dessa länder.

Rohypnol på den svenska illegala marknaden härrör ofta från illegal införsel. En del av den Rohypnol som beslagtogs härrör dock från överförskrivning av läkare eller från personer som förfalskar recept eller besöker flera olika läkare för att förmå dem att utan vetskap om varandra skriva ut Rohypnol. Stölderna från apotek, sjukhus, partihandlare av narkotikaklassade läkemedel och i hemmiljöer förekommer också. I jämförelse med den illegala införseln tycks andra källor dock utgöra ett mer begränsat problem.

Läkemedelsverket, som avgör vilken förteckning ett narkotiskt preparat ska placeras i, är tveksamt till värdet av att ändra narkotikaklassificeringen av flunitrazepam eftersom det inte löser problemet med den illegala införseln av preparatet, och huvuddelen på den illegala marknaden är insmugglad. Däremot skulle en uppklassning vara till hjälp när det gäller att minska överförskrivning och stölderna från apotek, sjukhus och partihandlare, eftersom en sådan medför bl.a. strängare regler för förskrivning och förvaring. Verket påpekar dock också att de brottsförebyggande effekterna av en uppklassning måste vägas mot det merarbete och de merkostnader som drabbar dem som legalt hanterar ämnet och mot konsekvenserna för det legala användandet.

Att komma till rätta med den illegala handeln och smugglingen är uppgifter för polis- och tullmyndigheterna. Tillsynen över förskrivning åligger Socialstyrelsen. För att komma till rätta med avledning från den legala handeln i landet kommer Läkemedelsverket under 2001 att starta en utbildning i säkerhet för främst partihandlare. Utbildningen ska omfatta införsel, förvaring och distribution till apotek.

Utvecklingen på området kommer också att följas noggrant för att de åtgärder som krävs för att komma till rätta med problemet ska kunna vidtas.

Låt mig till detta informera interpellanten om att jag har tagit initiativ till en särskild genomlysning av problemet kring Rohypnol. Arbetet sker i Regeringskansliet mellan Socialdepartementet och Justitiedepartementet och ska ligga till grund för bedömning av vilka åtgärder regeringen kan komma att vidta.

Anf. 65 MAUD EKENDAHL (m):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka socialminister Lars Engqvist för ett mycket innehållsrikt svar på min fråga angående läkemedlet Rohypnol. Det socialministern sade mot slutet står inte i det svar jag fått. Det gör att jag kommer i ett lite annorlunda läge här i dag. Men jag kommer ändå att uttrycka mig så som jag har tänkt att göra här. Sedan får vi se hur debatten slutar. Det var glädjande besked som gavs utöver det skrivna svar som jag erhållit.

Anledningen till debatten var att min partikollega Elizabeth Nyström och jag lämnade in en motion under allmänna motionstiden redan år 1999 som berörde läkemedlet Rohypnol, som det heter i handeln. Motionen har ännu inte behandlats i socialutskottet. Det stämmer som ministern säger att preparatet används vid sömnbesvär. Jag blev själv bekant med läkemedlet Rohypnol inom sjukvården för åtskilliga år sedan.

Prot. 2000/01:50
16 januari

Svar på
interpellationer

Det kanske kan verka lite konstigt att man vill ta upp en debatt om ett läkemedel. Vanligtvis ska inte vi politiker lägga oss i vilka läkemedel som finns på marknaden eller sådant. Vi ska ägna oss åt andra frågor. Men Rohypnol har fått ett helt annat användningsområde än vad det egentligen är avsett för.

Först och främst har läkemedlet blivit en populär drog bland skolungdomar. Det som skrämmer mig är de ytterligare två användningsområdena. Man drogar ned sitt kvinnliga offer för att sedan kunna våldta kvinnan lättare. Tillverkaren har tillsatt några flytande vita olösliga komponenter eller flagor, som man säger, för att det ska synas bättre i en drink när man får den serverad om någon har stoppat i en tablett. Vad har det för effekt? Vi vet att det ute på krogar och barer ofta är en svag belysning, lite oro, osv. Jag tror inte på att man hinner observera att man har fått Rohypnol i en drink.

Det andra mycket grymma tillvägagångssättet är att vissa personer medvetet använder läkemedlet för att kunna begå grova våldshandlingar. Anna Dåderman, som ministern själv nämner här i debatten, har studerat en grupp på 19 våldsbrottslingar som missbrukat Rohypnol. Gruppen bestod av ungdomar i åldern 16–20 år. Nästan alla har dömts för grovt våld, mord, mordförsök, mordbrand och väpnat rån. Undersökningen visar klart och tydligt att ungdomar ansett att Rohypnoleffekten gjort det mycket enklare att kunna begå dessa våldsbrott.

Anna Dåderman har också fått möjligheten att intervjua 60 män som sitter på avdelning för sluten psykiatrisk vård. Av de 60 männen har 30 % klart och tydligt sagt: Vi har använt läkemedlet för att kunna begå de brott som vi har begått.

Anser ministern att detta ska få fortgå? Jag får återkomma i nästa replikrunda, eftersom talartiden tog slut.

Anf. 66 Socialminister LARS ENGQVIST (s):

Herr talman! På ett sätt beklagar jag att inte den allra sista informationen var med i det skriftliga svaret. Förklaringen är följande. I måndags överlade jag tillsammans med justitieministern om frågan som Maud Ekendahl själv egentligen snuddade vid. Vad är vårt ansvar som politiker i förhållande till myndigheternas ansvar på det här området?

Vad jag redovisade i mitt svar var de bedömningar och de avvägningar som ansvariga myndigheter har gjort. Jag har full respekt för de svårigheter som redovisas och de komplikationer som jag således också låter framkomma i mitt svar. Emellertid ställs vi inför frågan: Kan det vara så att vi har ett något större ansvar inför det som vi förmodligen gemensamt upplever som en delvis ny utmaning?

Här används ett narkotiskt preparat alldeles uppenbart medvetet vid våldshandlingar och grova brott. Det är inte som i så många andra fall när det gäller narkotika att människor är beroende av narkotika, utan man använder det strategiskt för att genomföra brottet. Därmed befinner vi oss i en ny bedömning.

Det finns skäl att Justitiedepartementet och Socialdepartementet gemensamt går igenom problemställningen och samlar in all den information vi har från myndigheterna för att bedöma i vilken mån vi skulle kunna ta ett initiativ som på detta område skulle vara lite unikt, nämligen att vi vidtar åtgärder som i någon mån är i strid med de bedömningar

myndigheterna har gjort på området. Jag hoppas kunna redovisa detta arbete samtidigt som riksdagen ska behandla motionen i fråga så att vi ska kunna göra det mot en gemensam kunskapsbas.

Problemställningen är att vi nu möter en situation där ett narkotiskt preparat används strategiskt för att man ska kunna genomföra våldshandlingar. Det gäller alltifrån våldtäkter till andra våldshandlingar och miss-handel. Man tar medlet just för att kunna genomföra brottet. Det är i högsta grad en mycket allvarlig situation. Det är därför som denna information tillkom som jag gärna ville ge Maud Ekendahl.

Anf. 67 MAUD EKENDAHL (m):

Herr talman! Jag är överrumplad av detta svar, som jag gläds åt. Det är inte ofta man blir så glad när man får ett svar.

Jag sitter i Rättsmedicinalverkets styrelse. Om inte socialministern vet om det kan jag tala om att man där har sett så allvarligt på detta att man före jul startade en projektgrupp. Man kommer till hösten – förhoppningsvis till läkarstämman – att redovisa Rohypnolets verkningsområden. I denna arbetsgrupp ingår bl.a. Anna Dåderman, som vi har nämnt tidigare i denna debatt.

Jag är glad för att man ser att det endast är detta preparat som medvetet används på detta sätt. Jag ska tala om vad en kille – en Rohypnol-missbrukare, som jag vill kalla det – sade. Han sade så här: Att sticka kniven i en människa kan kännas som att skära i en pudding.

Man blir så påverkad av ett läkemedel att man inte säger sig veta någonting när effekten klingar av. Vi kan inte låta ungdomarna använda denna, som jag vill kalla det, knarkmedicin. Det är inte ett sömnläkemedel. Så allvarligt är det.

Jag behöver inte här ta upp allt som har hänt i USA och hur man har totalförbjudit läkemedlet. Man har 2 400 fall. Det finns mycket att säga. Jag hoppas att vi kommer till rätta med det på något sätt. Jag tycker personligen att läkemedlet ska bort från marknaden. Det finns så många bra sömnmedel som kan ersätta detta preparat, som man vill ha ur medicinsk synpunkt.

Vi skulle vinna något annat. Det är ungdomarna. Ungdomarna använder detta som en populär drog i dag; det har jag sagt. Man tar Rohypnol tillsammans med alkohol under veckosluten därför att man ökar effekten av alkoholen om man använder en mindre mängd. De tycker inte att det är så farligt att ta en tablett. Man får ändå en rätt bra berusning av det.

I min lilla hemstad Ängelholm sade en skolsköterska så här till mig i samband med att jag ställde denna interpellation: Det är vanligt på skolan i samband med veckosluten. Då försiggår det en ordentlig försäljning.

I Ängelholm kostar en tablett 8–10 kr. I Trollhättan – min partikollega Elizabeth Nyström kommer därifrån och kontrollerade det – ligger priset på en tia eller 15 kr. Här i Storstockholm är priset ungefär det dubbla per styck.

Jag nöjer mig med detta. Om jag inte hade fått detta svar var jag beredd att fråga en annan sak. Att vi nu innehar ordförandeskapet i EU är kanske ytterligare ett skäl att ta upp det. Det vore kanske klokt och bra om Sverige lyfte upp det på sin agenda och förde denna andra diskussion.

Prot. 2000/01:50
16 januari

*Svar på
interpellationer*

Ni tänker komma med en rapport. Man kan föra fram frågan ytterligare under detta halvår.

Jag kommer inte att begära ytterligare repliker. Jag tackar socialministern för det glädjande besked jag har fått i dag.

Överläggningen var härmed avslutad.

19 § Svar på interpellation 2000/01:123 om kostnaderna för körkort

Anf. 68 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Herr talman! Elver Jonsson har frågat om regeringen avser att vidta åtgärder som skulle underlätta för blivande körkortstagare att erhålla körkort och stimulera till en ökad andel behöriga fordonsförare. Elver Jonsson har vidare frågat om regeringen avser att ompröva den höga skattebeläggningen på körkortsundervisningen i avsikt att ge fler den ekonomiska möjligheten att erhålla behörighet. Den andra frågan faller inom finansministerns ansvarsområde. Vi har dock kommit överens om att jag ska besvara även denna fråga.

Bakgrunden till Elver Jonssons första fråga är det minskande antalet ungdomar som tar körkort och de ökade kostnaderna för körkortsutbildning.

Först vill jag framhålla att jag helt delar Elver Jonssons syn på körkortets betydelse för unga människors utveckling och livskvalitet. Ökade kostnader för körkortsutbildning försvårar för ekonomiskt svaga grupper att nå de fördelar som körkortsinnehav erbjuder i fråga om arbete, utbildning och fritid.

Regeringen är därför oroad över de höga kostnaderna för körkortsutbildningen och undersöker olika alternativ för att minska kostnaderna utan att de långsiktiga målen för trafiksäkerheten påverkas i negativ riktning. En möjlighet är att medverka till en förbättrad grundläggande trafikutbildning i grundskolan och gymnasieskolan. Erfarenheter från andra länder visar att det finns betydande trafiksäkerhetsvinster förenade med tidig inläring. Utvärderingen av reformen med övningskörning från 16 år bestyrker också att tidig erfarenhet leder till minskade risker för olyckor under de första åren med körkort.

En utveckling av den allmänna trafikutbildningen bidrar också till att stärka de alternativa utbildningsformerna vid sidan om trafikskolorna. Det skapar också bättre möjligheter till konkurrens mellan trafikskolorna och dem som väljer att utbilda sig på egen hand. Utvecklingen av utbildningsföretag på nätet och nya utbildningsprogram som är utvecklade för vanlig persondator kan också bidra till att nedbringa kostnaderna för körkortstagarna.

Under det senaste året har antalet körkortstagare glädjande nog ökat kraftigt. Tyvärr har det medfört långa väntetider till körkortsproven. Regeringen har föreslagit och riksdagen har beslutat att Vägverket fr.o.m. år 2001 självt får behålla de avgifter man tar ut för denna verksamhet. Det innebär att Vägverkets förutsättningar att möta en ökad efterfrågan har förbättrats avsevärt, eftersom en ökad efterfrågan leder till ökade intäkter. Dessa ökade intäkter gör att man kan anställa mer personal för att minska köerna. Vägverket har vidtagit en rad åtgärder för att

komma till rätta med köproblemen. Jag kommer att noga följa kostnadsutvecklingen inom körkortsutbildningen och tillse att de åtgärder som vidtagits för att minska kötiderna ger avsedd effekt.

Elver Jonsson har vidare frågat mig om regeringen avser att ompröva den höga skattebeläggningen på körkortsundervisning i syfte att ge fler den ekonomiska möjligheten att erhålla behörighet. Jag utgår från att frågan avser den moms som i dag tas ut på körkortsutbildning.

När moms infördes på körkortsutbildning 1997 var detta ett led i anpassningen av de svenska momsreglerna till EG:s gemensamma momsregler. EG-reglerna är utformade på sådant sätt att kommersiell körkortsutbildning ska beskattas med landets normalskattesats. Den svenska normalskattesatsen är 25 %. Regeringen hade således inte någon frihet att välja en lägre skattesats för utbildning i körskolor. Den omständigheten att ridskolor och cirkusföreställningar enligt gällande EG-regler får tillämpa en lägre skattesats om medlemslandet finner det lämpligt kan inte åberopas till stöd för att även trafikskolorna ska ha reducerad moms. Mot denna bakgrund är svaret på frågan att regeringen inte avser att vidta några åtgärder för att sänka skattesatsen avseende utbildning som bedrivs i kommersiella trafikskolor.

I interpellationen uppges vidare att momsbeläggningen medförde en prisökning för eleverna med 20–25 %. Regeringen var vid tidpunkten för införandet av moms medveten om att en kostnadsökning skulle kunna uppstå för trafikskolorna. För att minska den negativa effekten infördes en särskild rätt för trafikskolorna att göra avdrag för ingående moms vid förvärv och förhyrning av bilar. Dessutom fick trafikskolorna som en följd av momsbeläggningen i sig en rätt att göra avdrag för momsen på andra kostnader i verksamheten. Det betyder enligt min mening att om kostnaden för körkortslektioner stigit med upp till 25 % kan detta inte enbart bero på att moms infördes.

Anf. 69 ELVER JONSSON (fp):

Herr talman! När jag nu tackar statsrådet för svaret uppskattar jag att näringsministern har valt att både besvara frågor kring vikten av att fler blir körkortsbehöriga och ge synpunkter på den höga kostnaden. De frågorna hör onekligen starkt samman.

Jag uppskattar också att trafikminister Rosengren delar min syn på körkortets betydelse, inte minst när det gäller ungdomars utveckling och livskvalitet, och erkänner att framför allt ekonomiskt svaga grupper har en svårare situation när det gäller att utbilda sig så långt att det leder till ett körkortsinnehav. Det är bra att regeringens oro för den höga kostnaden finns. Men fortfarande dröjer man med besked om hur förändringar skulle kunna förbättra situationen.

Det finns alltså två tydliga hinder. Det ena är priset, som fick ett häftigt ryck uppåt då regeringen här i riksdagen genomdrev en momsbeläggning fullt ut med 25 %. Det är att beklaga att varken finansministern eller någon annan bjöd EU något motstånd i den frågan. Jag skulle väl kunna säga att man på känt socialdemokratiskt vis var snabb med att anamma en skattehöjning i form av en momsbeläggning. Det hade varit angeläget om man hade kunnat hävda att körkortsutbildningen i genuin mening är en utbildning som därför skulle förhindras från att momsbeläggas. Ett alternativ – och det har jag nämnt i interpellationen – borde

Prot. 2000/01:50
16 januari

Svar på
interpellationer

vara att den får den lägsta momssatsen. För flertalet skulle det kunna justera priset högst väsentligt, för att inte säga avgörande. I dag får ju de flesta räkna med att det kostar ca 10 000 kr. I många fall kan det röra sig om en utgift på både 12 000 kr och 15 000 kr. Det är då i en situation då bl.a. fler studerar än för några år sedan.

Det här har sammantaget lett till att det, relativt sett, har blivit betydligt färre som har tagit körkort under senare tid. Att den kraftiga nedgången sammanföll med momshöjningen 1997 tyder på att priset spelar en stor roll. Tidigare hade tre fjärdedelar av 19-åringarna körkort, och hälften hade det redan första året – siffrorna är från 1989. Men 1997 var ett bottenår när det gäller körkortstagandet. Bara en fjärdedel – 26 % – av 18-åringarna och mindre än hälften av 19-åringarna hade tagit körkort då.

Nu säger statsrådet att en tidig inläring t.ex. sänker olyckstalen för de yngsta, nyblivna förarna. Det var faktiskt sant för två år sedan då VTI gjorde sin uppföljning av 1996 och 1997. Men sedan dess har det inte stämt. 1998 och 1999 dog och skadades i stort sett lika många 18- och 19-åriga förare som före 16-årsreformen, trots att det fanns ca 20 000 färre tonårsförare med körkort. Siffrorna för döda och skadade i olyckor med tonårsförare inblandade är lika dystra. Vi är tillbaka på samma nivå som före reformen. Det tyder på att i verkligheten har risken med tonårsförarna snarare ökat än minskat, räknat per tusen förare, detta enligt SCB:s statistik.

Enligt preliminära siffror i VTI:s trafiksäkerhetsbarometer är det de unga förarna, 18–24 år, som står för den största ökningen av dödade. Det verkar alltså inte som om 16-årsreformen ger den ökade trafiksäkerhet som man hoppades på, i alla fall inte i Sverige.

Sedan tror jag att det har ett mycket begränsat värde att lära sig att köra bil hemma vid datorn. Jag tror lika lite på det som på teoretisk slöjd i skolan, som en del kommuner införde för att spara pengar. Man kan vara bra på ridning teoretiskt men betydligt sämre på verklighetens hästrygg. Därför tror jag att det kan vara en fara att tro alltför mycket på den teoretiska inläringen.

När nu regeringen säger att man vill åtgärda det här blir frågan: Vad avser regeringen att göra? Den frågan är nämligen obesvarad. Det finns stora hinder, och det finns ett stort behov av fler körkortstagare.

Anf. 70 ANNA ÅKERHJELM (m):

Herr talman! Elver Jonsson tar upp en fråga som är av stort intresse för många ur många olika perspektiv. Själv har jag tidigare i en motion och i en skriftlig fråga tangerat frågeställningarna, men problemen kvarstår.

Frågan är viktig av trafiksäkerhets-, utbildnings-, arbetsmarknads- och kostnadsskäl. Jag kanske också skulle tillägga att det för min del även är en social fråga och en jämställdhetsfråga. Jag tycker att det är viktigt att ungdomar tar körkort. Jag tycker att det är extra viktigt att flickor och unga kvinnor tar körkort. Det handlar om deras personliga frihet. Det handlar om att skjutsa barn, ta sig till jobbet, handla etc. – allt det där som vi känner till. I glesbygd är det här speciellt nödvändigt.

Vägverkets väntetider har skapat rubriker. I min hemstad Helsingborg har man t.o.m. genomfört demonstrationer mot långa väntetider. Flera månaders väntan innebär extra lektioner, alltså en ökad kostnad för den

körkortslöse. Om man dessutom söker jobb blir det dyra månader. Flera problem ryms, som sagt, inom samma fråga.

Näringsministern säger nu att Vägverket har fått de resurser som krävs för att man ska kunna beta av köerna. Det återstår att se. När det gäller arbetsmarknadsperspektivet är det helt uppenbart att både arbetsgivare och arbetstagare har intresse av att myndigheten fungerar. Att myndigheten inte ser om sitt hus utan fungerar som en propp är inte acceptabelt. Vägverket har ju en monopolsituation.

Något som skulle kunna reducera antalet personer i kö vore ifall trafikskolor kunde ackrediteras, så att de som kuggades på en s.k. lindrig fråga eller gjorde ett lindrigt fel i provet skulle kunna klara av det separat. Det skulle vara ungefär som när man besiktigar bilen och det räcker med att verkstaden t.ex. byter en lampa – ”släcka tvåan”, som det heter på fackspråk. Då behöver man alltså inte återvända till bilprovningen utan man kan klara av det ändå. Hur ställer sig näringsministern till ett sådant förslag?

Kostnaderna för körkort är naturligtvis helt avgörande för att så många som möjligt skaffar sig körkort. Som Elver Jonsson har angett kan kostnaden ligga på mellan 9 000 kr och 15 000 kr i snitt, beroende på var man bor och på trafikmiljön. Momsen slår hårt, och det märktes ute i körskolorna när den infördes.

Björn Rosengren skriver i sitt svar att när moms infördes på körkortsutbildningen 1997 var detta ett led i anpassningen till EG:s gemensamma momsregler och att körkortsutbildningen ska beskattas med landets normalskattesats. Därvid måste det vara. Men är det verkligen så? Har regeringen verkligen testat den frågan?

Jag citerar:

”(S) hävdar att man inte kunde välja någon annan skattesats på körkortsutbildning än 25 %, p g a skrivningen i EG:s sjätte momsdirektiv ... och bilaga H till rådets direktiv 92/77.

Detta kan diskuteras. Ulf Bernitz, professor i europeisk integrationsrätt, menade 1996 att följande skrivning i EUs direktiv gav vissa möjligheter: ’Medlemsstat som den 1 januari 1991 tillämpade en reducerad skattesats på andra varor och tjänster än sådana som specificeras i bilaga H får tillämpa denna reducerade skattesats eller en av de två reducerade skattesatser som nämns i artikel 12.3 på dessa områden, förutsatt att skattesatsen inte understiger 12 %’. 1991 tillämpade Sverige 0 % moms på förarutbildning. Man borde alltså kunna hävda 12 %, om det varit politiskt önskvärt. Det är ’en politisk fråga om Sverige väljer att göra en lydig anpassning eller att driva en aktiv linje inom EU på denna punkt’”.

Anf. 71 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Herr talman! Får jag börja med att säga något om de rapporter från VTI som återopas här. Jag menar att man inte får rycka ut det här ur statistiken och säga att det nu är samma olycksfrekvens för 18-åringar och yngre; det har det alltid varit. Vi får inte glömma att vi under de senaste åren har ökat trafikintensiteten kraftigt. Därav följer också att vi tyvärr får fler som skadas och dör i trafiken. Detta är nu inget försvar för vad som har skett utan en förklaring. Ökad trafikintensitet följs av ökad tillväxt. Sedan kan vi läsa av olyckorna, och det har alltid varit så att de

Prot. 2000/01:50
16 januari

Svar på
interpellationer

yngre har hamnat i topp. Jag tror alltså inte att det går att dra konsekvenser om huruvida det skulle spela någon roll om man börjar köra vid 16 år.

När det gäller utbildning säger Elver Jonsson lite retoriskt att teoretisk träslöjd inte är bra. Jag kan bara säga att den största delen av flygutbildningen sker med IT, dvs. vid simulatorer. Vad man här försöker uppnå är en IT-baserad utbildning. Det har en stor betydelse här som på alla andra områden.

Det handlar alltså om tre frågor:

- Bättre trafikutbildning. Den kan ges och ges också på många ställen i det allmänna skolsystemet.
- Ökad konkurrens när det gäller trafikutbildningen. Det är ju inte så att konkurrensen ska gälla myndigheten som ska godkänna provet. Det tror jag inte är rätt väg att gå. Det lär inte göra att det blir billigare. Vad det handlar om är just en ökad konkurrens mellan körskolorna. Det är där vi har vinster att göra.
- Ökad användning av IT.

När det gäller köerna till körkortsproven bedömer jag att dessa kommer att avskaffas. Jag förväntar mig att vi redan under våren 2001 kommer att se en dramatisk förändring. Detta beror, som jag sade tidigare, på att man har fått mer resurser.

När det gäller frågan om skatterna är det första skälet att medlemsstaterna som regel har en lägre normalskattesats än Sverige. Dessa länder har en lägre skatt på körkortsutbildningen, och denna skattesats tillämpas som nämnts även på körlektioner. Det andra skälet är att länder som var medlemmar i EG före den 1 januari 1991 och som vid den tidpunkten tillämpade en reducerad skattesats för viss typ av varor eller tjänster i vissa fall får behålla en lägre skattesats. Någon möjlighet för Sverige att få samma rätt att tillämpa en lägre skattesats finns inte.

Jag vill erinra om att när vi gick med i EU – och det gjorde man bra; jag vill berömma detta i kammaren – var det inte minst den moderate EU-ministern och övriga dåvarande moderata regeringsledamöter som var drivkraften, och det var de som hanterade detta. Jag ger dem ingen kritik för det; jag vill bara konstatera det. Att då kritisera nuvarande regering, eller den som fanns 1997, för att man inte hanterade detta tycker jag är lite övermaga.

Jag gör bedömningen, och det gör även våra jurister vid de diskussioner vi har haft, att vi inte kan klara att sänka momsen på just körkortsutbildning. Det är emot, precis som sades här, de regler som EU har, dvs. det s.k. sjätte direktivet. Detta får vi rätta oss efter.

Anf. 72 ELVER JONSSON (fp):

Herr talman! Jag tycker att vi ska hålla statsrådet räkning för att han ger en honnör också till en regering av annan partifärg. Det visar att landet kan fungera med olika regimer.

Men låt oss återgå till skatten. Detta beror väl på hur man ser det. Eftersom jag inte är någon skatteexpert ska jag inte göra anspråk på att vara någon domare i detta. Det är dock intressant att se vad en mycket känd professor i EU-rätt, Ulf Bernitz, sade 1996 då det var på gång att kanske

införa detta. Han fick frågan om en sådan här moms skulle kunna vara tillämplig och svarade: Det är en politisk fråga om Sverige väljer att göra en lydig anpassning eller att driva en aktiv linje inom EU på denna punkt.

Man kan väl i övrigt säga att när det gäller att anpassa, harmonisera och sänka skatter har ju Sverige inte alltid varit så anpassligt.

När det gäller VTI-statistiken säger statsrådet att man inte ska dra för långtgående slutsatser. Det kan vara ett riktigt påpekande. Men kvar står att trots att det är färre unga som kör är det fler, relativt sett, som skadas och rentav dödas, vilket tyder på att det finns anledning att ta detta på mycket stort allvar.

Jag dömer verkligen inte ut IT-baserad undervisning, herr talman. Men jag är lite rädd för att vi i olika sammanhang – det gäller också regeringsmedlemmar – kan bli alltför bländade av vad IT kan medverka till och tro alltför mycket om detta.

På något sätt tonar det fram en bild av att detta med körkort riskerar att kunna bli en klassfråga. På den punkten har statsrådet ännu inte gett något bra uppslag till hur vi skulle kunna bryta trenden att allt färre tar körkort och att det blir allt dyrare. Det skulle vara bra att få någon form av programförklaring här innan vi avslutar debatten.

Jag tror t.ex. för egen del att detta med att ungdomar nu tar körkort på löpande räkning skulle kunna prövas. Detta stressar ju eleverna, och kanske kunde man ha en konkurrens i den meningen att man öppnade för något mer av fasta priser. Vi har ju en beryktad nollvision, och jag tror att den också bör kopplas in och ses i det här sammanhanget. En annan fråga som borde prövas, som jag själv inte har någon bestämd åsikt om, är om körkortsutbildning kanske rentav skulle bli studiemedelsberättigad. Jag vet inte hur diskussionen i regeringen har gått på den punkten.

Som påpekats i debatten går en stor del av förarprovsresurserna, vilka nu har blivit något starkare, till att göra omprov. Åtminstone påstår Vägverket självt det. Sedan tar det faktiskt tid att utbilda nya provare, och många nyutbildade hoppar snabbt av till andra, kalla det gärna mer lukrativa och roliga jobb.

Jag tror alltså att vi behöver tänka igenom det här. Statsrådet har i sitt svar gjort en deklaration mer om nuläget än om den vision vi borde ha om framtiden. Jag önskar, herr talman, både att det skulle kunna bli något mer konstruktiva besked från regeringens sida och att detta sker med relativt stor skyndsamhet, eftersom besvären är så tydliga just nu.

Anf. 73 ANNA ÅKERHJELM (m):

Herr talman! Jag kan inte säga att jag är riktigt nöjd med svaret från statsrådet. Jag tror nämligen inte att jag fick något svar. Jag citerade Ulf Bernitz, men jag frågade inte vad den borgerliga regeringen hade gjort utan vad s-regeringen gjorde inför momsinförandet 1997, om man då reellt undersökte möjligheten att ha en lägre momssats. Inte heller fick jag svar på frågan om ackreditering för vissa trafikskolor, liksom exempel med bilprovningen.

Men denna fråga rör som sagt också trafiksäkerhet. Körkortsfrågan handlar även om detta. Som jag sade i mitt förra inlägg är körkortsundervisningen även, kanske framför allt, ett led i arbetet med att uppnå nollvisionen. Olyckorna med ungdomar inblandade sägs ha ökat, i alla fall i

Prot. 2000/01:50
16 januari

Svar på
interpellationer

mitt hemlän. 80 % av alla ungdomar mellan 18 och 20 år som dör gör det i trafiken. Sammantaget i Europa är dödstalen höga och antalet personskador oändligt mycket större.

När jag försökt sätta mig in i den här frågan har jag förstått att det är nödvändigt med en översyn av hela förarutbildningssystemet. Finland sägs ha ett väl fungerande system där undervisningen också väger in faktorer som självkännedom, personlig mognad etc. Det är ganska avslöjande för vilken typ av förare man kommer att bli och vilka konsekvenser som följer av detta. Finland har också lagt ned möda på att forska på detta område.

År 1997 fick Vägverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att införa ett stegvis utbildningssystem, STEFUS. Mina frågor är därför: Var ligger förslagen? Vad innehåller de? Hur har näringsministern tänkt sig?

Anf. 74 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Herr talman! Låt mig börja med att säga att när jag talar om IT är det ett stöd, ingenting annat.

Sedan vill jag säga att enligt det sjätte direktivet ska alla tjänster och varor beskattas med normalskattesatsen om det inte särskilt anges att varan eller tjänsten får beskattas med reducerad skattesats. I sjätte direktivet framgår avseende tillträde till djurparker eller annat att en reducerad skattesats får användas. Någon sådan möjlighet till reducerad skattesats finns inte i fråga om kommersiell körkortsutbildning. Det konstaterade regeringen 1997, och vi gjorde den bedömningen att det inte gick att ändra detta. Nu går det inte heller att ändra detta. Jag vidhåller den uppfattningen.

När det gäller frågan om körkortsutbildningen vill jag säga att det finns skrivningar i läroplanen om trafikutbildning. Genomslaget i undervisningen är faktiskt mycket beroende av att man har ett fullgott underlagsmaterial till lärarna. Där kan nämnas att NTF har tagit fram ett mycket bra material som kan användas.

Jag vill också säga att vissa kommuner får införa körkortsutbildning och gör det. De betalar också körkortsutbildningen. Det är mycket vanligt att man gör det i glesbygden. Man anser där att det är viktigt att invånarna har körkort med de förutsättningar de lever under. Ambitionen är också att ungdomarna ska vara kvar på hemorten som oftast är en glesbygdskommun.

När det gäller trafiksäkerheten är det klart att körkortsutbildningen är en oerhört viktig fråga. Men det innebär också att den ska ha en hög kvalitet. Det finns också ett samband mellan kvalitet och kostnader. Det alternativ vi kan söka är att staten på något sätt skulle subventionera körkortsutbildningen via statsbudgeten. Det tror inte jag är möjligt. Jag tror inte heller att det är rimligt. Än en gång: Det handlar om bättre utbildning tidigt, det handlar om bättre konkurrens och det handlar också om att vi inför andra läromedel. Jag har nämnt IT.

Det ställdes en fråga om STEFUS. Regeringen kommer inte att genomföra STEFUS i dess helhet. Det har också förts en diskussion om att man skulle öka kostnaderna för körkort till jag tror det var 20 000–25 000 kr. Men vi menar att det finns många goda förslag i utredningen som inte är kostnadsdrivande och vi kommer därför i samråd med Vägverket m.fl. att se över vilka delar av förslaget som går att genomföra utan att körkortsutbildningen

fördyras. Ett exempel är förbättrad trafikantutbildning i skolan. Det är bl.a. det som STEFUS tar upp.

Prot. 2000/01:50
16 januari

*Svar på
interpellationer*

Anf. 75 ELVER JONSSON (fp):

Herr talman! Näringsministern säger att STEFUS inte kommer att genomföras. Jag tror faktiskt att det är bra. Men då är vi tillbaka på ruta ett. Vi har inte fått något besked om vad som händer i stället, och det som borde göras har ännu inte proklamerats av statsrådet från talarstolen.

När det gäller skatten är det väl bara att säga att det här finns två skolor. Den ena är den mer socialdemokratiska modellen, att man naturligtvis inte kände vare sig ideologiska eller andra hämningar i den frågan utan tyckte att tanken var utomordentlig och god. Däremot finns det EU-rättssakkunniga som säger att man här nog kunde bjudit spetsen och fått ett annat utfall. Man hade kunnat hantera det som en utbildningsfråga och därmed inte behövt driva in en särskild moms.

Statsrådet säger att man knappast kan tänka sig någon subventionering av trafikskolorna. À la bonne heure, mot det ska ställas det som jag menar högst tveksamma och tvivelaktiga sättet att lägga på dem en extra beskattning.

Sedan kvarstår också kostnadshindret, statsrådet har inte heller rätt ut den delen. Vi har haft en hög arbetslöshet bland ungdomar och fler studerar. Men behovet att erhålla och ha körkort är fortfarande lika stort och angeläget för ungdomar. En körkortsutbildning, herr talman, har ju den fördelen att den också ger oss allmänt bättre trafikanter, och trafikanter är vi från koltåldern upp i mycket hög ålder. Därför tror jag till sist att det är mycket angeläget att på olika vägar stimulera körkortstagandet, som i sin tur underlättar för unga människor att bl.a. få jobb.

Den andra viktiga punkten är att vi också medverkar till en säkrare trafik. Det bör vara något som känns väldigt angeläget för både statsrådet och mig så här i nollvisionens tidevarv.

Anf. 76 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Herr talman! Socialdemokratisk modell – att alltid passa på att höja skatten. Får jag bara än en gång säga att när det gäller detta direktiv handlar det om kommersiell utbildning. Skillnad vore det om den var offentlig. Vi har en kommersiell utbildning, dvs. det är privata företag som erbjuder denna utbildning på en marknad. Där har vi inte, det vet både interpellanten och jag, möjlighet att sänka momsen.

De enda undantag från reglerna som finns har de länder som kom med före 1991. De länderna har fått undantag, men inga andra länder. Därför tycker jag att det är lite väl nonchalant att här säga: Socialdemokratisk modell, ni missade här, ni hade inget intresse i detta. Det är möjligt att vi som alla andra rättsstater rättar oss efter de regler som vi har kommit överens om. Vi gjorde bedömningen att det inte fanns någon annan möjlighet än att anta den moms som vi har, eftersom det handlar om kommersiell utbildning.

Jag vill också säga, som jag gjorde i svaret på interpellationen, att körskolorna får dra av den ingående momsen på bilar. Det innebär att inte hela momsen slår igenom, som man kan tro, utan det är en del av detta som slår igenom, eftersom man också gör avdrag.

Överläggningen var härmed avslutad.

20 § Svar på interpellation 2000/01:139 om fossilbränsleanvändningen

Anf. 77 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Herr talman! Åke Sandström har frågat mig vad jag avser göra för att minska användningen av fossila bränslen i transportsektorn och vilka steg jag avser att ta för att starta ett tioårsprogram för en systematisk introduktion av miljöriktiga bränslen på den svenska och europeiska marknaden.

Koldioxidutsläppen från vägtrafiken har ökat stadigt under de senaste 30 åren. Utveckling mot effektivare och bränslesnålare motorer och fordon motverkas av konsumenternas önskan om större, tyngre och kraftigare fordon samt av den ökande trafiken.

Uppgiften att minska klimatpåverkan från transportsektorn är en av de största utmaningarna när det gäller att uppfylla målen i Kyotoprotokollet. Transportsektorn är i dag starkt beroende av fossila bränslen. I många EU- och OECD-länder är sektorn den dominerande källan till koldioxidutsläpp. Utan kraftfulla åtgärder kan man räkna med att energikonsumtionen och koldioxidutsläppen från vägtrafiken kommer att fortsätta att öka kraftigt.

Det finns en mängd möjliga åtgärder för att effektivisera transportarbetet, t.ex. genom att utveckla och främja användningen av nya typer av fordon och drivsystem eller genom åtgärder för att påverka människors resande och för att minska trafikvolymen.

Det görs i Sverige stora insatser för utveckling av nya, effektiva och miljövänliga fordon inom Samverkansprogrammet mellan staten och fordonstillverkarna för utveckling av miljöanpassade fordon, inom ramen för 1997 års långsiktiga energipolitiska program och inom verksamhet som stöds av Kommunikationsforskningsberedningen, Miljöteknikdelegationen och Programrådet för Fordonsforskning.

En annan viktig möjlighet, framför allt på lite längre sikt, ligger i utvecklingen av alternativa, förnybara drivmedel.

En framgångsrik användning av alternativa drivmedel i större skala förutsätter att priset blir konkurrenskraftigt jämfört med priset på konventionella, fossila bränslen. Regeringens stöd är därför främst inriktat på forskning och utveckling med syfte att sänka kostnaderna för alternativa drivmedel.

Inom det långsiktiga energipolitiska programmet finns ett särskilt program för utveckling av ny teknik för etanolproduktion från skogsråvara. Målet är att före programperiodens slut 2004 demonstrera etanolframställning från cellulosaråvara i pilotskala.

Det går inte att i dag förutsäga vilket eller vilka alternativa drivmedel som kommer att vara av ekonomiskt och miljömässigt intresse i framtiden. Därför satsar vi på forskning och utveckling också kring flera andra olika drivmedel.

Förutom forskning och utveckling kan det finnas behov av andra insatser för att främja användningen av mindre klimatpåverkande drivmedel. Regeringen avser därför att utarbeta en strategi för användning av alternativa drivmedel. Strategin får sedan avgöra om man bör satsa på något särskilt program.

Transportområdet är på många sätt internationellt. Fordon utvecklas och marknadsförs av stora företag på en internationell marknad, oljemarknaden är internationell, vi har en internationell transportmarknad och miljö- och klimateffekterna är gränsöverskridande.

Det är därför viktigt att samarbeta internationellt. EU-samarbetet är en utmärkt möjlighet att åstadkomma långsiktiga lösningar. Miljö och klimat är ett av de prioriterade områdena för Europeiska rådets möte den 15 och 16 juni i Göteborg. Ett av våra bidrag till detta är att följa upp strategin för integrering av miljö och hållbar utveckling inom transportsektorn som ingår i den s.k. Cardiffprocessen. Denna uppföljning föreslår vi innehålla en definition på vad hållbar utveckling inom transportsektorn innebär, samtidigt som vi försöker föra fram vissa prioriteringar. En av dessa prioriteringar är att få fram en europeisk strategi för hur alternativa eller förnybara drivmedel och ny teknik ska kunna främjas på ett bättre sätt.

Anf. 78 ÅKE SANDSTRÖM (c):

Herr talman! Låt mig börja med att konstatera att omställningen av våra energisystem totalt sett torde vara en av våra största utmaningar för framtiden. Våra partier är också överens om ett omfattande omställningsprogram för den övriga energisektorn.

Vi lever i dag i ett samhälle som är beroende av förbränning av fossila bränslen. När oljebolagen höjer bensinpriset har människor som är beroende av bilen för att ta sig till arbete, service och fritidsaktiviteter inget alternativ. Vi vill att Sverige ska ta ledningen i omställningen till ett kretsloppssamhälle där vi frigör oss från vårt beroende av fossila bränslen och i stället nyttiggör flödande energikällor. Med bilar som drivs av t.ex. vätgas via bränsleceller finns möjligheter till ett transportsystem helt utan utsläpp. Ytterligare alternativ kan vara olika alkoholer.

Vägen dit är lång, men helt klart är att dessa alternativ som fordonsbränslen kommer att konkurrera ut bensin och diesel långt innan oljan är slut. En framstående representant från ett av våra större oljebolag uttryckte det som följande: Stenåldern tog inte slut på grund av brist på sten.

I näringsministerns svar finns en hänvisning till Samverkansprogrammet mellan staten och fordonstillverkarna. Vi är med på detta, och vi ser även vissa resultat i arbetet. Men till skillnad från regeringen som tar från en del av energiforskningen för att ge till en annan, har vi från Centern valt att skjuta till extra medel för just detta område. Vi i Centerpartiet skjuter till 100 miljoner kronor per år till denna för miljön så viktiga forskning. Det är olyckligt att regeringen ställer dessa två forsk-

Prot. 2000/01:50
16 januari

*Svar på
interpellationer*

ningsområden mot varandra i stället för att låta dem samverka. Det skulle alla, inte minst miljön, tjäna på i det långa loppet.

Näringsministern uppger i sitt svar att det finns en mängd åtgärder för att effektivisera transportarbetet. Nya fordon och transportsystem är åtgärder som påverkar människors resande och minskar trafikvolymen. Det är korrekt. Det är naturligtvis behjärtansvärt att näringsministern tar upp dessa exempel, men det är inte utan problem som man vidtar åtgärder för att minska resandet. Ett tydligt exempel på detta är beskattning på bränslen som i större utsträckning slår mot dem som inte har några alternativ till bilen eller just mot kollektivtrafiken, som har fått dramatiskt höjda bränslekostnader. Man erbjuder inte fler människor ett alternativ genom att fördyra i detta fall kollektivtrafiken – man slår undan benen för dem. De sammanlagda höjningarna på diesel under 1999 och 2000, plus fordonsskatten under 2000, uppvägs definitivt inte av den moms-sänkning som är vidtagen. Det kan länstrafikbolagen i våra två hemlän Norrbotten och Västerbotten bekräfta till näringsministern.

Näringsministern hänvisar i sitt svar till det energipolitiska programmet och utvecklingen av ny teknik för etanolproduktion från skogsråvara. Kan näringsministern här i kammaren vara något tydligare i sitt besked: Var kommer dessa anläggningar att etableras, och kommer dessa anläggningar att på något sätt stimuleras genom skattebefrielse? Det är viktigt att vi redan nu kan få ett besked i den frågan, så att det går att planera även för tiden efter 2004.

Anf. 79 BIRGER SCHLAUG (mp):

Herr talman! Ni som lyssnar på läktaren! Herr statsråd! Björn Rosengren säger att vi nu ska definiera vad som är en hållbar utveckling år 2001. God morgon!

Vad tror Björn Rosengren är en hållbar utveckling? Vi vet åtminstone vilket håll vi ska dra åt. Vi vet att koldioxidutsläppen måste minska med 70–80 %. En väldigt stor, nästan helt enig vetenskapsskär står bakom dessa siffror. Det är en allvarlig situation, men det är inget nytt. Det är ett sent uppvaknande.

Växthuseffekten är katastrofal på många sätt. Effekterna är våldsamma. Mycket hänger ihop med koldioxidutsläppen. Björn Rosengren sade att EU är ett utmärkt instrument för att komma till rätta med detta. Transportsektorn ökar kraftigt inom EU. Man räknar med 40-procentiga vägtransportökningar. EU är ett utmärkt sätt att komma till rätta med detta.

Men varför är då Sverige en bromskloss när det gäller dessa frågor? Varför är den svenska regeringen en bromskloss, tillsammans med moderaterna i riksdagen? Regeringen vill inte att det ska bli majoritetsbeslut när det gäller den lägsta acceptabla nivån på koldioxid. Vi har förstått att det finns olika uppfattningar mellan miljöministern och statsministern. Jag tycker att det är allvarligt att Sverige är en bromskloss för att införa majoritetsbeslut när det gäller miljöskatter. Det är allvarligt!

Jag skulle vilja veta vilken sida Björn Rosengren står på, Perssons eller Larssons? Vi ser här att Björn Rosengren indikerar att han står på Perssons sida. Det är tragiskt, för då står Björn Rosengren också på moderaternas sida. Jag tror att socialdemokraterna är vågmästare i frågan i

riksdagen – moderaterna eller vi andra. Vi behöver en gemensam lägsta nivå som kan sättas med majoritetsbeslut.

En annan fråga gäller kilometeravgiften. Björn Rosengren är tekniskt intresserad. Kilometeravgifter är väldigt smart. Man inför kilometeravgifter inom t.ex. EU. Några länder har börjat, som Björn Rosengren vet. Men Sverige ligger lite efter här också.

Kilometeravgifter innebär att det är mätning på varje långtradare. Man vet hur långt den åker i varje land. Det är konkurrensneutralt. Det spelar ingen roll om det är en åkare från Dalarna, Skåne, Polen eller Ryssland. De får betala för vad de kör i det enskilda landet. Varje land har då möjlighet att sätta höga eller låga avgifter. De som vill gå före har rätten att göra det utan att slå ut den egna åkerinäringsen. Hur ser regeringen på detta? Vad vill regeringen? Är regeringen bromskloss där också, eller vill regeringen gå vidare?

Ännu en fundering gäller upphandlingen, upphandlingsförfordningar. Vi vet att det transporteras alltmer i det som så vackert kallas för EU:s inre marknad. Det är ett jäkla transporterande fram och tillbaka. Vore det inte skäl för en regering som säger att det ska vara ett grönt folkhem osv. att ta till sig det faktum att det behövs regelverk som gör att man kan prioritera en lokal och regional upphandling så att transporterna minskar? Det var några frågor, och jag väntar mig kloka svar på alla tre.

Anf. 80 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Herr talman! Får jag börja med att säga att frågan om kilometeravgifter har diskuterats länge, och den avvisades förr därför att man tyckte att det var krångligt och administrativt besvärligt etc. I dag är det inte så. Det förs också en sådan diskussion i Tyskland. Jag tycker att man kan öppna sitt sinne och pröva det. Med detta har jag inte sagt att vi ska införa det i morgon. Men tekniken är annorlunda, och det är lättare att mäta. Det finns oerhörda fördelar med det, och därför tycker jag att vi ska vara öppna för det. Observera att jag säger att vi ska vara öppna för detta.

Vad menar jag med hållbar utveckling? Ja, som jag sade tidigare är miljöfrågorna – inte minst när det gäller transportsystemen, som är en oerhörd kraft i fråga om vi får bra eller dålig miljö – oerhört internationella. Låt mig ta ett exempel.

Tågtrafiken med gods minskar med ungefär 15 % per år, och lastbilstrafiken med gods ökar väldigt kraftigt. Om detta fortsätter kommer transport med tåg snart att försvinna. Detta kan vi inte lösa i Sverige. Om jag får ta ett exempel från mitt eget län kör Älvsbyhus gärna sina hus med tåg. När de kommer ned till Tyskland är banavgiften tio gånger högre än i Sverige. Vad väljer de då? Jo, de väljer lastbil då det blir för dyrt med tåg. Frankrike kan de inte ens åka igenom om de ska sälja sina hus i Spanien därför att de släpps inte in.

Den enda möjligheten att öka godstrafiken på tåg är att vi kommer överens om detta. Det har vi nu börjat med genom det s.k. järnvägspaketet. Vi får alltså avreglera och liberalisera tågtrafiken på det sättet att vi öppnar för andra operatörer än just dem som finns i landet, som ofta är de gamla monopolen. Gör vi inte det kommer vi att få se framför oss en utveckling där lastbilstrafiken bara tar över. Det här kommer att vara en av mina huvuduppgifter när jag nu är ordförande i bl.a. transportrådet.

Prot. 2000/01:50
16 januari

Svar på
interpellationer

Jag säger detta bara för att visa sambanden. För mig handlar det om att gå den vägen.

Jag delar uppfattningen att vi står inför stora klimatförändringar. Det har jag alltid gjort. Skillnaden är att det i dag är människan, med sitt sätt att leva, som förändrar. Då måste vi människor också försöka förändra detta, och då måste vi försöka komma överens om vad som är hållbar utveckling. Lyckas vi inte med detta kommer vi inte heller att lyckas med våra krav på att förändra och förbättra miljön. Det är vad jag menar med hållbar utveckling.

När det sedan gäller frågan om skogen och att ta vara på den i förnyelsebara bränslen finns det energicentrum i norr, i Örnsköldsvik, och det finns andra verksamheter för att man ska kunna uppnå den här forskningen. Det finns sådant som ligger hos regeringen som vi nu tittar på om vi kan utveckla än mer eller ge flera tillstånd. Med detta menar jag att jag har svarat på frågan.

Det vore olyckligt om vi redan nu började fråga vad vi ska göra efter 2004. Låt oss nu satsa koncentrerat på forskning och hitta andra drivmedelssystem och därefter se hur vi går vidare. Vi ska också veta att det finns väldiga krafter i de system vi har, dvs. i den meningen att vi har den s.k. explosionsmotorn, att vi har den byggd på bensinen och att vi har bensinstationer. Det är enorma krafter och styrsystem, och vi klarar inte att hantera det om vi inte jobbar internationellt. Där betyder EU väldigt mycket.

Anf. 81 ÅKE SANDSTRÖM (c):

Herr talman! Jag upprepar en av mina frågor: Kommer de här pilotanläggningarna att få någon stimulans i form av skattebefrielse? Det är en ganska central fråga. Jag förstår att jag aldrig kan få något svar på frågan var de kommer att föreslås.

När det gäller frågan om kilometeravgifter vill jag också gärna höra: Är det meningen att det ska införas inom vårt eget land också? Det är rasande intressant för en som är verksam och har en del insikter i skogsnäringen. Då torde vi få öppna sennena i dubbel mening, för att konstatera att det kommer att påverka den utomordentligt mycket.

I svaret anförs vidare att man har för avsikt att utarbeta en strategi för användningen av alternativa drivmedel. Det är positivt, med verkan över tiden. Men det är något svävande. Jag vill gärna höra: Vad har näringsministern för tankar om en sådan strategisk plan? Vad kan den möjligen innehålla? Finns det kanske några stolpar? När kan den komma? Är det möjligt att få något svar i den delen?

Långsiktiga spelregler på energiskatteområdet är utomordentligt viktiga för att man ska kunna bygga upp en marknad. Det är just avsaknaden av långsiktiga spelregler som har varit förödande för en utveckling av alla de här alternativen. Det har vi debatterat tidigare i denna kammare. Hur ska vi då sätta detta i relation till det som står på s. 35 i den finansplan som lades fram i höstas, att regeringen har för avsikt att bredda skattebasen genom att inkludera biobränslen i energibeskattningen? Är det möjligt att det också ingår som en strategi för regeringen att stimulera användningen av alternativa drivmedel?

Anf. 82 BIRGER SCHLAUG (mp):

Herr talman! Herr statsråd! Det här med tågtrafik är alldeles utmärkt. Det är lysande. Men jag har aldrig ställt den frågan. Det var en trevlig information i alla fall, men det tog tid från näringsministerns utmätta tid så att han kunde prata om något annat än det han ville, det han hade stängt sitt sinne för, nämligen majoritetsbeslut för en lägsta nivå på koldioxidskatt. Här får vi höra hur oerhört internationellt detta är och hur viktigt EU är. Och sedan agerar Sverige bromskloss när det gäller miljöskatter! Är det någonting vi behöver EU till är det faktiskt att lägga lägsta golv när det gäller miljön, t.ex. miljöskatter. Att Sverige och den svenska regeringen ska vara bromskloss i EU för detta är allvarligt, fruktansvärt allvarligt.

Kilometeravgifter öppnade näringsministern däremot sinnet för, och det är väldigt bra. Tekniken finns, och det fungerar och är lättadministrerat i dag. Allt finns, och det är konkurrensneutralt. Det är bra att näringsministern öppnar sitt sinne för olika tekniska lösningar – det finns några olika modeller. Men varför kan vi inte få svaret att han tycker att det här är förbaskat bra? Ser han något annat sätt att få konkurrensneutrala landsvägstransporter?

När det gäller pilotanläggningar, som interpellanten tar upp, förhindrar EU-regler det, precis som EU-regler förhindrar sänkta arbetsgivaravgifter i glesbygd, EU-regler förbjuder moms borttagande på körkort eller EU-regler sätter stopp för allt möjligt, t.ex. hur mycket etanol vi ska ha i våra drivmedel i det här landet. EU är ett helsike med sina olika regelverk, och det ställer till mycket. Då lyssnar regeringen, men sedan agerar man samtidigt bromskloss där vi skulle kunna nå framgång i miljöfrågor.

Anf. 83 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Herr talman! När jag talade om tåg var det bara för att försöka beskriva just det som ifrågasattes av Birger Schlaug, om jag förstod det rätt, dvs. EU och samarbetet i EU. Vi löser inte de frågorna utan det samarbetet. Det var det jag tog upp, bara för att vi ska förstå hur det fungerar, ingenting annat. Jag tyckte också att det passade bra med de frågeställningar jag fick.

När det gäller frågan om majoritetsbeslut delar jag statsministerns uppfattning. Jag tycker att det är rimligt att vi har den hållningen att vi inte mycket enkelt ska kunna köra över en mängd länder. Därmed har jag klarat av det.

När det sedan gäller frågan om att Sverige är en bromskloss skulle jag gärna vilja säga att Sverige ligger väldigt långt framme på flera områden, som ny teknik och alternativa drivmedel.

Det är också så att en stor del av intresset i Sverige har riktats mot etanol från skogsråvara. Som jag sade tidigare är målet att före 2004 demonstrera etanolframställning från cellulosaråvara i pilotskala. När det gäller pilotanläggningar så finns det i dag tekniska möjligheter i EU:s direktiv att bevilja skattenedsättning. Detta ska vi undersöka när planerna konkretiseras mer. Möjligheten finns alltså. Det är inte något idiotstopp.

Sammantaget kan man säga att Sverige är ett av de mest progressiva länderna på området. Vi gör väldigt mycket, men om vi ska lyckas totalt sett och uppnå alla våra mål så måste vi få med oss alla andra länder i Europa och inte minst de stora länderna. Det är ju där den största miljö-

Prot. 2000/01:50

16 januari

Svar på
interpellationer

förstörelsen finns många gånger, åtminstone om man ser till volym, med hög transportintensitet osv. Därav tågexemplet, som jag tycker är bra.

Anf. 84 ÅKE SANDSTRÖM (c):

Herr talman! Jag frågade också om tankar och visioner i den strategiska plan som ska komma samt om när den kan komma. Jag vill gärna ha några synpunkter på den.

Jag delar uppfattningen att Sverige ligger hyggligt framme på en del områden och att det gäller att få med sig inte bara EU-länderna. Det är viktigt att vi också får med oss alla partier i den här kammaren när det gäller hur viktig omställningen är inom hela energisektorn totalt sett. Detta tog ju också Birger Schlaug upp.

Mina kvarstående frågor får bli: Finns det inga besked att ge i frågan om vad den strategiska planen ska innehålla? När får vi vara med om att klubba den i den här kammaren?

Anf. 85 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Fru talman! Jag ska fatta mig kort. Regeringen avser att ta fram en strategi för alternativa drivmedel. Jag kan inte nu säga vad strategin eventuellt kan leda till för program eller insatser, men jag har ambitionen att detta ska dra i gång nu under året. Självfallet ska vi då föra en diskussion om det här i kammaren, inte minst med våra samarbetspartier och inte minst med Centerpartiet eftersom det är ett av de bärande partierna när det gäller den överenskommelse som gjordes om energipolitiken. Men vi ska även diskutera med våra samarbetspartier så att vi får en bred uppslutning kring detta program.

Överläggningen var härmed avslutad.

21 § Svar på interpellation 2000/01:140 om transportsystemet

Anf. 86 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Fru talman! Viviann Gerdin har frågat mig hur regeringens strategi för att ställa om transportsystemet i hållbar riktning ser ut.

Grunden för arbetet står att finna i den transportpolitik som lades fast i den transportpolitiska propositionen (prop. 1997/98:56) *Transportpolitik för en hållbar utveckling*. I denna finns fem delmål utformade; ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en positiv regional utveckling och en god miljö.

Ett hållbart transportsystem innebär att ekonomiska, sociala och ekologiska aspekter måste beaktas samtidigt. Det är inte konstruktivt att enbart fokusera på en del i hållbarhetsbegreppet. Hållbarhetsfrågorna är dessutom till sin karaktär internationella. Vi kan inte lösa problemet i varje land för sig eftersom vi har en internationell transportmarknad att beakta. Men förvisso kan ett land föregå med gott exempel, vilket Sverige har gjort i t.ex. förslaget till direktiv om nationella utsläppstak för vissa luftföroreningar. Ett annat exempel som vi försöker sprida är miljödifferentierade flygplats- och farledsavgifter – för att bara nämna några exempel.

EU-arbetet är centralt i hållbarhetsarbetet för att nå långsiktiga lösningar. Det är något som jag tar fasta på, inte minst nu under ordförandeskapet. Miljö är ett av de prioriterade områdena inför toppmötet i Göteborg. Ett av våra bidrag till detta är att följa upp strategin för integrering av miljö och hållbar utveckling inom transportsektorn, som ingår i den s.k. Cardiffprocessen. Denna uppföljning föreslår vi innehålla en definition på vad hållbar utveckling inom transportsektorn innebär. Samtidigt försöker vi föra fram vissa prioriteringar. En av dessa prioriteringar är att få fram en europeisk strategi för hur alternativa och förnybara drivmedel och ny teknik ska kunna främjas på ett bättre sätt. Jag har en vision om att detta ska leda till att alternativa drivmedel har en markant del av marknaden inom en snar framtid.

Under ordförandeskapet kommer det också att hållas ett högnivåmöte om ny teknik för säkrare och miljövänligare transporter. Det mötet sker i början av juni i Trollhättan.

Naturligtvis jobbar vi också samtidigt nationellt med frågan. Gods-transportdelegationen kommer t.ex. att presentera sitt resultat sommaren 2001. I denna delegation arbetar statliga myndigheter och näringsliv gemensamt med hållbarhetsfrågorna. Delegationens huvuduppgift är att ta fram en samlad trafikslagsövergripande godstransportstrategi med syfte att effektivisera godstransportsystemet och att göra det säkert och ekologiskt hållbart.

Utöver detta sker ett intensivt arbete på sektorsmyndigheterna med att skapa ett mer hållbart transportsystem. Arbetet med kvalitetssäkring av transporter och sparsamt körsätt är bra exempel på detta.

Därutöver sker också forskning och utveckling allmänt genom i synnerhet Samverkansprogrammet mellan staten och industrin om utveckling av miljöanpassade fordon samt Verket för innovationssystem och Energimyndighetens arbete med energieffektivisering i transportområdet, alternativa drivmedel, motorer och drivsystem.

Anf. 87 VIVIANN GERDIN (c):

Fru talman! Jag börjar med att tacka näringsministern för svaret. Jag vill också påpeka att jag i mångt och mycket kommer att beröra samma ämnen som tidigare har diskuterats av föregående interpellant. Men jag anser att frågan är så viktig att den tål att i vissa delar upprepas.

Svenska regeringens företrädare uttalar ofta i EU-sammanhang att Sverige ska gå i spetsen för förnyelse och omställning av transportsystemet. Det är med anledning av det som jag har ställt denna fråga. Jag finner det nämligen befogat att få ett klargörande av vilken strategi regeringen har för att transportpolitiken ska få den förnyelse som vi behöver för att nå målet om en hållbar utveckling.

Utvecklingen de senaste åren går i fel riktning. Dagens problem är att utsläppen bara ökar. Av växthusgaserna är det främst koldioxidutsläppen som ökar. Vi är många som undrar över och oroas av kopplingen mellan koldioxiden och utsläppen och de senaste årens häftiga nederbörd i landet, nu senast i mitt hemlän Värmland, som förligen har dränkt nästan hela länet. Speciellt oroande är de extrema vädersituationer som uppstår allt oftare. Läget är allvarligt, och vi tycker att det är hög tid att man agerar gemensamt både nationellt och internationellt för att få någonting till stånd för att förhindra detta. Det krävs naturligtvis kunskap, men vi

anser att det finns en stor kunskap när det gäller alternativa bränslen i dag. Men därutöver fordras också mod och vilja, speciellt från de politiskt ansvariga.

Näringsministern påpekar i sitt svar att ekonomi och sociala och ekologiska aspekter måste beaktas samtidigt. Men om vi blickar bakåt kan vi se att regeringen har haft lättare för att höja skatter på fossila bränslen därför att det har dragit in mer pengar till statskassan. Däremot har regeringen haft svårare för att stimulera fram miljövänliga alternativ därför att de medför ett bortfall i statskassan. Men de ger vinster längre fram! Beskattning och miljöklassning är viktiga instrument som vi ska använda för att kunna introducera gröna bränslen.

Regeringens agerande har missgynnat de ekologiska och sociala aspekterna. Sverige måste bli tydligare och bättre i sin miljöpolitik om vi ska bli trovärdiga ute i landet och även inom EU. Ett kretsloppsanpassat samhälle ger positiva miljövinster. Ren luft, rent vatten och giftfria marker är en investering för framtiden. Det kan inte nog understrykas.

Det andra skälet för en övergång till ett miljöanpassat bränsle är de stora möjligheter vi har till en inhemsk produktion som skulle skapa nya arbetstillfällen på många platser runtom i landet ute på landsbygden och i glesbygden där man i dag har svårt att skapa nya jobb. Med anledning av det vill jag ställa en fråga. Vart tog målsättningen vägen att beakta de sociala och ekologiska aspekterna och inte bara de ekonomiska?

Anf. 88 PER LAGER (mp):

Fru talman! Jag tackar också näringsministern för svaret. Det behövs skärpta miljöregler för lastbilstrafiken. Det tror jag vi är överens om. Anledningen är framför allt att vi vill föra över de tunga transporterna till järnvägen parallellt med att vi vill införa alternativa drivmedel för de lastbilar som blir kvar. Jag har i ett annat sammanhang fått besked från näringsministern att järnvägstrafiken och satsningen på den sätts i första rummet när det gäller de här godstransporterna. Men nu hör jag också näringsministern säga att detta ser ut att gå åt ett annat håll i Europa och i EU.

Hemma i mitt län, Bohuslän, accentueras problemen med den tunga lastbilstrafiken på E 6:an. Just där skulle det vara ett bra alternativ att föra över de tunga transporterna till järnvägen.

Jag skulle vilja fråga ministern, om han har tid att lyssna, vad han anser att de innovativa handlingarna nere i Europa betyder. Vad tycker man här? Det gäller t.ex. CMT-märkningen, dvs. den här europeiska transportorganisationens system. Man skyltar upp lastbilarna med olika bokstäver för att på det sättet se till att de skaffar sig ett bättre miljöansvar. Det innebär att man styr över till att minska det sämre drivmedlet och tittar på vad man fraktar och hur man fraktar det osv. Här går både Österrike och Tyskland före. Det är väldigt viktigt att kunna gå före.

I Schweiz, och snart i Luxemburg, har man infört ett system med sändare, s.k. transpondrar, på lastbilarnas vindrutor som sedan styr precis vilken avgift man får betala för att transportera med lastbilar genom de här länderna. De här avgifterna är bra på det sättet att de går tillbaka till de miljövänligare transporterna.

Näringsministern påstår att det pågår ett arbete, och det är säkert så, men jag menar att det trots detta går för långsamt. Var går Sverige före

någonstans? Näringsministern svarar att vi gör det när det gäller att föreslå direktivet om nationella utsläppstak för luftföroreningar. Men detta är ju ett förslag. Kan vi inte, precis som Österrike, Tyskland och Schweiz, ta tag i saken, göra någonting praktiskt och gå före? Det vill jag ha svar på.

Prot. 2000/01:50
16 januari

Svar på
interpellationer

Anf. 89 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Fru talman! Vi har debatterat detta med CMT tidigare när det gäller svenska lastbilar och svenska åkare. Jag tycker att det ligger väldigt mycket i det. Men jag vill ändå säga att när det gäller bränsle, kvalitet på fordon, säkerhet i fordon, utbildning av chaufförer och deras kunskaper om miljö tror jag att nästan inget land kan mäta sig med Sverige. Detta är lite av vårt problem i den meningen att med den öppna marknaden finns det många europeiska åkare som kör i Sverige med s.k. tredje-landschaufförer. Det är alltså en ren social dumpning. De kör också med dåliga bilar. Det är oftast inte svenska bilar. Det är också en av mina huvudfrågor som vi ska ta upp under ordförandeperioden. Jag tror att vi kan konstatera att vi är mer än väl framme i jämförelse med de länder som nämns här.

När det sedan gäller detta med alternativa drivmedel kan jag konstatera att det finns hinder som måste övervinnas, och de ska övervinnas. Men man måste också se dessa hinder. Låt mig nämna tre.

Det finns tekniska hinder när det gäller produktion, distribution och användning av drivmedel.

Det finns acceptansfrågor. Folk vill ha bilar med lika bra prestanda som dagens teknik erbjuder, och det ska vara lätt att få tag på drivmedel.

Det tredje hindret handlar om kostnader. På sikt måste kostnaderna för alternativen av egen kraft vara konkurrenskraftiga med den konventionella tekniken.

I den situationen finns ett starkt inslag av hönan och ägget. De som skulle kunna producera nya drivmedel tvekar så länge det inte finns fordon som kan använda bränslet och en efterfrågan på bränslet. Fordons-tillverkare utvecklar inte fordon för bränslen som inte är lätt tillgängliga och efterfrågade på marknaden. Människor tvekar att välja nya typer av fordon och drivmedel så länge man inte är övertygad om att de fungerar lika bra som konventionella bensin- och dieseldrivna bilar i vardagen.

Jag tycker att man måste ha detta framför sig. Därför måste vi vara oerhört progressiva. Vi måste gå före alla andra. Vi måste hitta ny teknik etc., och det gör vi. Men vi måste också inse att det inte går att hoppa över något av de här hindren. De måste hanteras, annars kommer vi inte att nå någonstans. Därför ska vi här, som i många andra fall, driva detta med kraft. Men om det går för fort, i den meningen att vi inte riktigt har klarat ut vad detta leder till, kan det faktiskt bli en *backlash*. Jag tycker faktiskt att vi gör en riktig bedömning här.

Sedan finns det flera fordonsflottor för alternativ i normal trafik i dag. Vi har t.ex. etanolbussar i Stockholm och naturgasfordon i Göteborg. Det finns även elbilar och personbilar för etanol och biogas.

Jag menar att vi faktiskt ligger i spetsen i Europa här, men vi kan göra mycket mer. Detta är någonting som vi måste driva inom EU, och jag ska återkomma i nästa inlägg till vad vi ska göra under vår ordförande-

deperiod. Dessutom måste vi självfallet göra mycket mer nationellt än vad vi har gjort.

Sedan tas skatten på fossila bränslen upp här. Vi har en energipolitik som innebär att vi har väldigt hög skatt på fossila bränslen därför att vi ska kunna stimulera användning av andra bränslen på marknaden. Det är själva poängen.

Anf. 90 VIVIANN GERDIN (c):

Fru talman! Jag vill börja med att säga: Välkommen till Värmland, näringsministern! Jag tycker absolut att han ska göra ett studiebesök. Jag ska tala om varför.

Det är precis som näringsministern säger att man kan göra mycket mer. Värmland kan vara en miniatyr som kan ge en väldigt bra bild av hur läget är, vad man vill och vad som är möjligt i det fortsatta arbete som vi efterlyser. Det finns ett väldigt stort intresse i Värmland för att starta en etanolfabrik. Det finns också redan i dag möjligheter att ta sig runt i Värmland med etanolbilar. Det finns ett företag som har mackar på fem ställen. Det är naturligtvis inte möjligt att ta sig fram överallt, men det är en god början.

Därutöver har vi något intressant. Man har för avsikt att starta ett projekt där arbetslösa ska jobba med att bygga om befintliga fordon för att de ska kunna köras på etanol.

Det är naturligtvis intressant vad etanolen i sig kostar. Annars är det här inte möjligt att genomföra. Det är därför vi lägger så stor vikt vid att man ska medge skattelättnader för etanolbränsle.

Under hösten skilde det 2 kr mellan priset på etanol och priset på bensin. Det är för lite för att få människor motiverade att verkligen satsa och även känna att det är en långsiktig satsning.

Det som företrädare för etanolbranschen i Värmland efterlyser är en strategi, som jag tidigare påpekade. Det har även andra efterlyst. Man hävdar att regeringen säger en sak, menar något annat och gör något tredje. Med de förutsättningarna är det klart att det är få som verkligen vågar ta steget och satsa kapital i en fabrik när man inte riktigt vet var det slutar.

Därutöver är etanolframställning arbetskraftsintensiv. Det bidrar till höga kostnader genom lönekostnaderna.

Men det ger också många jobb. I USA har nuvarande etanolproduktion redan skapat 190 000 jobb. Jag tycker att det är lite oroande att höra att man fortfarande är på forskningsstadiet här i Sverige när det finns många andra länder som redan har kommit så långt att man har en omfattande etanolproduktion.

Så till de här hindren, acceptansen och prestandan. Hindret i dag är de politiska besluten. När det gäller prestandan och acceptansen är jag övertygad om att man kan få människor att köpa det om nivån skulle vara något lägre eftersom de vet att det är en god insats för miljön.

Jag återvänder till kostnaden. Det är den som sätter stopp för det hela. Det är för dyrt i dag att enbart satsa på etanol. Priset måste ned.

Jag tycker att det är beklagligt att regeringen säger nej till att bevilja fler pilotprojekt för att lansera det gröna bränslet med hänvisning till skattebortfallet. Återigen lyser det igenom att det är de ekonomiska

aspekterna som väger tyngst. Men miljökostnaderna kommer förr eller senare om vi inte gör något åt det här nu.

Prot. 2000/01:50
16 januari

Anf. 91 PER LAGER (mp):

Fru talman! Ja, näringsministern, problemen är globala. Men de är också regionala och lokala. Det var därför jag nämnde E 6 genom Bohuslän. Vi har där kraftiga effekter på vår natur – den är oerhört känslig – precis som man har i Österrike och Schweiz. Den tål inte mer. Den har fått mer än vad den tål. Dessutom tillkommer bullernivåer för de människor som bor omkring, men det är en annan aspekt på problemet.

Näringsministern nämnde här att man måste ta hänsyn till alla aspekter, framför allt ekonomiska, sociala och ekologiska aspekter. Javisst ska man det. Men man måste också göra en prioritering. Vad är det som är viktigast?

Näringsministern räknade upp några hinder: de tekniska hindren, acceptansen, kostnaden.

Javisst, men det är ju bara att sätta rätt pris på varje sak. Det är ju att sätta det rättvisa priset. Vad kostar det i längden i ett ekologiskt hållbart samhälle, i ett socialt hållbart samhälle, att inte prissätta på rätt sätt nu?

Politik är förvisso att vilja, men det är också att handla därefter. Det är där knuten ligger. Vet vi vad det är som behövs måste vi handla därefter. Vi måste sätta utsläppen från fossila bränslen, användandet av tunga transportbilar i relation till det andra vi har, nämligen alternativen. Och så ska vi sätta priserna på det sättet att människor automatiskt inser att det här är så förödande för vår framtid att vi måste välja det andra. Och det ska också löna sig kortsiktigt, inte bara långsiktigt.

Därför menar jag att när det gäller att gå före måste regeringen visa att man vill och kan handla, inte bara avvakta och vänta.

Anf. 92 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Fru talman! Låt mig börja med etanolen. Vi har en anläggning i Norrköping, Agro – alltså jordbruksprodukter. Vi har också, utan att nu föregå detta, en ansökan om ett pilotprojekt som handlar om skog. Det tror jag är väldigt intressant. Vi för en diskussion inom Regeringskansliet. Var vi hamnar vill jag ännu inte säga. Men vi håller i alla fall på att pröva detta.

Som jag sade tidigare kommer regeringen att ta fram en strategi för alternativa drivmedel. Frågan om s.k. pilotprojekt och möjligheterna till befrielse från energiskatt och koldioxidskatt på bränslen som används i viss försöksverksamhet är naturligtvis en viktig del i detta arbete. Strategin är till för att skapa den tydlighet som efterfrågas. Där får vi vänta lite. Vi kommer med den. Jag hoppas att vi ska kunna klara ut det under det här året och därmed kunna tydliggöra detta. Det var vi inne på i en tidigare interpellationsdebatt här.

Så till frågan om EU. Låt mig kort ta de frågor vi kommer att prioritera. Toppmötet i Göteborg ska innehålla fyra till fem prioriteringar där arbete inleds eller kommer att fortsättas omedelbart. Det är vårt sätt att göra den här strategin mer operativ.

Det handlar om att analysera hur strategin kan implementeras för att uppnå ett hållbart transportsystem som kombinerar förutsättningar för

*Svar på
interpellationer*

naturens begränsningar med möjligheten att stimulera ekonomisk tillväxt och skapande av nya jobb och investeringar.

Det handlar om vidareutveckling av både lång- och kortsiktiga indikativa mål för transportsektorn inom miljöområdet.

Det handlar om att utveckla en europeisk strategi för alternativa drivmedel och en ny teknik inom transportsektorn.

Det handlar om att säkerställa en långsiktig rapportering från miljöbyrån i Köpenhamn.

Det handlar om att förespråka och underlätta för användning och utveckling av tekniska instrument för avgiftssystem som bättre tar till vara internaliseringen av kostnader inom transportsektorn, för att ta några punkter.

Om vi nu ska klara av detta, något som i alla fall vi tre är överens om, måste vi gå den här vägen. För att repetera vad jag har sagt tidigare tycker jag ändå att vi i Sverige hittills har lyckats väldigt väl.

Avslutningsvis till etanolen. Den har ju också klimateffekter beroende på vilken råvara vi har i processen. Det är ju inte bara så att man säger att etanolen är ren och bra. Det beror på vad vi har för råvara som kan få mycket olyckliga konsekvenser för miljön.

Det här med att satsa på vedråvara, som det finns mycket av, är en process som ekonomiskt kan bli mycket effektiv, som passar vårt land och som även kommer att påverka miljön mindre än andra processer där man har andra råvaror än etanol. Det är också viktigt när man gör bedömningar. Där är jag tillbaka vid att vi nu ska ta fram en strategi där vi ska kunna beskriva den tydlighet som efterfrågas.

Anf. 93 VIVIANN GERDIN (c):

Fru talman! Till näringsministern vill jag avsluta med att säga att det har tagit tid. Det tror jag att alla kan instämma i. Det är ju några år sedan vi fattade beslut om att det skulle vara ett etappmål vad gäller koldioxidutsläppen. Till år 2010 skulle vi befinna oss på 1990 års nivå. Det är oroande att vi inte alls ens har påbörjat arbetet med att nå det målet.

När det gäller en omställning i transportsektorn handlar det om en övergång till ett miljövänligt bränsle. Men det handlar naturligtvis också om en omställning till ett miljövänligare transportslag. Därför är det verkligen oroväckande, precis som det har påpekats tidigare, att tågets andel av transporter sjunker med 1 %. Vi kan se att biltrafiken ökar, och vi ser också att flygtrafiken ökar mycket. Vi känner också till att det har stor påverkan på miljön.

Även kraven på hög transportkvalitet är i farozonen. Inte heller dem kommer man enligt SIK A att kunna motsvara. Till viss del bidrar den dåliga vägstandarden till detta.

Sammanfattningsvis går transportpolitiken, både vad gäller person- och godstrafik, helt enkelt åt fel håll. Vi måste vara överens om att vi inte ska låta dessa handlingar bara bli ytterligare dokument till de övriga. Låt oss ta steget att göra någonting av detta. Jag tror fortfarande på att forskningen har kommit så långt att man kan våga satsa på detta. I stora länder som Brasilien och USA är etanolen beprövad på bred basis och fungerar, även om den inte utvinns ur skogsråvara.

Anf. 94 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Fru talman! Birgitta Sellén har ställt två frågor:

Vilka åtgärder avser jag att vidta för att järnvägen ska kunna bibehålla och utveckla sin roll i transportsystemet?

Hur avser jag att agera för att de fastställda långsiktsplanerna för transportinfrastruktur ska kunna fullföljas?

Jag vill börja med att besvara frågan om att fullfölja gällande infrastrukturplaner. Jag håller med Birgitta Sellén om att det är bekymmersamt att vi för närvarande ligger efter i genomförandet av de nationella infrastrukturplanerna. Infrastrukturuområdet har fått ge sitt bidrag till den budgetsanering som regeringen framgångsrikt genomfört. Min bedömning är att det fortfarande finns goda möjligheter att slutföra de gällande planerna till år 2007, som är det sista året i planerna.

Vad gäller stomnätsplanen ligger 57 % av investeringsvolymen under den tioåriga planens första fyra år. Det medför att eftersläpningen framstår som mycket stor nu när tre år har gått. Regeringen klargjorde emellertid redan i budgetpropositionen för år 1999 att en rimlig målsättning var att varje år genomföra investeringar på en nivå som motsvarar den genomsnittliga nivån i stomnätsplanen. För de första fyra åren ligger vi sammanlagt strax under denna genomsnittliga nivå.

Det pågående genomförandet av järnvägsåtgärder i stomnätsplanen och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur är ett viktigt bidrag för att bibehålla och utveckla järnvägens roll i transportsystemet. För att besvara den andra frågan vill jag också nämna några andra viktiga insatser.

Den 14 december beslutade regeringen att uppdra åt Banverket att planera för en utbyggnad av spårkapaciteten genom centrala Stockholm. Utbyggnaden är ett av landets mest angelägna järnvägsprojekt. Den kommer att få positiva effekter på resmöjligheterna till och från Stockholm, men även följeffekter i form av färre störningar i andra delar av landet. Planeringsarbetet bör genomföras så att en utökad spårkapacitet kan tas i drift senast år 2011.

Fru talman! Jag arbetar aktivt för en förnyelse, vitalisering och harmonisering av det europeiska järnvägssystemet inom EU. Jag är övertygad om att järnvägssektorns utveckling i EU är av avgörande betydelse för möjligheterna att skapa konkurrenskraftiga och kundorienterade järnvägstransportlösningar även i Sverige. En väl fungerande internationell godstrafik på järnväg är betydelsefull för exportinriktade företag som är verksamma i Sverige. En stark utveckling av järnvägen i Europa ger möjlighet för tillverkarna att utveckla och erbjuda nya effektiva fordon och annan utrustning till lägre priser.

År 1970 utfördes drygt 20 % av transportarbetet inom EU-medlemsländerna med järnväg. År 1998 hade denna andel sjunkit till mindre än 10 %. Även persontrafikens andel på järnväg har minskat. Järnvägens utveckling har hämmats av att det finns många olika tekniska system och standarder som medför att tågen blir tekniskt komplicerade och kostsamma. Andra hinder för utvecklingen är olika administrativa system och

*Svar på
interpellationer*

olika avgiftssättning för att utnyttja järnvägsinfrastrukturen. Inom EU arbetar vi för att komma till rätta med detta.

Efter flera års diskussioner nåddes i november 2000 förlikning mellan parlamentet och rådet om det s.k. järnvägspaketet. Förlikningen innebär bl.a. att ett särskilt nät, TERFN, definieras, där alla järnvägsföretag ska ha rätt att utföra internationell godstrafik. Denna rätt utvidgas till att gälla unionens hela järnvägsnät sju år efter paketets ikraftträdande. Detta är ett steg på vägen mot öppna järnvägar.

Under det svenska EU-ordförandeskapet kommer kommissionen att lägga fram förslag till unionens framtida transportpolitik. Jag avser att ta vara på denna möjlighet att driva en diskussion om hur vi ska kunna åstadkomma väl fungerande, effektiva och långsiktigt hållbara transporter. Självklart har då järnvägarna en viktig roll. Jag ser också positivt på att kommissionen aviserat att den avser att lägga fram ytterligare förslag till åtgärder inom järnvägsområdet i juni 2001. Det är angeläget att ta ytterligare steg mot ett modernt järnvägssystem i Europa.

Regeringen kommer att lägga fram en infrastrukturproposition i höst. I den blir det viktigt att konkretisera och föra vidare den svenska transportpolitik för en hållbar utveckling som beslutades 1998. En fråga som är intressant i det sammanhanget är t.ex. hur man på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt kan vidga arbetsmarknadsregioner med nya järnvägsförbindelser.

Anf. 95 BIRGITTA SELLÉN (c):

Fru talman! Tack för svaret, näringsministern! Infrastrukturplanerna – ja, det är mer än bekymmersamt med dem. Näringsminister Rosengren verkar för det mesta vara väldigt optimistisk och lovar saker som sedan inte riktigt håller. Förhoppningarna om att kunna slutföra gällande planer till 2002 är nog lite överoptimistiska. Enligt Banverkets generaldirektör kommer investeringarna vid utgången av 2002 att ligga 7 miljarder efter stomnäsplanen. Generaldirektör Bylund säger i tidningen Rallaren: Slutsatsen av detta är att stomnäsplanen inte kan fullföljas.

Näringsministern säger i interpellationssvaret att målsättningen är att genomföra investeringar på en nivå som motsvarar den genomsnittliga nivån i stomnäsplanen. Detta verkar inte Banverket tro på. En stor del av investeringsbudgeten kommande år består av pågående projekt där pengarna redan är in-tecknade. Det innebär att många nya projekt är uppskjutna minst tre år. Den lista som jag har sett innehåller 21 uppskjutna projekt.

Att man då ska kunna ”bibehålla och utveckla järnvägens roll i transportsystemet”, som ministern så optimistiskt svarar på min fråga om hur de långsiktiga transportplanerna ska kunna fullföljas känns orealistiskt. Det oroar mig verkligen att jag inte har fått bättre svar på den frågan. Svaret är egentligen bara en nulägesrapport, och det var inte det som jag hade bett om. Men jag kan kanske vara lite behjälplig med lösningar.

Fru talman! PPP-projekt är kanske en lösning när pengarna tryter. Vi har ju en hel del goda exempel på lyckade PPP-projekt, t.ex. Arlanda-banan, som innebär att transporttiden från Arlanda har blivit ned till en tredjedel av den tid som åtgår med buss eller bil under rusningstid. Tid är viktig, och kan vi förena förkortad restid med miljövänligare transportmedel har vi mycket att vinna.

I min interpellation har jag frågat om möjligheten att utveckla transportsystemet. I svaret kan jag läsa en del visioner som jag hoppas att näringsministern ska lyckas med. Bl.a. avser ministern att driva en diskussion med EU-kommissionen om framtida transportpolitik. Det blir nog en grannlaga uppgift att få gehör för ett modernt järnvägssystem i Europa. På kontinenten visar de sig ha större benägenhet att frakta gods på långtradare. Det har vi pratat om i tidigare debatter under kvällen. Med dagens snitthastighet på godståg i EU kan man förstå det. Transporterna med bil bör gå betydligt snabbare. Snitthastigheten för godstågen inom EU ligger på 14 kilometer i timmen.

Även inom vårt eget land är det en ganska svår uppgift att utveckla järnvägens roll i transportsystemet. Järnvägen tappar hela tiden till åkerierna. Åkerierna har ökat med 200 % från 1970 till 1998. De fraktar t.o.m. vattentetrorna som sedan placeras ut i persontågen.

Prognoser visar att godstrafiken med lastbil kommer att öka med ytterligare 40 % under de kommande tio åren. Det är visserligen positivt för åkerinäringen, men knappast för miljön. Hur mycket ökar utsläppen av koldioxid av det? Redan i dag står lastbilarna för 20 % av koldioxidutsläppen i EU. Hur påverkas klimatet av det? Vi måste lära oss av allt det regnande som varit under år 2000. Om mycket av det förorsakades av uppkomna klimatförändringar gäller det att snabbt överföra transporter till miljövänligare alternativ. Dessutom är det viktigt att avlasta våra vägar tung trafik så långt det är möjligt.

Anf. 96 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Fru talman! Birgitta Sellén säger att jag lovar och lovar. Jag tycker att det är lite fräckt. Hon får faktiskt tala om vad jag lovar och inte håller.

Birgitta Sellén tar upp frågan om investeringar. 60 % av investeringarna i Banverkets plan ligger de fyra första åren, dvs. planen är framtung. Det var det jag försökte beskriva. Därför tror jag, utan att behöva bli beskylld för att lova och lova, att vi ändå kommer att klara av det enligt den plan vi har för 2007. Det var det jag försökte uttrycka. Jag kräver faktiskt en viss respekt i det avseendet.

Regeringens ambition efter budgetsanering har varit att genomföra 10 % av planen per år, alltså ca 40 % de fyra första åren. Sedan ska vi försöka hämta hem det andra. Detta vill jag säga i all ödmjukhet. Det är inte att lova, utan det är vår ambition. Jag tror också att vi ska klara av det.

När det gäller järnvägsutveckling prioriteras höjd bärighet och utökad lastprofil för godstrafiken på järnväg. Dessutom skapas förutsättningar för samverkan och ett effektivt tågssystem i södra Sverige och på Själland genom att förberedelse för elektrifiering av Blekinge kustbana pågår, så att elektrifiering kan startas år 2004.

Banverket sköter nyinvesteringarna, som sker på många ställen. Låt mig nämna några, förutom elektrifieringen av Blekinge kustbana. Nyinvesteringar pågår år 2001 t.ex. på Årstabron, Kallhäll-Kungsängen, Gävle-Östersund, Storflon-Storlien, Helsingborg-Kävlinge och höjning av maximal axellast till 30 ton på Malmbanan. Bara för att tala om vår kreativitet kan jag nämna att vi klarade av Malmbanan därför att LKAB fick låna ut pengar. Vi har gjort många sådana lösningar när det gäller just industrin, för att ta upp detta med PPP-lösningar.

Flera större nysatsningar planeras också, t.ex. att öka kapaciteten Valskog–Arboga, Eskilstuna–Folkestad och i Göteborg, dubbelspår i Kungsbacka, bangårdsombyggnad i Mjölby och resecentrum i Gävle. När det gäller större projekt från länsplanerna kan jag säga att det genomförs elektrifiering och spårupprustning Malmö–Ystad–Simrishamn, spårupprustning Falun–Grycksbo och banupprustning Kristianstad–Gullberna samt Lycksele–Storuman.

Med detta menar jag att det görs mycket.

Jag målade upp en svart bild av järnvägsutvecklingen. Låt mig avslutningsvis i detta inlägg få ge en något ljusare bild. Man kan nu konstatera att persontrafiken på järnväg har haft en mycket positiv utveckling i Sverige. Den har ökat under hela 90-talet. Under 1999 ökade tågresandet mätt i personkilometer med hela 7 %. Enligt Banverket var tågresandet 1999 det högsta som någonsin noterats. Det är väl i alla fall ganska positivt. Det finns fog för att säga att den svenska järnvägspolitiken under 1990-talet varit framgångrik.

Utvecklingen inom EU har, som vi har sagt, inte varit lika positiv. Järnvägens problem på kontinenten drabbar också svenskt näringsliv. Det finns därför starka skäl för den svenska regeringen att driva på att man öppnar järnvägen, har rimliga banavgifter etc. för att framför allt få ned godstrafiken med lastbil.

Anf. 97 BIRGITTA SELLÉN (c):

Fru talman! På fyra minuter vill jag inte gå in på det som sagts om att lova. Det är inte järnvägsfrågor jag tänker på, utan andra saker.

Det är positivt att tågresandet för personer har ökat. Det jag här vill lyfta fram är godstransporterna.

Näringsministern nämnde många projekt som är i gång. Jag har en lista på 21 projekt som inte kommer att verkställas utan skjuts upp i minst tre år. Det finns också stora bekymmer och problem att lösa.

Det är precis som näringsministern säger när han svarar på mina frågor, att man måste skaffa en konkurrenskraftig och kundorienterad järnvägstransportlösning i Sverige. Det borde väl inte vara så svårt. I dag är det mer lönsamt att frakta med bil än med tåg. Jag har t.ex. talat med en som driver en mekanisk verkstad. Verkstadsområdet ligger ca 10 meter från järnvägen. Jag frågade hur mycket de fraktade med järnväg. Inte en skruv, blev svaret. Det är sådant vi behöver få att fungera bättre.

Det är billigt att frakta med lastbil. Om vi ska förflytta oss härifrån till järnvägsstationen är det billigare att ta en lastbil än en taxi. Kostnaden beräknas till 100 kr per mil, i stället för som med taxi 110 kr per mil. Det är rätt märkligt.

Fru talman! Näringsministern säger att det är intressant hur man på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt kan vidga arbetsmarknadsregioner med nya järnvägsförbindelser. När man investerar i nya järnvägar så gäller det att man bygger så att det inte uppstår flaskhalsar.

Jag kommer från Västernorrlands län. Där håller vi på att få en ny järnväg, Botniabanan. När – eller jag kanske ska säga *om* – den blir färdig skapar det stora möjligheter för Norrlandskusten med transporter. Dessvärre kommer det, som det ser ut i dag, att skapas en flaskhals längs Ådalsbanan, sträckan från Nyland till Sundsvall. Om inte tillräckligt med pengar avsätts för upprustning av den kommer Botniabanan antagligen

inte att kunna utnyttjas till fullo. Dessutom är det viktigt att banan upprustas och står klar ungefär samtidigt med Botniabanan. I annat fall kommer lastbilar att fortsätta att sköta om transporterna i Norrland.

Jag sade om Botniabanan blir klar. Det kanske tar en liten förklaring. Under den senaste veckan har det varit stora debatter. Jag vet inte om näringsministern har tagit del av dem. Vd:n för Botniabanan och miljöminister Kjell Larsson är nämligen i dispyt vad gäller miljöhänsyn. Miljöministern har gått ut och sagt att han funderar på att stoppa bygget. Jag vill ge det som en information. Det är ett orealistiskt och oansvarigt uttalande. Man har börjat satsa pengar, och sedan kan en minister säga på det sättet.

När det gäller Ådalsbanan skulle PPP-projekt vara en bra lösning för att få i gång upprustningen. I Norrland finns råvaror som har stor betydelse för hela landets ekonomi. Miljön är också ganska bra. Men vägarna är dåliga. Se därför till att värna miljön och minska belastningen på våra vägar, så kan vi i norra Sverige även minska på koldioxidutsläppen. Då kan vi med råge leva upp till Kyotoprotokollets mål.

Anf. 98 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Fru talman! Jag tycker ändå att jag skulle få veta något om alla löften jag givit men inte hållit. Det handlar om en viss respekt.

Får jag sedan ta frågan om Ådalsbanan. I stomnätsplanen i dag har Banverket 1,6 miljarder. Det kan bli mindre och det kan bli mer. Jag vet inte hur Banverket hanterar det. I dag har Banverket 1,6 miljarder i sin plan. Man får förutsätta att Banverket använder de pengarna.

Saneringen av ekonomin här i Sverige gjordes av den socialdemokratiska dåvarande regeringen och av Centerpartiet. Vi lade i riksdagen fram en plan på ungefär 19 miljarder per år som skulle användas för infrastrukturinvesteringar. Vi har uppnått ungefär 16 miljarder per år. Det innebär att vi ligger back ungefär 3 miljarder. Det första året är det 3 miljarder, det andra året är det 3 miljarder och det tredje året är det 3 miljarder. Det blir 9 miljarder.

De partier som räddade detta land från den svåra situation som vi befann oss i, där vi hade ett jättelikt budgetunderskott, var Centerpartiet och Socialdemokraterna. Men det innebär också att man medvetet här i kamraren sade: Vi kommer inte att klara att genomföra de planer som vi är överens om. Vi kommer inte att klara att lägga ned så mycket pengar på infrastrukturen. Det var enklare att stoppa investeringarna än att göra större nedskärningar i de sociala systemen.

Detta gjorde vi tillsammans. Att nu stå här och kritisera mig och den nuvarande regeringen för att vi inte har satsat tillräckligt på infrastrukturen tycker jag inte heller är riktigt hedervärt. Med det menar jag att vi vet varför vi hamnade där vi gjorde. Nu har vi en annan situation. Nu har vi större möjligheter att hantera detta. I det perspektivet är regeringens ambition, eftersom planen är väldigt framtung, att ändå försöka klara av det som var tänkt till år 2007. Vi lyckades inte med det i början just därför att vi skar i budgeten. Vi behövde skära 3 miljarder.

Jag vill sedan nämna lite om kombitrafik. Man kan inte bara stå här och tala för tåg eller vägar. Det handlar om en kombination när det gäller vilket transportmedel som ur miljösynpunkt, ur säkerhetssynpunkt och annan effektivitetssynpunkt är bäst. Det handlar om att utveckla ett effek-

Prot. 2000/01:50

16 januari

*Svar på
interpellationer*

tivt och långsiktigt hållbart godstransportsystem. Det är också en prioriterad fråga. Ökad kombitrafik kan vara ett av många medel för att uppnå detta.

Kombitrafiken har sin största styrka på långa transportavstånd och påverkas i dag negativt av den otillfredsställande situation som råder vad gäller godstransporter på järnväg inom den europeiska unionen. Jag tog tidigare ett exempel som gällde Älvsbyhus. Jag kan ta många exempel på verkstadsföretag, skogsföretag eller företag som framför allt har tyngre transporter. Det är klart att de väljer lastbil när tågen stannar någonstans vid Köpenhamn eller när det är för dyrt att sedan gå vidare. Då väljer man lastbil. Det perspektiv jag har tagit upp är att vi måste klara ut detta i EU.

Vi tillsammans var med och sanerade ekonomin. Det ska Centern ha heder för och vara stolta över. Men vi har också fått skjuta på investeringarna.

Anf. 99 BIRGITTA SELÉN (c):

Fru talman! Jag är medveten om att Centern var med och sanerade och fattade det här beslutet. Av den anledningen har vi i Centern i dag mer pengar i vår budget än vad regeringen har för att vi ska kunna leva upp till beslutet. Det innebär också att jag ser med förväntan fram emot att regeringen nu kommer att öka på sin budget så att vi kommer att kunna nå målen innan år 2007.

De 1,6 miljarder som är avsatta till Ådalsbanan är en god tanke. Men det är inte tillräckligt för att man ska eliminera flaskhalsen. Det är så många tätorter den går igenom. Det handlar om bomfällningar och problem med transporterna. Det gör att det inte är realistiskt genomförbart. Det måste till mer pengar så att man kan vidta ordentliga åtgärder genom tätorterna.

Sedan tänkte jag i sammanhanget nämna att vi i Centerpartiet för närvarande håller på att miljöcertifiera oss. Jag har under en tvåmånadersperiod varit försöksperson vad gäller resor. Jag har skrivit ned varenda sträcka jag har åkt i tjänsten. Resultatet visar att det blir ca 10 gånger så mycket koldioxid vid bilåkande med personbil jämfört med tåg, och flyget släpper ut ca 180 gånger så mycket på de resor jag har gjort.

Detta talar sitt tydliga språk. Om EU ska nå upp till Kyotoprotokollets mål måste järnvägens roll i det framtida transportsystemet stärkas. Därför vill jag passa på att önska lycka till i arbetet inom EU med att försöka få till stånd en förnyelse, vitalisering och harmonisering av järnvägssystemet inom EU. Det gäller också att lyckas med de kommande medlemsländerna. Med det ber jag att få tacka för det svar jag har fått.

Överläggningen var härmed avslutad.

23 § Svar på interpellation 2000/01:142 om flygets miljöpåverkan

Anf. 100 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Fru talman! Åsa Torstensson har i interpellation 2000/01:142 frågat mig om vilka åtgärder jag avser vidta inför och under Sveriges ordföran-

deskap i EU för att åstadkomma globala eller regionala överenskommelser vad gäller att minska flygtrafikens miljöpåverkan.

Miljöfrågorna har som bekant hög prioritet från det svenska ordförandeskapets sida. Inom transportområdet kommer vi bl.a. att följa upp den strategi för integration av miljö och hållbar utveckling i transportpolitiken som antogs av rådet år 1999. Ambitionen är att rådet, mot bakgrund av detta arbete, ska kunna enas kring vissa prioriteringar. Uppföljningen liksom prioriteringen ska omfatta luftfarten såväl som andra transportslag.

Beträffande luftfarten vill jag särskilt framhålla Sveriges engagemang inom FN-organet. Det gäller inte minst under ordförandeskapet. Sverige kommer som ordförandeland att samordna EU-ländernas handlingslinje inför ICAO:s, dvs. FN-organets, generalförsamling i höst. I detta arbete har miljön en viktig roll. Sverige deltar redan nu aktivt i arbetet inom ICAO:s miljökommitté, CAEP.

Engagemanget är en naturlig följd av principen om sektorsansvaret, som har fått ett starkt genomslag inom transportsektorn. Med sektorns perspektiv är det motiverat att genomföra de mest kostnadseffektiva åtgärderna för att minska miljöpåverkan. Inom transportsektorn faller denna tanke då det i praktiken inte är möjligt att lagstifta om bindande miljökrav för internationell luftfart och sjöfart. Där behövs det internationella överenskommelser för att komma till rätta med problemet i fråga.

CAEP har sedan 1998 arbetat fram förslag till olika miljöåtgärder. Några förslag berör koldioxidutsläpp. Jag vill lyfta fram dels nya metoder för att beräkna utsläpp, dels ett förslag om sektorsövergripande handel med utsläppsrättigheter.

Genom nya metoder kan vi noga beräkna hur mycket avgaser varje flygplanstyp släpper ut. Detta kan sedan jämföras med utsläpp från andra områden i samhället. Härmed får vi en lämplig grund för exempelvis handel med utsläppsrättigheter.

Miljöarbetet inom ICAO kommer givetvis att fortsätta även efter generalförsamlingen. Det finns en vilja inom inte minst EU att gå vidare med en rad åtgärder. EU är dock beroende av vilka åtgärder omvärlden tillämpar. EG-lagstiftningen följer därför ICAO:s regelverk.

Vissa åtgärder kan ske inom Europa. Sverige föreslog t.ex. 1996 att avgifter för överflygningar ska relateras till koldioxidutsläpp. Dessa avgifter samordnas av Eurocontrol, den europeiska organisationen för flygledning. Vi har noterat att intresset för förslaget har ökat.

Kommissionen har utrett frågan om skatt på flygbränsle. Om enbart EU inför denna skatt är risken för negativa konsekvenser stor. Bränsleskatt är därför en fråga för ICAO och inte för EU.

Anf. 101 ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag har som sagt ställt en fråga till näringsministern om vilka åtgärder som ministern tänker vidta under Sveriges ordförandeskapsår – alltså nu – för att åstadkomma globala eller regionala överenskommelser för att minska flygtrafikens miljöpåverkan.

Fru talman! Det är naturligtvis så att jag tackar näringsministern för svaret på min fråga, men jag måste säga att ministern faktiskt inte svarat på själva frågeställningen. För det kan väl ändå inte vara så att näringsministern inte tänker ta några initiativ? Nej, det behövs lite mer konkreti-

Prot. 2000/01:50
16 januari

Svar på
interpellationer

sering av ministerns och regeringens ambitioner, eftersom ordföranden i och med ordförandeskapet har ett starkt redskap genom förslagsrätten.

Visserligen svarar ministern att man ska följa upp strategin för integration av miljö och hållbar utveckling i transportpolitiken, vilken antogs 1999, och därtill kunna ringa in vissa prioriteringar. Då vill jag, fru talman, att näringsministern konkretiserar sig. Vilka prioriteringar kommer det svenska ordförandeskapet att föreslå?

Den ökade växthuseffekten är vårt kanske största globala miljöproblem. För att motverka de dramatiska effekter som kan komma eller som vi kanske redan har inpå oss vid en global uppvärmning behövs internationella åtgärder. Tyvärr omfattas inte utsläpp av växthusgaser från internationell flygtrafik av Kyotoprotokollet, som är en del av FN:s konvention om klimatförändringar. Centerpartiet anser att en så viktig sektor av näringslivet som luftfarten på sikt måste omfattas av klimatavtalen, eftersom vi ser att flygtrafiken, och därmed dess miljöpåverkan, ständigt ökar. Flyget är den snabbast ökande källan till utsläpp av växthusgasen koldioxid.

Fru talman! Näringsministern redogör för att Sverige som ordförandeland kommer att samordna EU-ländernas handlingslinje inför ICAO:s generalförsamling. Det är både naturligt och viktigt, men även här måste väl ministern ha en uppfattning om vilken linje som ska drivas från ordförandeskapets sida. Att samordna innebär inte, fru talman, att sitta och humma med, eller har jag fullständigt missuppfattat regeringens ambitioner inom miljöområdet när man anger *environment* som ett av tre viktiga e:n att nå framgång inom?

Dessutom, fru talman, vill jag säga att Centerpartiets EU-parlamentariker Karl Erik Olsson har lagt fram förslag om att införa flygbränsleskatt i EU. Det ställer sig också EU-parlamentet bakom. Man går alltså emot EU-kommissionen i denna fråga. EU-parlamentet beslutade att EU ska driva på arbetet med att revidera konventionen inom ramen just för ICAO, som är FN:s organ för internationell civil flygfart. Som ordförandeland skulle Sverige kunna leda EU in i detta arbete och medverka till att en första heltäckande miljöskatt införs på gemenskapsnivå.

Det vore bra om ministern konkretiserade vad det svenska ordförandeskapet kommer att göra vad avser flygets miljöpåverkan och om ministern kommer att fylla samordningen inför ICAO:s generalförsamling med ett innehåll, där vi kan förstå vad det svenska prioriterade e:t för *environment* står för.

Anf. 102 KIA ANDREASSON (mp):

Fru talman! En röd tråd går genom dessa fyra interpellationsdebatter. Samma ord återkommer: "hållbart transportsystem", "god miljö", "ekologiska aspekter" och "Sverige kan vara ett gott exempel". Vi har också pratat om att vi ska ha en definition av vad hållbar utveckling är, som näringsministern har sagt. Det tycker jag är bra, för vi menar nog lite olika saker. Vi jobbar internationellt med frågan, och det är också bra. Men vi har också sagt att Sverige ska gå i spetsen.

Min aspekt är flygets miljöpåverkan och dess negativa inverkan inte bara på koldioxidutsläppen, utan inte minst vad gäller bullret. Det finns snart inte en zon vi kan vara i utan att höra flygets ljud, eftersom det ökar så.

Mot bakgrund av alla de faktorer vi har upprepat måste vi göra något konkret. Det är när vi kommer till konkret handling som vi ser den stora kappen i hjulet.

Vi har i svaret fått höra att vi inte kan komma någonvärt i EU när det gäller frågan att flyget inte betalar sina egna miljökostnader. Det måste ske internationellt. Hur länge ska vi då vänta?

Jag menar att vi måste gå före i Sverige. Jag sade innan att också miljöministern hade påpekat detta. Mot denna bakgrund är det mycket anmärkningsvärt att det statliga luftfartsverket deltar i arbetet för att öka flygtrafiken. Flygplatserna i Sverige har fullt upp, och statistiken visar på fler avgångar, fler flygplan och fler passagerare. Ökningen kräver nya och utvidgade lokaler. Luftfartsverket räknar med att investera ungefär 6 miljarder under en treårsperiod fram till 2003.

Av landets 19 statliga flygplatser är det bara några få som går runt ekonomiskt. Men för att få ekonomi i investeringarna måste ännu fler och ännu större flygplan lockas till flygplatserna.

Människor ska alltså flyga med hjälp av erbjudande om lågprisresor inte endast i veckorna utan även under veckohelger. Så stora plan som möjligt ska ta så många passagerare som möjligt. Lågkostnadsflyg finns inte bara i Sverige, utan det är en tendens i hela Europa.

Jag undrar varför näringsministern inte har vidtagit några åtgärder för att förhindra den stora utbyggnaden av flygtrafiken. Det går an att uttala alla de ord som jag nämnde i början, men varför har det inte hänt någonting på den fronten? Varför tillåter man en statlig myndighet att medverka till att denna stora utbyggnad sker och till att flygets omfattning ökar så?

Tycker inte näringsministern att han bör medverka till att det blir en samlad strategi för alla statliga verk och myndigheter, så att de medverkar i den framtida planeringen för att få ned koldioxidutsläppen? Det måste vara ganska logiskt.

Så här kan vi hålla på år efter år. Ministern kan åka med flygplan genom hela världen titt som tätt och säga dessa ord, men vi måste hitta ett annat sätt att lösa problemet på nu.

Anf. 103 PER LAGER (mp):

Fru talman! Näringsministern! Flyget är det enda transportslag med koldioxidutsläpp som går fritt från beskattning, trots att det är den värsta boven vad gäller koldioxid per personkilometer – det hörde vi alldeles nyss i den förra debatten. Man kan undra varför.

Vi hade tidigare en miljöskatt på inrikesflyget, som togs bort 1997 sedan EU funnit att det inte var förenligt med mineraloljedirektivet om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor. Utifrån det direktivet är det alltså inte möjligt att miljöbeskatta luftfarten – den värsta boven. Dessutom är flygbränslet genom avtal knutet till den internationella luftfartsorganisationen ICAO, som flera här har nämnt – FN:s organisation. Där är det beslutat om skattebefrielse.

Det är ofattbart att flyget på detta sätt har kommit undan sitt miljöansvar. Det måste vi vara överens om allihopa. Med tanke på att utsläppen sker på hög höjd är miljöpåverkan dessutom mer direkt. Flyget är det transportslag som också förväntas öka sina utsläpp av koldioxid snabbast. Med skattebefrielse på bränslet och inga särskilda miljöskatter på

Prot. 2000/01:50
16 januari

*Svar på
interpellationer*

flygresor betalar flyget i dag inte sina externa samhällskostnader – särskilt inte vad gäller klimatpåverkan.

Därför är det nu så nödvändigt, näringsministern, att regeringen i EU och andra internationella organ – t.ex. ICAO – driver frågan om att införa miljörelaterad skatt och särskilda miljöavgifter på flygbränsle eller på flygresorna.

Det är ett gyllene tillfälle nu när Sverige som ordförandeland ska samordna EU-ländernas handlingslinjer, precis som Åsa Torstensson nämnde. Här gäller det nu att lägga fast en linje, visa en linje för de andra och tala om hur viktig den är och sedan driva den. Politik är alltså inte bara att vilja utan också att driva den politik som man vill driva. Då handlar det om hur kraftfull man är som regering, som ordförande och kanske framför allt som näringsminister. Upp till bevis! Om näringsministern driver den linje som han tror på ska jag stödja honom extra mycket.

Anf. 104 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Fru talman! Jag får tacka för denna uppmuntran.

Får jag börja med det som fru Torstensson tog upp: Vad vill vi egentligen? Jag försökte uttrycka – och det gäller även sjöfartens område, där vi har en organisation som heter IMO – att många av de här frågorna kan vi inte driva bara i Europa. Sjöfarten är internationell, och det gäller även luftfarten. Däremot kommer jag som ordförande i rådet att samordna EU i de här frågorna och vara med i generalförsamlingen i ICAO och driva de gemensamma frågorna. Det som CAEP har tagit fram och det som vi från EU:s sida också kommer att driva gäller koldioxidfrågan och skärpta bullernivåer. Det innebär att vi ska inta en så stark miljöprofil som möjligt vid generalförsamlingen i höst. Vi ska då ena oss om den inom EU. Där kommer vi då att driva detta.

Jag vill också säga att vi innan vi kritiserar ICAO måste se vad ICAO:s generalförsamling åstadkommer i höst. Och vi ska vara med i den processen. Om vi inte följer våra åtaganden gentemot ICAO finns det en risk att EU hamnar i konflikt med andra länder. Ett exempel är faktiskt tvisten med USA om EU:s beslut att förbjuda användandet av flygplan försedda med ljuddämpare. Jag vet inte om ni kommer ihåg den frågan. Vi har ju beslutat om det här; jag var själv med och fattade beslut. Sedan fick vi tänja på det här. Man rev upp det, och jag ska nu tillsammans med kommissionären förhandla med amerikanarna om just betydelsen av att inte acceptera de här gamla flygplanen med de här ljuddämparna.

Kommissionen har också lagt fram ett meddelande med förslag till samordning. Detta dokument kommer då att ligga till grund för vårt arbete. Arbetet ska dessutom ske mot bakgrund av resultaten från ICAO:s miljökommitté. Jag vill också säga att kommissionären Palacio, tillika jag själv, faktiskt är avsevärt tuffare i de här frågorna än vad ICAO generellt sett är. Det är så, men poängen blir nu att samordna de övriga EU-länderna, och driva den här tuffa linjen mot ICAO.

Sedan vill jag ta upp frågan om beskattning av flygbränsle. Jag vill som ett inlägg här säga att det skulle leda till två scenarier.

För det första: Beskattning införs inom EU för EU:s flygbolag. Detta skulle då leda till att andra länders flygbolag slipper skatten och stärker

sin konkurrensförmåga. Vi är då åter tillbaka vid det internationella perspektivet. För det andra: Beskattning införs inom EU för alla flygbolag. Då måste EU-länderna omförhandla ca 1 100 bilaterala luftfartsavtal med tredje land. Dessutom kan flygbolagen bunkra i angränsande länder, och flygbränsleskatten är en global fråga. Vi måste gå via ICAO. Det är faktiskt så. Sedan kan vi ena oss inom Europa om att vi ska driva det här, men vi kan liksom inte ensidigt bestämma om detta.

Ja, fru talman, det här var allt.

Anf. 105 ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! I det internationella arbetet tillhör säkert Sverige de länder som mest aktivt verkar för en minskning av flygets påverkan. Samtidigt innebär luftfartens internationella karaktär och beroendeförhållande att införandet av verkningsfulla åtgärder till skydd för miljön faktiskt också förutsätter globala och regionala överenskommelser, precis som ministern säger.

De försök att påskynda övergången till tystare flygplan och att miljöbeskatta luftfarten som Sverige har gjort har ju, som ministern också sade, tyvärr stött på patrull av det internationella samfundet.

Men jag vill återkomma till frågeställningen utifrån ministrarnas ansvar. Sverige har nu ordförandeskapet i EU. Fri rörlighet för människor och varor är en av EU:s grundpelare. Samtidigt slår EU i femte miljöhandlingsprogrammet fast att denna rörlighet ska vara ekologiskt hållbar. Att underlätta för kommunikationer via tåg är ett sätt att uppnå detta mål. Däremot har EU inte gjort någonting för att anpassa Europas flygtrafik till detta mål. Och som vi har diskuterat betalar man inte energi- och koldioxidskatter.

Centerpartiet – jag vill upprepa detta – anser att det svenska ordförandeskapet innebär ett utmärkt tillfälle att visa det ledarskap i miljöfrågor som regeringen inledningsvis har sagt att man har ambitionen att göra och ta initiativ för att åstadkomma globala och regionala överenskommelser för att just minska flygtrafikens miljöpåverkan.

Fru talman! Ministern har gett vissa signaler. Men jag skulle, trots allt, vilja höra en tydlig programförklaring av ministern själv utifrån det område som transportministern är ansvarig för som så tydligt berör miljöområdet. Jag skulle väldigt gärna vilja höra ministrarnas egen programförklaring när det gäller de initiativ som vi från Centerpartiets sida skulle välkomna att man tar under ordförandeskapshalvåret.

Anf. 106 KIA ANDREASSON (mp):

Fru talman! Ministern sade inte ett ord om det här med Luftfartsverkets investeringar, 6 miljarder fram till 2003. Det jag fick höra gällde just bullerproblemet. Men om det blir en sådan här expansion så hjälper ju inte detta. Flygen blir ju inte helt ljudlösa.

Det gäller framför allt den här utvidgningen. Jag anser inte att det är riktigt nödvändigt att fler människor ska åka lågpris kors och tvärs med flyg. Det är detta som jag skulle vilja ha kommentarer om. Och vad har statliga myndigheter fått för direktiv just när det gäller koldioxidutsläppen?

Prot. 2000/01:50

16 januari

*Svar på
interpellationer*

Anf. 107 PER LAGER (mp):

Fru talman! Jag skulle vilja fråga näringsministern om den här viljan inom EU att gå vidare med en rad åtgärder, som det står i svaret. Vad innebär det konkret? Hur och med vad vill man gå vidare? Och vad är man egentligen överens om inom EU när man vänder sig till FN:s organ? Är man över huvud taget överens om någonting när det gäller att miljöbeskatta flyget?

Den samordnade handlingslinjen måste ju vara radikal. Jag tycker också att den måste innebära konkreta förslag, så att det finns någonting vettigt att ta på. Jag menar att det i botten ligger Kyotoprotokoll och en massa olika internationella överenskommelser när det gäller koldioxid, och vi vet vilket transportslag som är det värsta per personkilometer.

Man kan inte göra någonting i EU, säger näringsministern. Det är en internationell fråga – javisst. Men det här är ju, som jag sade tidigare, ett gyllene tillfälle just att visa att inte bara Sverige går före, utan som ordförandeland kan man också visa att hela EU går före när det gäller kraven på att miljöbeskatta flyget. Jag undrar om näringsministern uppfattade frågan.

Anf. 108 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Fru talman! Låt mig börja med frågan om flyget och Luftfartsverket. Luftfartsverkets roll är ju att utveckla och upprätthålla bra flygförbindelser. Sedan har vi miljölagstiftning och andra regelverk som ska förhindra utsläpp och bevaka miljön. Samtidigt måste jag säga att det i många fall inte finns några alternativ till flyget. Jag bor i Norrbotten. Det tar 16 timmar att åka tåg dit. Jag flyger, och det gör ni som riksdagsledamöter också. Jag är ofta i Bryssel och andra huvudstäder i Europa. Det är omöjligt för mig att ta tåg. Det är det perspektivet man måste ha.

Sedan är det klart att man med tekniska hjälpmedel och på annat sätt kan samordna. Ett exempel som skulle ha stor miljöpåverkan och som vi kommer att driva är ett gemensamt luftrum. I dag skiljer vi på militärt och civilt luftrum på många ställen i Europa. Det gör att det civila flyget får ta stora omvägar. Man kan inte åka den kortaste vägen med flyget. Det är faktiskt en viktig miljöfråga. Den är också viktig med tanke på luftfartens effektivitet. Det är frågor av den här typen jag kommer att driva under mitt ordförandeskap.

Däremot tycker jag inte att man kan säga – och nu försöker jag vara lite demagogisk, för det är ingen som har sagt detta, men det är ju inte bara jag här som är det – att vi nu ska förbjuda lågprisflyget. Det kan vi inte göra. Människors vilja och ambition att röra sig över detta jordklot kan vi inte förbjuda. Vi kan heller inte, menar jag, när det gäller framför allt persontransporter säga: Här väljer vi att ni får åka tåg! Det är omöjligt på vissa sträckor.

Med detta har jag inte sagt att vi i något optimistiskt glädjerus ska gå in i flygets tidevarv där vi ska förstöra miljön etc. Det är inte det jag säger. Men vi måste ändå ha lite balans i den här diskussionen.

När det gäller frågan om det som är viktigt för oss är ju det att driva den svenska linjen.

När det gäller frågan om utsläpp och koldioxid är avgiften baserad på utsläpp av kväveoxider och kolväten. Dessa utsläpp är specifikt kopplade till flygplansmotorns konstruktion. Det finns också rent mättekniska

skillnader som gör att det är svårt att lägga till koldioxid när det gäller landningsavgifterna. Med detta har jag inte sagt att man inte ska göra det. Jag vill bara konstatera att det är så.

Utsläpp av koldioxid är en komplicerad energipolitisk fråga som omfattar hela samhällets energianvändning. Jag tror mer på andra åtgärder som överflygningsavgifter och handel med utsläppsrättigheter.

När det än en gång gäller frågan om koldioxidbaserade landningsavgifter, vilket jag tycker att man kan vara öppen för, måste jag ändå få föra en diskussion med de andra länderna om hur vi sedan ska hantera den frågan i ICAO. Jag kan inte hantera det på annorlunda sätt. Det blir liksom något slags demonstrationspolitik annars. Jag tycker ändå att jag har uttryckt det.

Luftfartsverkets flygplatser tillämpar ju start- och landningsavgifter som relateras till utsläpp av bl.a. kväveoxider. EU-kommissionen har lagt fram ett förslag till direktiv om att minska utsläppen av kväveoxider från luftfarten. Rådet vill dock avvakta, än en gång, det globala arbetet inom ICAO. Som jag nämnde kommer miljökommittén inom ICAO, CAEP, att behandla frågan under nästa treårsperiod.

Vi måste få ett globalt resultat. Vi räknar med att landa med ett sådant omkring 2004. Det går inte att greppa det här problemet på annorlunda sätt.

Anf. 109 ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag vill bara kort säga att jag önskar och hoppas att ministern har en tydligare programförklaring och tydligare mål för sitt arbete under ordförandeskapet än vad som har angetts under den här debatten. Jag önskar ministern lycka till och hoppas att det blir ett bra ordförandeskapsår och ett framgångsrikt sådant, just utifrån våra som jag hoppas gemensamma ambitioner att lyfta upp flygets miljöpåverkan på den politiska miljödagordningen. Jag hoppas att ministern som ansvarig transportminister fullföljer delar av det som vi i dag har diskuterat och önskat att ministern skulle lyfta upp på dagordningen.

Överläggningen var härmed avslutad.

24 § Svar på interpellationerna 2000/01:144, 151 och 153 om tågtrafiken i Mälardalen

Anf. 110 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Fru talman! Sven Bergström, Sven-Erik Österberg och Rigmor Stenmark har frågat mig vad jag kan göra för att påskynda snabbtågstrafiken på Mäljarbanan samt för att förbättra situationen för resande med tåg mellan Stockholm och Uppsala respektive Bålsta/Enköping.

Låt mig först konstatera att det är glädjande att trafikupplägget TIM, Trafik i Mälardalen, har varit så framgångsrikt. När trafiken inom TIM projekterades var förhoppningen att detta trafikupplägg skulle föra samman orterna och därigenom medverka till s.k. regionförstoring i Mälardalen. Detta har också skett, i en omfattning och med en hastighet som överträffat de mest positiva prognoser. SJ:s prognoser för resandetillväx-

Prot. 2000/01:50
16 januari

*Svar på
interpellationer*

ten har slagit in – dock flera år tidigare än vad man prognostiserat. Detta kombinerat med ett ökande tågresa även i resten av landet innebär att tågen som finns i landet helt enkelt inte räcker till.

SJ ansvarar för tillgången till vagnmaterial för trafiken såväl i Mälardalen som mellan Stockholm och Uppsala respektive Bålsta/Enköping. Enligt vad jag erfarit använder såväl SJ som andra tågoperatörer i landet allt material som går att få tag på. Då situationen är liknande över hela Europa finns inga lediga tåg. Såväl SJ som andra operatörer i Sverige har noga undersökt möjligheterna att snabbt utöka vagnparken genom hyra eller köp av tåg, men detta har visat sig omöjligt.

För att åtgärda situationen har SJ i dagarna presenterat en stor satsning på investeringar i 43 nya snabba regionaltåg. Dessa kommer att börja levereras under hösten 2003, och samtliga tåg ska vara levererade under år 2004. Dessa tåg kommer att ge rejält ökad kapacitet och snabbhet och kommer enligt uppgift att sättas in såväl på Mälarbanan som på sträckorna Uppsala respektive Bålsta/Enköping–Stockholm.

Det är beklagligt att det dröjer en tid innan de nya snabbtågen finns på plats. Jag vet dock att SJ genomfört upphandlingsprocessen så snabbt som möjligt, men vad beträffar själva konstruktionsprocessen är den naturligtvis svår att påskynda.

I 1998 års transportpolitiska beslut och i propositionen om SJ:s bolagisering som riksdagen beslutade om i juni förra året slås fast att rullande materiel i första hand är en fråga för operatörerna. Fordonsförsörjningen vad gäller den aktuella trafiken är således SJ:s ansvar. Jag har i dagsläget ingen avsikt att vidta några ytterligare åtgärder i frågan.

När det gäller övergångslösningar för de kapacitetsproblem som nu existerar har jag erfarit att SJ arbetar intensivt för att så snart som möjligt hitta lämpliga lösningar. Jag kommer att följa detta arbete med stor uppmärksamhet.

Anf. 111 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (s):

Fru talman! Jag vill tacka näringsministern för svaret.

Bakgrunden till interpellationen och hela den del som berör Mälarbanan är att det finns ett stort uppställ från intressenter utefter banan. T.ex. är Mälarintressenter AB en del av detta.

Diskussionen om banans tillkomst, kapacitet osv. har förts under ganska lång tid. Det har också varit en anspänning för att kunna få den här trafiken till stånd. Vi känner alla till problemen med inte minst Järfälla kommun när banan skulle passera därigenom. De löste sig så småningom, men de hindrade också trafikens utbyggnad från att komma ned i de tider som man sedan har diskuterat för sträckan, som för min del i första hand rör Västerås–Stockholm, det s.k. 40-minutersbegreppet.

Den här debatten har så att säga löpt på. Så sent som 1999 sade dåvarande generaldirektören för SJ, som vid den tiden var ett verk, att man skulle kunna hålla tidsschemat och 2001 skulle man kunna komma ned i de tider som sagts. Det är klart att det uppstår en enorm besvikelse för alla som varit engagerade i detta när man för någon månad sedan kommer med beskedet att man inte kommer att klara detta och att tidtabellsförskjutningen kommer att röra sig om upp till två års tid.

Eftersom det är en anspänning i det här och det finns en stor förväntan kan man väl säga att trafiken under tiden inte heller har varit speciellt

attraktiv för många. Tågen har varit överfyllda, och det är riktigt att trafikvolymen har ökat väldigt mycket. Det är någonting vi ska glädja oss åt naturligtvis, men det är klart att många under den här tiden också har tyckt att det har varit en övergångsperiod. År 2001 kommer det att bli en annan kapacitet och det kommer också att bli ett annat tidsförfarande.

När det visar sig att de planerna grusas är det klart att det uppstår en stor besvikelse i länet som helhet, kommunerna, men framför allt naturligtvis hos de enskilda resenärerna.

Pendelavstånd till Stockholm och en utbyggd arbetsmarknad – det är klart att det också har betydelse att Stockholm har tillväxtproblem och svårt med bostäder. Områden utanför själva Stockholms gräns är också ett upptagningsområde och en möjlig bostadsort för pendling. Det är klart att besvikelsen är mycket stor kring detta.

Jag tackar naturligtvis för näringsministerns svar på den här punkten, men jag kan ändå säga att jag förmodar att också näringsministern känner en besvikelse inför konstaterandet att man inte kan leva upp till det här. Det skapar en irritation. Jag skulle gärna vilja att näringsministern lite grann utvecklade tankarna kring detta och vad ministern tycker om att man inte kan verkställa det som man så sent som 1999 uttryckte att man skulle klara av.

Anf. 112 RIGMOR STENMARK (c):

Fru talman! Näringsministern! Jag ber att få hälsa från Sven Bergström som inte kunde delta i debatten i kväll.

God morgon! Om man nu kan säga det när det är trångt på tåget. Det var konduktörens hälsning till oss pendlare när vi fördes mellan Uppsala och Stockholm i morse. Äntligen, kunde vi också utbrista efter att ha bytt tåg sedan loket gått sönder. Det var inte första gången. När det är kallt i Sverige verkar tågen ha stora problem.

Stämman hos konduktören lät verkligen uppgiven. Både han och vi resenärer vet att det inte tycks bli någon bättring på ett bra tag ännu. Om man ska inta en SJ-pessimistisk ton lär det se dystert ut ett tag framöver. Vardagen är inte särskilt lustig när man är pendlare mellan Uppsala och Stockholm, eller Enköping–Håbo–Stockholm.

Min bänskamrat i kupén i morse gjorde som flera andra av resenärerna, tog fram mobiltelefonen och meddelade kort sin arbetsplats: Jag blir sen i dag igen. Det lät invant.

Otrevligare kan det vara andra dagar när tågkonduktörerna avvisar resenärer från eventuella lediga platser i första klass, resenärer som inte finner någon sittplats i andra klass. Det finns en viss klasskillnad även när det gäller tåg. Då är det inte lustigt att höra tonen mellan konduktörer och resenärer, tycker jag. Resenärerna är skolungdomar som pendlar från Stockholm till universitetet i Uppsala eller tvärtom eller människor som reser till och från sin arbetsplats och som kanske ska ännu längre än till Stockholm. Och konduktörerna som har sin arbetsplats på tåget, ja, de kan ju egentligen inte rå för att det är som det är. Ändå blir de väldigt irriterade på varandra och mår säkert inte bra av de ord som de utbyter med varandra, för tålmodet tar ju slut. Dagen började inte särskilt lustigt.

Som riksdagsledamot har jag många gånger i den här situationen känt mig väldigt besvårad, eftersom vi i riksdagen i de olika partierna tycker

oss ha ett mycket bra miljömedvetande. Vi vill satsa väldigt mycket och talar väldigt mycket om betydelsen av att använda kollektivtrafiken, vilket utmärkt kommunikationsmedel som tågen är och vilken enormt stor betydelse de har för att binda samman delar av landet och binda samman och underlätta samarbetet när det gäller arbetsplatser och bostadsplatser.

Jag delar den åsikten helt. Det måste ske satsningar för samverkan i Sverige. Det måste skapas förutsättningar för att hela landet ska leva. Tågtrafiken är en av förutsättningarna. Men det måste fungera, annars blir det bakslag. Människor väljer bort möjligheten att ta ett arbete på ett ställe och bo på ett annat. Samhällsekonomiskt är det inte bra. Arbete är bättre än arbetslöshet.

Jag delar också helt åsikten att tågtrafiken och övrig kollektivtrafik bidrar till att förbättra miljön. Men den måste fungera, annars tar människor bilen i stället och miljön blir lidande och vi också.

Fru talman! Tågtrafiken är en mycket viktig kugge för en vidgad arbetsmarknad också i mitt hemlän Uppsala, även om vi klarar oss ganska bra. Möjligheten att snabbt ta sig från den nordligaste delen i länet till övriga Mälardalen betyder också mycket.

Tyvärr måste jag tillstå att jag den här gången är besviken på näringsministerns svar.

Anf. 113 TOMAS HÖGSTRÖM (m):

Fru talman! Det har gått bra för järnvägslinjerna runt Mälardalen, Svealandsbanan och Mälarbanan. Prognoserna har överträffats, precis som statsrådet redovisar i sitt svar på interpellationerna. Jag tror också att vi alla instämmer i att det är bra med tåg. Men det förutsätter att tågen fungerar, att den här typen av kollektivt resande är ett alternativ till andra trafikslag.

Det är inte bra när resenärer skriver i tidningarna eller hör av sig på annat sätt för att protestera mot bristen på t.ex. lediga platser bl.a. på Mälarbanan. Eftersom jag är från Västerås själv känner jag väl till problemen när det gäller trafikföringen mellan Västerås och Stockholm. Inte heller är det bra när representanter från Västerås stad och Landstinget i Västmanland har protesterat i direkta skrivelser till SJ över den situation som råder. Och SJ svarar, precis som statsrådet: Det är vagnsbrist, det är vagnsbrist i hela Europa.

Jag tycker att det är lätt att instämma i kritiken, eftersom det har varit utlovat att nya vagnar skulle levereras till 2001 och nu kommer de först 2003. Det undergräver förtroendet för trafikslaget som det officiella Sverige via kommuner, landsting och stat har investerat i och har ansvaret för.

Statsrådet säger att SJ arbetar intensivt för att så snart som möjligt hitta lämpliga lösningar. Nu ja, när problemet har varit känt i flera år. Det är ändå situationen. Vi som har levt med och åkt med de här banorna i årtal känner de här problemen. För oss är det inga nyheter.

Näringsministern säger samtidigt att vagnsförsörjningen är SJ:s problem och SJ:s ansvar. Han har inte för avsikt att vidta några åtgärder. Jag tycker att det är beklagligt att statsrådet redovisar en sådan inställning. Lämpligt hade varit att titta närmare på förslag som att lägga fordonsförsörjningen i ett bolag, skilt från SJ.

Jag förväntade mig av statsrådet att han skulle låta den arbetsgrupp som Näringsdepartementet har för avsikt att tillsätta för att se över infrastrukturinvesteringarna i Stockholms- och Mälardalsregionen se närmare på frågan. Det saknar jag.

Det finns mycket att säga om frågan. Jag tror inte att sista ordet är sagt. Vi kommer nu att närmare studera avtal, och vi kommer att studera hur SJ hanterar den akuta situationen. I de diskussioner som har förts med andra tågtilverkare verkar SJ inte ha varit vidare intresserat av att t.ex. tillfälligt hyra in tåg eller att lägga fram tillfälliga beställningar eller ingå leasingavtal osv. Det är brister som vi avser att försöka genomlysas så bra som vi kan utifrån den situation vi har som oppositionsparti.

Anf. 114 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Fru talman! SJ har tidigare lovat att lösa problemet med platsbristen genom nya tåg under 2001. Man kan bara konstatera att dåvarande ledning gjorde en felbedömning. Det var deras bedömning, och den har inte stämt.

Detta är samtidigt en fråga om infrastruktur. Banan som finns i dag räcker tyvärr inte till för hur många tåg som helst. Det är den bedömning som görs. Jag tvivlar inte på att det är sant. Därtill är det sant att regeringen före jul beslutade att tillsätta en utredning när det gäller hela trafiken. Utredningen ska självfallet titta på detta.

Jag har lyssnat på er, och jag tar till mig. Jag ska nu omgående träffa SJ:s ledning och föra en diskussion om detta. En av dessa banor går bäst och har lyckats väl, må vara över prognos, folk får stå osv. Därför vill jag snabbt förändra mitt interpellationssvar. Jag ska ta kontakt med SJ:s ledning, sätta mig ned och föra en diskussion med dem. Jag vet inte vad den leder till. Men ytterst är det så att om det uppstår den typen av problem är det jag som är ansvarigt statsråd. Det ansvaret tänker jag ta på mig genom att ta kontakt och föra en diskussion.

Dessa utfästelser och planeringen är något som har skett – om jag genast får försvara mig – före min tid. Jag tror att ibland när man lyckas bättre än man trodde blir det problem i andra ändan, dvs. en prognos slår igenom tidigare och därför saknas det nu vagnar. Bakom varje framgång finns ett frö av motgång. Så tydligen även inom SJ. Men än en gång: Vi ska inte förlänga denna debatt. Vi vet vad detta handlar om, var det finns svårigheter. Låt mig nu ta en kontakt med SJ:s ledning, föra en diskussion med dem och se om de kan göra någonting mer än vad de hittills har utlovat. Jag har haft kontakt tidigare med dem. Sedan får jag återkomma till er.

Anf. 115 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (s):

Fru talman! Jag vill naturligtvis ge näringsministern en eloge för att han ska ta tag i frågan på ett helt annat sätt än vad interpellationssvaret inledningsvis visade. Det är bra att ha en ordentlig diskussion med SJ. Det är oerhört tillfredsställande att ministern ska göra det.

Jag kan skicka med näringsministern de fakta som har framkommit under den del som har varit som underlag för diskussionen. KTH:s järnvägsgrupp, under ledning av professor Bo Lennart Nelldal, gjorde en undersökning hösten 1998 som förutspådde resandetillströmningen med den volym som senare har visat sig. Detta var väl känt av SJ-ledningen

redan då. Under 1999 sade man ändå att man skulle klara detta. Vid en analys av detta kommer frågan om när upphandlingsprocessen startade, vad som ingick i upphandlingsdirektiven, i förfrågningsunderlagen, när leveranserna skulle vara gjorda osv. Det är lätt att tänka sig att en pressad SJ-ledning i det läget under 1999 lovar att någonting ska verkställas 2001 som de är medvetna om att de inte kommer att klara. Det är trist om det är så. Det är lätt att få känslan att det har förhållit sig så eftersom mycket har varit känt.

Vad ska göras när situationen är så? Det är ingen idé att stå och gråta över spilld mjölk. Det är en del som är viktigt. Vi vet att de beställda tågen inte levereras förrän 2003. När de levereras kommer det att vara en period av inkörningsproblem osv. Det brukar vara så. Det viktigaste är då vad för vagnmaterial som kan fås under tiden så att kapaciteten kan klaras. Det är där det huvudsakliga arbetet måste göras nu.

Här finns det positiva ordalag från Adtranz. Det finns en tågkapacitet. Det finns beställningar som kan disponeras om eller så kan materialet användas på annat sätt än vad som var tänkt från början. Då går det att hyggligt leva upp till tidpunkten 2001, även om det inte blir ett komplett system. Är det något som näringsministern är beredd att driva i samtalen med SJ, dvs. pressa på hur den akuta situationen ska lösas?

Det som har hänt och som har utlovats kan ju den nya ledningen för SJ AB skylla på den gamla SJ-ledningen. Men lösningen på problemet framåt är den nuvarande ledningen ansvarig för. Där går det att begära konkreta svar. Är näringsministern beredd att driva att problemet löses på ett bra sätt fram till 2003 när den gjorda beställningen är levererad och klar och man går in i den normala trafiken som ska klara utlovad kapacitet?

Anf. 116 RIGMOR STENMARK (c):

Fru talman! Jag tackar näringsministern för svaret. Precis som Sven-Erik Österberg säger jag att det är mycket positivt att näringsministern säger att han ska ta tag i frågan. Det är ingenting som man kan vara ledsen för utan i stället är glad för.

Debatten visar att detta är ett stort problem. Vi är i flera partier eniga om att föra upp frågan i riksdagen. Det gäller både centerpartister, socialdemokrater och moderater.

I går var vi riksdagsledamöter från mitt hemlän samlade till en informationsdag under en ledig dag hemma. Alla från samtliga politiska partier hade denna fråga på tapeten och ville att den ska drivas aktivt. I Uppsala län har en arbetsgrupp, Se framåt, skapats. Man jobbar intensivt för att hitta samverkansmöjligheter och för att göra länet "rundare".

Detta är inte en fråga bara för storstaden Uppsala, storstaden Stockholm eller den lite mindre staden Enköping. Vi ska inte glömma bort att den har oerhört stor betydelse för landsbygden. Det har oerhört stor betydelse för ungdomar och inte minst kvinnor på landsbygden att kunna ta tåget till olika platser.

Det finns anledning att plocka fram något ur den interpellation som Sven Bergström hade väckt. I medierna har man förklarat att det primärt är två saker som ligger bakom att snabbtågen förmodligen inte kommer att trafikera Mälarbanan förrän 2003. Det kanske blir snabbare nu. Vem vet? Det kanske sker under. Dels har resandeantalet överskridit progno-

serna. Det är bra på ett sätt, men det är inte bra när man inte hinner med. Dels har SJ hänvisat till EU:s upphandlingsregler.

Jag har lyssnat på tidigare debatter i kväll. Vi som sitter i oppositionen kanske tror att just nu under EU-ordförandeskapet ska det gå att förmedla möjligheter att handla. Det kan vara i en sådan fråga som att titta på EU:s upphandlingsregler och överensstämmelsen mellan teori och verklighet.

Jag tror inte heller att det här är någon enkel sak. Men man har också sagt att den bistra sanningen verkar vara att SJ inte startade sin upphandling i tid.

Oavsett vad som ligger bakom det här kan jag inte längre säga att jag är besviken på näringsministern, men jag hyser en stark förhoppning. Jag lovar att vi kommer att hålla ögonen öppna, och vi tar fasta på löftet att näringsministern ska komma igen.

Jag skulle då vilja ställa frågan: På vilket sätt avser näringsministern att komma tillbaka och redovisa vilka kontakter som har varit med SJ? Hur kommer man att lösa trängseln på tåget mellan Uppsala och Stockholm? Det borde vara en enklare sak än att upphandla hela tågsätt.

Anf. 117 TOMAS HÖGSTRÖM (m):

Fru talman! Det är glädjande att kunna konstatera att det är bättre att lyssna till näringsministern än att läsa hans interpellationssvar. Jag får tacka för den utsträckta handen, som nu gavs med anledning av näringsministerns inlägg.

Jag vill också fästa uppmärksamhet på att vagnbeställningarna avser en situation 2001, och de första leveranserna kommer 2003. Slutleveranserna ska vara 2004, om man klarar det från leverantörens sida. Men hur ser prognoserna ut för 2003? Jag tycker att det är en intressant problemställning, som näringsministern ska ta med sig, just i syfte att kontrollera med SJ hur man ser på de framtida prognoserna, utifrån den redovisning som finns och, vilket Österberg också hänvisade till, fanns redan tidigare. Visst är det svårt att göra prognoser, och visst är vi vana vid att bli besvikna över våra egna prognoser, oavsett parti eller regering. Men här har vi glädjande, positiva prognoser, utifrån en situation som vi alla anser är eftersträvarsvärd, dvs. att tåg är bra. Då måste vi också slå vakt om den situationen.

Det är bra att ansvarigt statsråd och även företrädare för ägarna nu tydliggör sitt krav på det företag som är.

Men glöm inte vad jag tog upp i min inledning, att se över om det verkligen är SJ som ska tillhandahålla fordonsförsörjningen eller om vi ska lägga den i ett fristående bolag. Det gläder mig att näringsministern anammade min propå om att även arbetsgruppen skulle titta på de här delarna. Jag tror att det är väsentligt för den framtida utveckling som vi ser i Mälardalen, som ett tillväxtområde, och där järnvägstrafiken har en väsentlig del i utvecklingen.

Anf. 118 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Fru talman! Det är kanske inte så vanligt att man står här och ändrar uppfattning. Men vi har en diskussion, och tanken med den är att man respekterar de ord och de argument som faller. Skulle man plötsligt dela dem får man väl erkänna det. Det är rimligt att jag som ansvarigt statsråd,

Prot. 2000/01:50

16 januari

*Svar på
interpellationer*

på det sätt som ni har beskrivit detta, tar en kontakt. Med detta har jag nu inte sagt att ytterligare ett löfte ska svikas, utan vad jag säger är helt enkelt att jag ska låta mig djupare informeras i frågan och se vad jag därmed kan åstadkomma. Det är det ena jag vill säga.

Det andra är att det som Sven-Erik Österberg tog upp är precis det sätt som man kan hantera det på. De beställningar som är gjorda är gjorda, och här har man gjort bedömningen när de kan levereras. Diskussionen gäller nu vad vi kan göra fram till dess för att slippa trängselsituationen.

När det gäller getingmidjan kan jag säga att vi nu har tagit beslut om att Banverket ska gå igenom det och planera, och tanken är att vi ska klara av det till 2011.

Det finns en annan tanke som vi har i regeringen som vi är överens om och ska titta på, och det är hur många fler tåg man kan ta emot. Om jag tar Arlanda flygplats som exempel, kan det landa ungefär ett flygplan var 30:e sekund. Men det går inte, av olika skäl, att hantera ett tåg lika intensivt. Vi ska tillsätta en snabbutredning för att titta på det: Kan man med en annan logistik, fram till dess att man har gjort ett ytterligare spår, ta emot fler tåg? Det finns också ett infrastrukturellt problem.

Hur ska jag återkomma? Ja, jag kan lämpligen återkomma till er som har varit med om denna debatt. Det är väl enklast. Den andra vägen är att ni skriver en interpellation till som jag får svara på. Jag ska göra en snabb hantering. Jag ska redan nu i veckan ta kontakt med ledningen för SJ och be att de mer utförligt beskriver detta, och sedan får jag återkomma till er.

Anf. 119 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (s):

Fru talman! Det hedrar näringsministern att han ändrar sig under debattens gång. Det visar att debatt är meningsfylld och att man kan nå resultat. Jag kan för min del säga att jag inte har några orimliga krav på vad som ska kunna åstadkommas i diskussioner. Vi känner väl till hur ansvarsområdena ligger och vad som ligger inom ministerns omfång och vad som kan åstadkommas i frågan. Däremot tror jag, vilket näringsministern inte har deklarerat här, att det är en oerhört viktig signal. Ansvarig minister tycker att frågan är så viktig att han vill informera sig och engagera sig, därför att han vill nå ett resultat där det finns ett stort behov. Det är oerhört viktigt. Det tackar jag för.

Jag skulle också vilja peka på en sak som också kan tillhöra den här diskussionen och som dyker upp. Det finns ett avtal mellan MIAB och SJ där man har olika åtaganden och där en klausul klart deklarerar just SJ:s ansvar för att klara den här delen till 2001. Det fanns ingen annan överenskommelse som skulle bryta den. Det är också ett påtryckningsmedel att peka på att kan SJ inte göra det med de nya materielen måste man naturligtvis under resans gång klara det på allra bästa sätt, så att man i den sammanslutning som MIAB är kan känna sig så tillfreds som man kan vara med den trafik som man kan åstadkomma här. Man har faktiskt förbundit sig till det. Det vill jag också skicka med näringsministern.

För övrigt tackar jag för svaren och resultatet av debatten.

Anf. 120 RIGMOR STENMARK (c):

Fru talman! Det känns nästan så att det är bäst att passa på när näringsministern har spenderbyxorna på. Det är en bit som jag ändå hade tänkt ta upp, nämligen priset på de resor som människor betalar trots att de inte får en så bra resa som de hade tänkt sig då de får oftast får stå. Då skulle jag vilja skicka med att SJ borde kunna vara lite flexibelt och tillmötesgående mot resenärer. Jag tycker att det känns lite genant att som riksdagsledamot sitta i första klass och det finns tomma stolar men ungdomar får stå i korridoren. Jag tycker inte att det är hela världen att de också sitter där om det finns plats. Jag kan förstå om somliga som har betalat mer inte tycker det – jag har inte gjort det.

Det borde finnas flexibilitet, tillmötesgående och serviceanda så att konduktörerna också får möjlighet till trivsel i sitt arbete.

Tack för den här debatten! Vi får se om vi möts igen i en liknande debatt.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2000/01:50

16 januari

*Svar på
interpellationer*

25 § Anmälan om inkomna faktrapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen, m.m.

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

2000/01:57 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ett gemensamt ramverk för elektronisk kommunikation och tillhörande tjänster *KOM (2000) 393* till trafikutskottet

2000/01:58 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om samhällsomfattande tjänster och användares rättigheter avseende elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster *KOM (2000) 392* till trafikutskottet

2000/01:59 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tjänstepensionsinstituts verksamhet. *KOM (2000) 507* till finansutskottet

2000/01:60 Förslag till rådet och Europaparlamentet om ändringar av direktiven 79/267/EEG och 73/239/EEG med avseende på solvensmarginalkraven för liv- respektive skadeförsäkringsföretag *KOM (2000) 617 och KOM (2000) 634* till finansutskottet

26 § Anmälan om inkomna uppteckningar vid EU-nämndssammanträde

Andre vice talmannen anmälde att uppteckningar från EU-nämndens sammanträde fredagen den 24 november 2000 inkommit.

27 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades

Propositioner

2000/01:33 Behandling av personuppgifter inom skatt, tull och exekution

2000/01:44 Föräldraförsäkring och föräldraledighet

2000/01:54 Behandling av personuppgifter i Tullverkets brottsbekämpande verksamhet

2000/01:56 Ändringar i handläggningen av ungdomsmål m.m.

2000/01:57 Sammanhållen rovdjurspolitik

28 § Anmälan om interpellationer

Anmäldes att följande interpellationer framställes

den 15 december

2000/01:189 av *Margareta Viklund* (kd) till statsrådet Maj-Inger Klingvall

Hiv/aids i världen

2000/01:190 av *Elver Jonsson* (fp) till försvarsminister Björn von Sydow
Räddningsverksamheten vid översvämningar

2000/01:191 av *Kent Olsson* (m) till finansminister Bosse Ringholm
Yrkesfiskeavdrag

2000/01:192 av *Roy Hansson* (m) till statsrådet Ingela Thalén
Premiepensionsrätten

2000/01:193 av *Lennart Fridén* (m) till justitieminister Thomas Bodström
STASI-spioner

den 18 december

2000/01:194 av *Göte Jonsson* (m) till justitieminister Thomas Bodström
Butiksrån

2000/01:195 av *Lennart Fridén* (m) till kulturminister Marita Ulvskog
Internationell TV-verksamhet

2000/01:196 av *Sten Tolgfors* (m) till statsrådet Ingegerd Wärnersson
Mobbning i skolan

2000/01:197 av *Beatrice Ask* (m) till statsrådet Ingegerd Wärnersson
Ungdomsförbundens möjligheter att engagera skolungdomar

2000/01:198 av *Inger Lundberg* (s) till statsrådet Ingegerd Wärnersson
Ungdomsförbundens möjligheter att engagera skolungdomar

den 19 december

Prot. 2000/01:50

16 januari

2000/01:199 av *Ulla-Britt Hagström* (kd) till finansminister Bosse Ringholm
Konsekvensutredning för sänkt byggmoms

den 21 december

2000/01:200 av *Kent Olsson* (m) till näringsminister Björn Rosengren
Arbetsmarknadsstatistiken
2000/01:201 av *Yvonne Ångström* (fp) till näringsminister Björn Rosengren
Botniabanan

den 22 december

2000/01:202 av *Ewa Thalén Finné* (m) till miljöminister Kjell Larsson
Översyn av miljöbalken
2000/01:203 av *Gunnel Wallin* (c) till justitieminister Thomas Bodström
Arrestlokaler och häktesplatser

den 27 december

2000/01:204 av *Inger Lundberg* (s) till näringsminister Björn Rosengren
Designinsatser i företag

den 9 januari

2000/01:205 av *Sten Andersson* (m) till justitieminister Thomas Bodström
Provokation som medel för brottsbekämpning
2000/01:206 av *Gunnar Hökmark* (m) till finansminister Bosse Ringholm
Tobinskatten

den 11 januari

2000/01:207 av *Ingvar Svensson* (kd) till utrikesminister Anna Lindh
Förföljelse av religiösa grupper i Vietnam
2000/01:208 av *Margareta Viklund* (kd) till statsrådet Mona Sahlin
Skydd mot diskriminering
2000/01:209 av *Ola Karlsson* (m) till näringsminister Björn Rosengren
Färre strömavbrott
2000/01:210 av *Carl-Erik Skårman* (m) till justitieminister Thomas Bodström
Sverige och Europeiska unionen

Ovanstående interpellationer redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 16 januari.

den 15 januari

2000/01:211 av *Carl-Erik Skårman* (m) till justitieminister Thomas Bodström
Sverige och Europeiska unionen
2000/01:212 av *Lena Ek* (c) till försvarsminister Björn von Sydow
Elavbrott

Interpellationerna 211 och 212 redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 23 januari.

29 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 15 december

2000/01:464 av *Marianne Carlström* (s) till utbildningsminister Thomas Östros
Forskning om kön och våld
2000/01:465 av *Ingegerd Saarinen* (mp) till näringsminister Björn Rosengren
Syfte med statligt ägande
2000/01:466 av *Stig Eriksson* (v) till näringsminister Björn Rosengren
Assi Domän
2000/01:467 av *Lars Hjertén* (m) till statsrådet Ingegerd Wärnersson
Den gemensamma värdegrunden
2000/01:468 av *Lennart Fridén* (m) till justitieminister Thomas Bodström
Ersättningsansvar vid skadegörelse
2000/01:469 av *Christel Anderberg* (m) till socialminister Lars Engqvist
Sjuklöneperioden
2000/01:470 av *Annelie Enochson* (kd) till miljöminister Kjell Larsson
Gaskombikraftvärmeverk
2000/01:471 av *Margareta Viklund* (kd) till statsrådet Maj-Inger Klingvall
Asylsökande från s.k. säkra länder
2000/01:472 av *Marianne Andersson* (c) till statsrådet Maj-Inger Klingvall
Asylrätt

den 19 december

2000/01:473 av *Carina Hägg* (s) till statsminister Göran Persson
Homosexuellas situation
2000/01:474 av *Ingegerd Saarinen* (mp) till utrikesminister Anna Lindh
Halshuggningar av prostituerade i Irak
2000/01:475 av *Henrik Westman* (m) till justitieminister Thomas Bodström
Behovet av poliser under ordförandeskapet i EU

den 20 december

2000/01:477 av andre vice talman *Eva Zetterberg* (v) till utrikesminister
Anna Lindh

Stöd till den colombianska fredsprocessen

2000/01:478 av andre vice talman *Eva Zetterberg* (v) till statsrådet Maj-
Inger Klingvall

Världsbanken och oljeprojekt i Tschad-Kamerun

2000/01:479 av *Willy Söderdahl* (v) till kulturminister Marita Ulvskog

Fyrar som byggnadsminnen

2000/01:480 av *Jeppe Johnsson* (m) till justitieminister Thomas Bod-
ström

Litauiska kriminella

2000/01:481 av *Rolf Åbjörnsson* (kd) till justitieminister Thomas Bod-
ström

Rikskriminalpolisens digitala referensbibliotek mot barnpornografi

den 21 december

2000/01:482 av *Ulla-Britt Hagström* (kd) till justitieminister Thomas
Bodström

Narkotikahandel och trafficking

2000/01:483 av *Bengt Silfverstrand* (s) till utbildningsminister Thomas
Östros

Trafikflyghögskolan i Ljungbyhed

2000/01:484 av *Ulla-Britt Hagström* (kd) till finansminister Bosse Ring-
holm

Elimport

den 22 december

2000/01:485 av *Kjell Eldensjö* (kd) till socialminister Lars Engqvist
Ungdomar och tobak

2000/01:486 av *Ulla Hoffmann* (v) till näringsminister Björn Rosengren
Främlingspass

2000/01:487 av *Lars Hjertén* (m) till näringsminister Björn Rosengren
Finansiering via industriellt utvecklingscentrum (IUC)

den 27 december

2000/01:488 av *Maud Ekendahl* (m) till finansminister Bosse Ringholm
Alkoholskatten

den 29 december

2000/01:489 av *Sten Tolgfors* (m) till jordbruksminister Margareta Win-
berg

Familjepolitiken i Kina

2000/01:490 av *Christina Axelsson* (s) till statsrådet Maj-Inger Klingvall
Villkor för internationellt bistånd

2000/01:491 av *Chatrine Pålsson* (kd) till statsminister Göran Persson
Uppehållstillstånd på grund av sjukdom

den 3 januari

2000/01:492 av *Chatrine Pålsson* (kd) till socialminister Lars Engqvist
Rättsskydd för demenssjuka

2000/01:493 av *Marianne Andersson* (c) till näringsminister Björn Rosengren
Lokalt ansvar för elförsörjningen

2000/01:494 av *Catharina Hagen* (m) till statsrådet Ingegerd Wärnersson
Idrott i skolan

2000/01:495 av *Catharina Hagen* (m) till finansminister Bosse Ringholm
Skattereglerna i Öresundsregionen

2000/01:496 av *Catharina Hagen* (m) till finansminister Bosse Ringholm
Förmögenhetsskatten

2000/01:497 av *Catharina Hagen* (m) till finansminister Bosse Ringholm
Moms inom kulturområdet

den 4 januari

2000/01:498 av *Harald Nordlund* (fp) till miljöminister Kjell Larsson
Utvecklingsarbete inom FORMAS

2000/01:499 av *Lars Leijonborg* (fp) till utrikesminister Anna Lindh
Fallet Raoul Wallenberg och Sveriges agerande

2000/01:500 av *Berit Adolfsson* (m) till utrikesminister Anna Lindh
Falungong

2000/01:501 av *Berit Adolfsson* (m) till utbildningsminister Thomas Östros
Brandskattningen av cancerfonden

2000/01:502 av *Harald Nordlund* (fp) till justitieminister Thomas Bodström
Ändring av Pariskonventionen

2000/01:503 av *Berit Jóhannesson* (v) till försvarsminister Björn von Sydow
Utarmat uran inom EU och Nato

2000/01:504 av *Berit Jóhannesson* (v) till försvarsminister Björn von Sydow
Hälsundersökningar för svenska soldater i Kosovo

2000/01:505 av *Marianne Andersson* (c) till utrikesminister Anna Lindh
EU-ordförandeskapet och Turkiet

den 8 januari

Prot. 2000/01:50
16 januari

2000/01:506 av *Rolf Gunnarsson* (m) till finansminister Bosse Ringholm
De sociala avgifterna för turistföretagen

2000/01:507 av *Catharina Hagen* (m) till finansminister Bosse Ringholm

Expertskatt för personaloptioner

2000/01:508 av *Carl Fredrik Graf* (m) till finansminister Bosse Ringholm

Expertskatten

2000/01:509 av *Ester Lindstedt-Staaf* (kd) till finansminister Bosse Ringholm

Klassificeringen av vindkraftverk

2000/01:510 av *Birger Schlaug* (mp) till försvarsminister Björn von Sydow

Vingåkersverken och regeringens handläggning

2000/01:511 av *Ewa Larsson* (mp) till statsrådet Britta Lejon

Kommunpolitikernas situation

den 9 januari

2000/01:512 av *Carl G Nilsson* (m) till statsminister Göran Persson

Svensk livsmedelsproduktion

2000/01:513 av *Sven-Erik Sjöstrand* (v) till socialminister Lars Engqvist

Medlemsländernas beslutsrätt kontra den europeiska sociala modellen

2000/01:514 av *Sven-Erik Sjöstrand* (v) till statsrådet Ingela Thalén

Den sociala agendan och Sveriges offentliga försäkringssystem

2000/01:515 av *Sonja Fransson* (s) till utbildningsminister Thomas Östros

Äldre forskares rätt att ansöka om forskningsmedel

2000/01:516 av *Sonja Fransson* (s) till jordbruksminister Margareta Winberg

Alternativ till tobaksodling

2000/01:517 av *Chatrine Pålsson* (kd) till utrikesminister Anna Lindh

Vaccin mot bilharzia

2000/01:518 av *Jeppe Johnsson* (m) till jordbruksminister Margareta Winberg

Djurskyddet inom EU

2000/01:519 av *Chatrine Pålsson* (kd) till statsminister Göran Persson

Uppehållstillstånd på grund av sjukdom

den 10 januari

2000/01:520 av *Bengt Silfverstrand* (s) till finansminister Bosse Ringholm

Effekter av dubbelbeskattningsavtal med Danmark

2000/01:521 av *Catharina Hagen* (m) till finansminister Bosse Ringholm

Forskarskattenämnden och expertskatten

2000/01:522 av *Rolf Gunnarsson* (m) till finansminister Bosse Ringholm

Statliga julgåvor

2000/01:523 av *Harald Nordlund* (fp) till jordbruksminister Margareta Winberg

Obligatorisk avmaskning av hundar

2000/01:524 av *Ewa Larsson* (mp) till miljöminister Kjell Larsson
Miljömålen och godstransporterna till städerna

den 11 januari

2000/01:525 av *Carl G Nilsson* (m) till jordbruksminister Margareta Winberg

Veterinärinspektioner i slakterier

2000/01:526 av *Inga Berggren* (m) till näringsminister Björn Rosengren
Starta-eget-bidrag

2000/01:527 av *Ewa Larsson* (mp) till justitieminister Thomas Bodström
Extra polisresurser

2000/01:528 av *Ewa Larsson* (mp) till socialminister Lars Engqvist
Information till EU-delegater

den 12 januari

2000/01:529 av *Birger Schlaug* (mp) till jordbruksminister Margareta Winberg

Öppenhet att granska slakterier

2000/01:530 av *Caroline Hagström* (kd) till näringsminister Björn Rosengren

Åtgärder mot koldioxidutsläpp

Ovanstående frågor redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 16 januari.

den 12 januari

2000/01:531 av *Kenneth Lantz* (kd) till näringsminister Björn Rosengren
Trafikantavgifter över Öresund

2000/01:532 av *Sten Tolgfors* (m) till socialminister Lars Engqvist
Offentlig webbinformation och funktionshinderbehov

den 15 januari

2000/01:533 av *Charlotta L Bjälkebring* (v) till kulturminister Marita Ulvskog

Filmverkstan

2000/01:534 av *Ulla-Britt Hagström* (kd) till kulturminister Marita Ulvskog

TV-textläsning

2000/01:535 av *Margareta Cederfelt* (m) till finansminister Bosse Ringholm

Fastighetsskatten

den 16 januari

Prot. 2000/01:50
16 januari

2000/01:536 av *Maud Ekendahl* (m) till justitieminister Thomas Bodström
Narkotikafria fängelser
2000/01:537 av *Inger Lundberg* (s) till jordbruksminister Margareta Winberg
Dvärgbandmask

Frågorna 531–537 redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 23 januari.

30 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Anmäldes att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 18 december

2000/01:341 av *Agne Hansson* (c) till miljöminister Kjell Larsson
Sjöfartens miljöpåverkan
2000/01:375 av *Lars Wegedal* (s) till jordbruksminister Margareta Winberg
Djurtransporterna inom Europa
2000/01:399 av *Marie Engström* (v) till finansminister Bosse Ringholm
Skatteavdrag för gåvor till godkända insamlingar
2000/01:400 av *Ann-Kristine Johansson* (s) till miljöminister Kjell Larsson
SMHI:s väderprognoser
2000/01:403 av *Ingemar Vänerlov* (kd) till miljöminister Kjell Larsson
Tappning av översvämningshotade sjöar

den 19 december

2000/01:347 av *Carlinge Wisberg* (v) till socialminister Lars Engqvist
Ministrarnas läkemedelsförmåner

den 20 december

2000/01:336 av *Marianne Andersson* (c) till näringsminister Björn Rosengren
Solenergi
2000/01:385 av *Sten Tolgfors* (m) till socialminister Lars Engqvist
Att öka informationsinsatsen om sexuellt överförbara sjukdomar
2000/01:386 av *Sten Tolgfors* (m) till socialminister Lars Engqvist
Hiv/aids-information via frivilligorganisationerna
2000/01:402 av *Dan Kihlström* (kd) till statsrådet Britta Lejon
Internationellt ungdomsutbyte
2000/01:404 av *Jonas Ringqvist* (v) till jordbruksminister Margareta Winberg
H&M:s underklädesreklam

2000/01:408 av *Margareta Viklund* (kd) till försvarsminister Björn von Sydow
Hovdalafältet
2000/01:409 av *Margareta Viklund* (kd) till statsrådet Britta Lejon
Demokrati för äldre
2000/01:410 av *Marianne Beyer* (fp) till finansminister Bosse Ringholm
Fastighetsskatten
2000/01:411 av *Staffan Werme* (fp) till miljöminister Kjell Larsson
Skydd av dricksvattentäkter
2000/01:412 av *Staffan Werme* (fp) till socialminister Lars Engqvist
Lördagsöppet på Systembolaget
2000/01:413 av *Anne-Katrine Dunker* (m) till kulturminister Marita Ulvskog
Filmer med sexualiserat våld
2000/01:414 av *Inger Davidson* (kd) till kulturminister Marita Ulvskog
Drottningholms teatermuseum
2000/01:415 av *Inga Berggren* (m) till jordbruksminister Margareta Winberg
Functional foods
2000/01:416 av *Inga Berggren* (m) till statsrådet Ingela Thalén
Rehabiliteringskostnader
2000/01:417 av *Inga Berggren* (m) till statsrådet Ingela Thalén
Sjuklönekostnader
2000/01:418 av *Marietta de Pourbaix-Lundin* (m) till miljöminister Kjell Larsson
Valfångst
2000/01:419 av *Chatrine Pålsson* (kd) till statsrådet Maj-Inger Klingvall
Uppehållstillstånd till följd av sjukdom
2000/01:421 av *Ewa Larsson* (mp) till justitieminister Thomas Bodström
Skydd för kvinnor
2000/01:422 av *Rolf Gunnarsson* (m) till näringsminister Björn Rosengren
Riksväg 70 Västmanland-Dalarna
2000/01:428 av *Gun Hellsvik* (m) till justitieminister Thomas Bodström
Ungdomskriminalitet
2000/01:429 av *Rolf Gunnarsson* (m) till justitieminister Thomas Bodström
Situationen vid polisen i Borlänge
2000/01:430 av *Rolf Gunnarsson* (m) till näringsminister Björn Rosengren
Luftfartsverkets nya avgiftstariff
2000/01:431 av *Claes-Göran Brandin* (s) till socialminister Lars Engqvist
Kronofogdemyndighetens undersökningsregister
2000/01:433 av *Tullia von Sydow* (s) till utbildningsminister Thomas Östros
Hinder för pensionärer att doktorera
2000/01:434 av *Göran Norlander* (s) till kulturminister Marita Ulvskog
Schablonersättning till dagstidningars tal- eller radiotidningar
2000/01:435 av *Maria Larsson* (kd) till statsrådet Britta Lejon
Myndigheters skyldighet att besvara brev från medborgare

2000/01:436 av *Chatrine Pålsson* (kd) till socialminister Lars Engqvist
Permissionsförfarandet vid tvångsvård och rättspsykiatrisk vård
2000/01:437 av *Rolf Gunnarsson* (m) till socialminister Lars Engqvist
Bilstödet till handikappade
2000/01:438 av *Rolf Gunnarsson* (m) till försvarsminister Björn von Sydow
Skrotning av terrängfordon
2000/01:439 av *Anders Sjölund* (m) till statsminister Göran Persson
Landshövding med sidouppdrag
2000/01:441 av *Staffan Werme* (fp) till statsrådet Maj-Inger Klingvall
Säkra ursprungsländer
2000/01:442 av *Margareta Cederfelt* (m) till justitieminister Thomas Bodström
Rättsskydd för äganderätt
2000/01:443 av tredje vice talman *Rose-Marie Frebran* (kd) till jordbruksminister Margareta Winberg
JämO:s arbete med diskrimineringsfrågor
2000/01:445 av *Kjell Eldensjö* (kd) till miljöminister Kjell Larsson
Dumpade miljögifter i haven
2000/01:446 av *Kjell Eldensjö* (kd) till miljöminister Kjell Larsson
Miljöledningssystem i kommuner
2000/01:448 av *Kjell-Erik Karlsson* (v) till försvarsminister Björn von Sydow
Kärnsäkerhetsberedskap
2000/01:450 av *Birger Schlaug* (mp) till statsrådet Maj-Inger Klingvall
Likhet inför lagen
2000/01:451 av *Ulla Hoffmann* (v) till statsrådet Maj-Inger Klingvall
Tillämpningen av Genèvekonventionen
2000/01:453 av *Lisbeth Staaf-Igelström* (s) till kulturminister Marita Ulvskog
Tidningsdistribution i glesbygd
2000/01:454 av *Christer Nylander* (fp) till statsrådet Leif Pagrotsky
Integrationen över Öresund
2000/01:455 av *Harald Nordlund* (fp) till miljöminister Kjell Larsson
Skogssänkor som framtida handelsvara i handeln med utsläppsrättigheter
2000/01:457 av *Rolf Gunnarsson* (m) till försvarsminister Björn von Sydow
Mönstringsförfarandet
2000/01:458 av *Björn Leivik* (m) till försvarsminister Björn von Sydow
Pliktverket och de blivande värnpliktiga
2000/01:459 av *Berit Jóhannesson* (v) till försvarsminister Björn von Sydow
Könsköparlagen
2000/01:460 av *Berit Jóhannesson* (v) till försvarsminister Björn von Sydow
Sexuella trakasserier
2000/01:461 av *Berit Jóhannesson* (v) till statsminister Göran Persson
Ett jämställt försvar

den 21 december

2000/01:444 av tredje vice talman *Rose-Marie Frebran* (kd) till jordbruksminister *Margareta Winberg*
Föräldrapolicy som kriterium för jämställdhetsmärkning
2000/01:463 av *Åke Sandström* (c) till jordbruksminister *Margareta Winberg*
Tidsplan för utredningen om det fjällnära jordbruket

den 22 december

2000/01:373 av *Carina Hägg* (s) till statsminister *Göran Persson*
EU
2000/01:420 av *Mikael Oscarsson* (kd) till justitieminister *Thomas Bodström*
Raoul Wallenbergs dag
2000/01:432 av *Staffan Werme* (fp) till utrikesminister *Anna Lindh*
Frigivande av politiska fångar i Kuba
2000/01:440 av *Per Lager* (mp) till utrikesminister *Anna Lindh*
Mordechai Vanunu
2000/01:449 av *Ulla Hoffmann* (v) till finansminister *Bosse Ringholm*
Lönediskriminering i statlig sektor
2000/01:462 av *Åke Sandström* (c) till finansminister *Bosse Ringholm*
Strukturfondsprojekt och moms
2000/01:469 av *Christel Anderberg* (m) till socialminister *Lars Engqvist*
Sjuklöneperioden

den 8 januari

2000/01:484 av *Ulla-Britt Hagström* (kd) till finansminister *Bosse Ringholm*
Elimport

den 9 januari

2000/01:485 av *Kjell Eldensjö* (kd) till socialminister *Lars Engqvist*
Ungdomar och tobak

den 10 januari

2000/01:405 av *Sofia Jonsson* (c) till statsrådet *Ingegerd Wärnersson*
Ekeskolans resursbrist
2000/01:406 av *Sten Tolgfors* (m) till statsrådet *Ingegerd Wärnersson*
Ekeskolan
2000/01:407 av *Gunilla Tjernberg* (kd) till statsrådet *Ingegerd Wärnersson*
Tillsynsansvar för förskolan
2000/01:423 av *Sten Tolgfors* (m) till statsrådet *Ingegerd Wärnersson*
Funktionshindrade barns skola
2000/01:424 av *Sten Tolgfors* (m) till statsrådet *Ingegerd Wärnersson*
Ekeskolans specialskola

2000/01:425 av *Sten Tolgfors* (m) till statsrådet Ingegerd Wärnersson
Skolsituationen för barn med funktionshinder
2000/01:426 av *Sten Tolgfors* (m) till statsrådet Ingegerd Wärnersson
Kortidsplacering av barn vid Ekeskolan
2000/01:427 av *Sten Tolgfors* (m) till statsrådet Ingegerd Wärnersson
Söktrycket till Ekeskolan
2000/01:456 av *Christer Nylander* (fp) till statsrådet Ingegerd Wärnersson
Kvalitetsuppföljning i förskolan
2000/01:467 av *Lars Hjertén* (m) till statsrådet Ingegerd Wärnersson
Den gemensamma värdegrunden
2000/01:468 av *Lennart Fridén* (m) till justitieminister Thomas Bodström
Ersättningsansvar vid skadegörelse
2000/01:475 av *Henrik Westman* (m) till justitieminister Thomas Bodström
Behovet av poliser under ordförandeskapet i EU
2000/01:476 av *Eskil Erlandsson* (c) till statsrådet Ingegerd Wärnersson
KY-utbildning i Kronoberg
2000/01:479 av *Willy Söderdahl* (v) till kulturminister Marita Ulvskog
Fyrar som byggnadsminnen
2000/01:480 av *Jeppé Johnsson* (m) till justitieminister Thomas Bodström
Litauiska kriminella
2000/01:481 av *Rolf Åbjörnsson* (kd) till justitieminister Thomas Bodström
Rikskriminalpolisens digitala referensbibliotek mot barnpornografi
2000/01:482 av *Ulla-Britt Hagström* (kd) till justitieminister Thomas Bodström
Narkotikahandel och *trafficking*
2000/01:488 av *Maud Ekendahl* (m) till finansminister Bosse Ringholm
Alkoholskatten

den 11 januari

2000/01:464 av *Marianne Carlström* (s) till utbildningsminister Thomas Östros
Forskning om kön och våld
2000/01:471 av *Margareta Viklund* (kd) till statsrådet Maj-Inger Klingvall
Asylsökande från s.k. säkra länder
2000/01:472 av *Marianne Andersson* (c) till statsrådet Maj-Inger Klingvall
Asylrätt
2000/01:478 av andre vice talman *Eva Zetterberg* (v) till statsrådet Maj-Inger Klingvall
Världsbanken och oljeprojekt i Tschad-Kamerun
2000/01:483 av *Bengt Silfverstrand* (s) till utbildningsminister Thomas Östros
Trafikflyghögskolan i Ljungbyhed

2000/01:474 av *Ingegerd Saarinen* (mp) till utrikesminister Anna Lindh
Halshuggningar av prostituerade i Irak
2000/01:477 av andre vice talman *Eva Zetterberg* (v) till utrikesminister
Anna Lindh
Stöd till den colombianska fredsprocessen

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll
tisdagen den 16 januari.

31 § Kammaren åtskildes kl. 22.00.

Förhandlingarna leddes
av talmannen från sammanträdets början till ajourneringen kl. 16.29,
av förste vice talmannen därefter t.o.m. 20 § anf. 84 (delvis) och
av andre vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

ULF CHRISTOFFERSSON

/Barbro Nordström

1 § Justering av protokoll.....	1
2 § Anmälan om återtagande av plats i riksdagen	1
3 § Meddelande om ändringar i kammarens sammanträdesplan	1
4 § Meddelande om partiledardebatt	1
5 § Meddelande om allmänpolitisk debatt	1
6 § Meddelande om frågestund	1
7 § Meddelande om vöringstider	2
8 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	2
9 § Svar på interpellation 2000/01:122 om integrationspolitik	7
Anf. 1 Statsrådet MONA SAHLIN (s)	7
Anf. 2 STEN ANDERSSON (m)	8
Anf. 3 Statsrådet MONA SAHLIN (s)	9
Anf. 4 STEN ANDERSSON (m)	10
Anf. 5 Statsrådet MONA SAHLIN (s)	10
Anf. 6 STEN ANDERSSON (m)	11
10 § Svar på interpellation 2000/01:72 om telelagen, YGL och EU-kommissionen	11
Anf. 7 Statsrådet MONA SAHLIN (s)	11
Anf. 8 PER WESTERBERG (m)	12
Anf. 9 Statsrådet MONA SAHLIN (s)	13
Anf. 10 PER WESTERBERG (m)	13
11 § Svar på interpellation 2000/01:106 om arbetstidsfrågan – om flexibel förläggning	14
Anf. 11 Statsrådet MONA SAHLIN (s)	14
Anf. 12 MARIA LARSSON (kd)	15
Anf. 13 Statsrådet MONA SAHLIN (s)	16
Anf. 14 MARIA LARSSON (kd)	16
Anf. 15 Statsrådet MONA SAHLIN (s)	17
Anf. 16 MARIA LARSSON (kd)	18
12 § Svar på interpellation 2000/01:76 om kommunal näringsverksamhet	18
Anf. 17 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	18
Anf. 18 OLA KARLSSON (m)	19
Anf. 19 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	20
Anf. 20 OLA KARLSSON (m)	21
Anf. 21 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	22
Anf. 22 OLA KARLSSON (m)	22
Anf. 23 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	22
13 § Svar på interpellation 2000/01:80 om upphandlingens betydelse för byggkostnader	23
Anf. 24 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	23
Anf. 25 ULLA-BRITT HAGSTRÖM (kd)	24
Anf. 26 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	25
Anf. 27 ULLA-BRITT HAGSTRÖM (kd)	26

Anf. 28 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	27
Anf. 29 ULLA-BRITT HAGSTRÖM (kd)	27
14 § Svar på interpellation 2000/01:110 om turistnäringens framtid	28
Anf. 30 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	28
Anf. 31 VIVIANN GERDIN (c)	29
Anf. 32 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	30
Anf. 33 VIVIANN GERDIN (c)	31
Anf. 34 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	32
Anf. 35 VIVIANN GERDIN (c)	32
Anf. 36 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	33
15 § Svar på interpellation 2000/01:128 om idrotten, folkhälsan och samhällets stöd.....	33
Anf. 37 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	33
Anf. 38 SVEN BERGSTRÖM (c)	35
Anf. 39 ROY HANSSON (m).....	36
Anf. 40 MARIE ENGSTRÖM (v)	37
Anf. 41 BIRGITTA SELLÉN (c).....	37
Anf. 42 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	38
Anf. 43 SVEN BERGSTRÖM (c)	39
Anf. 44 ROY HANSSON (m).....	40
Anf. 45 MARIE ENGSTRÖM (v)	41
Anf. 46 BIRGITTA SELLÉN (c).....	41
Anf. 47 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	42
Anf. 48 SVEN BERGSTRÖM (c)	43
Anf. 49 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	44
Ajournering.....	44
Återupptagna förhandlingar	44
16 § Svar på interpellation 2000/01:131 om Dublinkonventionen	44
Anf. 50 Statsrådet MAJ-INGER KLINGVALL (s)	44
Anf. 51 SVEN-ERIK SJÖSTRAND (v)	46
Anf. 52 Statsrådet MAJ-INGER KLINGVALL (s)	47
Anf. 53 SVEN-ERIK SJÖSTRAND (v)	47
Anf. 54 Statsrådet MAJ-INGER KLINGVALL (s)	48
Anf. 55 SVEN-ERIK SJÖSTRAND (v)	49
Anf. 56 Statsrådet MAJ-INGER KLINGVALL (s)	50
17 § Svar på interpellation 2000/01:92 om droganvändandet i Sverige	51
Anf. 57 Socialminister LARS ENGQVIST (s)	51
Anf. 58 BIRGITTA SELLÉN (c).....	51
Anf. 59 Socialminister LARS ENGQVIST (s)	53
Anf. 60 BIRGITTA SELLÉN (c).....	53
Anf. 61 Socialminister LARS ENGQVIST (s)	54
Anf. 62 BIRGITTA SELLÉN (c).....	55
Anf. 63 Socialminister LARS ENGQVIST (s)	55
18 § Svar på interpellation 2000/01:109 om läkemedlet Rohypnol	56

Anf. 64	Socialminister LARS ENGQVIST (s).....	56
Anf. 65	MAUD EKENDAHL (m)	57
Anf. 66	Socialminister LARS ENGQVIST (s).....	58
Anf. 67	MAUD EKENDAHL (m)	59

Prot. 2000/01:50
16 januari

19 § Svar på interpellation 2000/01:123 om kostnaderna för

körkort 60

Anf. 68	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s).....	60
Anf. 69	ELVER JONSSON (fp).....	61
Anf. 70	ANNA ÅKERHIELM (m)	62
Anf. 71	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s).....	63
Anf. 72	ELVER JONSSON (fp).....	64
Anf. 73	ANNA ÅKERHIELM (m)	65
Anf. 74	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s).....	66
Anf. 75	ELVER JONSSON (fp).....	67
Anf. 76	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s).....	67

20 § Svar på interpellation 2000/01:139 om

fossilbränsleanvändningen 68

Anf. 77	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s).....	68
Anf. 78	ÅKE SANDSTRÖM (c).....	69
Anf. 79	BIRGER SCHLAUG (mp).....	70
Anf. 80	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s).....	71
Anf. 81	ÅKE SANDSTRÖM (c).....	72
Anf. 82	BIRGER SCHLAUG (mp).....	73
Anf. 83	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s).....	73
Anf. 84	ÅKE SANDSTRÖM (c).....	74
Anf. 85	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s).....	74

21 § Svar på interpellation 2000/01:140 om transportsystemet 74

Anf. 86	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s).....	74
Anf. 87	VIVIANN GERDIN (c)	75
Anf. 88	PER LAGER (mp).....	76
Anf. 89	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s).....	77
Anf. 90	VIVIANN GERDIN (c)	78
Anf. 91	PER LAGER (mp).....	79
Anf. 92	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s).....	79
Anf. 93	VIVIANN GERDIN (c)	80

22 § Svar på interpellation 2000/01:141 om järnvägens roll i

det framtida transportsystemet 81

Anf. 94	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s).....	81
Anf. 95	BIRGITTA SELLÉN (c).....	82
Anf. 96	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s).....	83
Anf. 97	BIRGITTA SELLÉN (c).....	84
Anf. 98	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s).....	85
Anf. 99	BIRGITTA SELLÉN (c).....	86

23 § Svar på interpellation 2000/01:142 om flygets

miljöpåverkan 86

Anf. 100	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s).....	86
Anf. 101	ÅSA TORSTENSSON (c)	87
Anf. 102	KIA ANDREASSON (mp)	88
Anf. 103	PER LAGER (mp).....	89

Anf. 104	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s)	90
Anf. 105	ÅSA TORSTENSSON (c)	91
Anf. 106	KIA ANDREASSON (mp)	91
Anf. 107	PER LAGER (mp)	92
Anf. 108	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s)	92
Anf. 109	ÅSA TORSTENSSON (c)	93
24 §	Svar på interpellationerna 2000/01:144, 151 och 153 om tågtrafiken i Mälardalen	93
Anf. 110	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s)	93
Anf. 111	SVEN-ERIK ÖSTERBERG (s)	94
Anf. 112	RIGMOR STENMARK (c)	95
Anf. 113	TOMAS HÖGSTRÖM (m)	96
Anf. 114	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s)	97
Anf. 115	SVEN-ERIK ÖSTERBERG (s)	97
Anf. 116	RIGMOR STENMARK (c)	98
Anf. 117	TOMAS HÖGSTRÖM (m)	99
Anf. 118	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s)	99
Anf. 119	SVEN-ERIK ÖSTERBERG (s)	100
Anf. 120	RIGMOR STENMARK (c)	101
25 §	Anmälan om inkomna faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen, m.m.	101
26 §	Anmälan om inkomna uppteckningar vid EU-nämndssammanträde	101
27 §	Bordläggning	102
28 §	Anmälan om interpellationer	102
29 §	Anmälan om frågor för skriftliga svar	104
30 §	Anmälan om skriftliga svar på frågor	109
31 §	Kammaren åtskildes kl. 22.00.	114

