

Riksdagens protokoll

2006/07:89

Torsdagen den 12 april

Kl. 12.00 – 19.26



Protokoll
2006/07:89

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 4 april.

2 § Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelse:

Interpellation 2006/07:465

Till riksdagen

Interpellation 2006/07:465 Nuclear Suppliers Group

av Veronica Palm (s)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 8 maj 2007.

Skälet till dröjsmålet är resor samt tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 4 april 2007

Utrikesdepartementet

Carl Bildt

3 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades

Proposition

2006/07:110 till trafikutskottet

Motioner

2006/07:Sf13–Sf15 till socialförsäkringsutskottet

4 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 11 april

KrU6 Bibliotek, litteratur och kulturtidskrifter

Punkt 2 (Biblioteksverksamheten)

1. utskottet

2. res. 1 (s)

3. res. 2 (v)

Förberedande votering:

111 för res. 1

17 för res. 2

167 avstod

54 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Huvudvotering:

170 för utskottet

108 för res. 1

17 avstod

54 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 2 s, 85 m, 24 c, 21 fp, 21 kd, 17 mp

För res. 1: 108 s

Avstod: 17 v

Frånvarande: 20 s, 12 m, 5 c, 7 fp, 3 kd, 5 v, 2 mp

Tomas Eneroth (s) anmälde att han avsett att rösta nej men markerats ha röstat ja.

Punkt 5 (Stöd till litteratur och tidskrifter på invandrades och nationella minoriteters språk)

1. utskottet

2. res. 4 (v)

Kammaren biföll utskottets förslag med acklamation.

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

KrU7 Teater-, dans- och musikfrågor

Punkt 1 (Icke-diskriminerande scenkonst)

1. utskottet

2. res. 1 (v)

Votering:

279 för utskottet

17 för res. 1

53 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 110 s, 86 m, 24 c, 21 fp, 21 kd, 17 mp

För res. 1: 17 v

Frånvarande: 20 s, 11 m, 5 c, 7 fp, 3 kd, 5 v, 2 mp

Prot. 2006/07:89

12 april

Punkterna 2–9

Kammaren biföll utskottets förslag.

KrU8 Spel- och lotterifrågor

Punkt 1 (Reglerad spelmarknad)

1. utskottet

2. res. 1 (s)

3. res. 2 (v)

Förberedande votering:

110 för res. 1

17 för res. 2

168 avstod

54 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Huvudvotering:

167 för utskottet

111 för res. 1

18 avstod

53 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 s, 85 m, 24 c, 21 fp, 21 kd, 15 mp

För res. 1: 110 s, 1 mp

Avstod: 17 v, 1 mp

Frånvarande: 19 s, 12 m, 5 c, 7 fp, 3 kd, 5 v, 2 mp

Punkt 2 (Annonsering och reklam för spel)

1. utskottet

2. res. 3 (mp)

Votering:

279 för utskottet

17 för res. 3

53 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 111 s, 86 m, 23 c, 21 fp, 21 kd, 17 v

För res. 3: 17 mp

Frånvarande: 19 s, 11 m, 6 c, 7 fp, 3 kd, 5 v, 2 mp

Punkterna 3–12

Kammaren biföll utskottets förslag.

UbU8 Grundskolan

Punkt 1 (Skolplikt)

1. utskottet

2. res. 1 (v)

Votering:

278 för utskottet

18 för res. 1

53 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 110 s, 85 m, 24 c, 21 fp, 21 kd, 17 mp

För res. 1: 1 s, 17 v

Frånvarande: 19 s, 12 m, 5 c, 7 fp, 3 kd, 5 v, 2 mp

Punkt 3 (Avgiftsfria måltider)

1. utskottet

2. res. 4 (v)

Votering:

276 för utskottet

17 för res. 4

56 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 110 s, 83 m, 24 c, 21 fp, 21 kd, 17 mp

För res. 4: 17 v

Frånvarande: 20 s, 14 m, 5 c, 7 fp, 3 kd, 5 v, 2 mp

Punkt 10 (Fördelning av resurser)

1. utskottet

2. res. 8 (s, v)

Votering:

Kammaren biföll utskottets förslag genom uppresning.

Punkt 11 (Fristående skolor)

1. utskottet

2. res. 9 (s)

Votering:

170 för utskottet

111 för res. 9

14 avstod

54 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 m, 23 c, 21 fp, 21 kd, 3 v, 16 mp

För res. 9: 111 s

Avstod: 14 v

Frånvarande: 19 s, 11 m, 6 c, 7 fp, 3 kd, 5 v, 3 mp

Punkt 14 (Alternativ inom kommunala grundskolor)

1. utskottet

2. res. 12 (mp)

Votering:

263 för utskottet

17 för res. 12

15 avstod

54 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 109 s, 86 m, 24 c, 21 fp, 21 kd, 2 v

För res. 12: 17 mp

Avstod: 15 v

Frånvarande: 21 s, 11 m, 5 c, 7 fp, 3 kd, 5 v, 2 mp

Punkt 23 (Skolbibliotek)

1. utskottet

2. res. 23 (v)

Votering:

279 för utskottet

17 för res. 23

53 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 111 s, 86 m, 24 c, 20 fp, 21 kd, 17 mp

För res. 23: 17 v

Frånvarande: 19 s, 11 m, 5 c, 8 fp, 3 kd, 5 v, 2 mp

Punkt 25 (Forum för elevinflytande)

1. utskottet

2. res. 25 (s, mp)

Votering:

153 för utskottet

143 för res. 25

53 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 s, 86 m, 24 c, 21 fp, 21 kd

För res. 25: 110 s, 16 v, 17 mp

Frånvarande: 19 s, 11 m, 5 c, 7 fp, 3 kd, 6 v, 2 mp

Punkt 51 (Elevskyddsombud)

1. utskottet

2. res. 52 (v)

Votering:

279 för utskottet

17 för res. 52

53 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Prot. 2006/07:89

12 april

Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 110 s, 86 m, 24 c, 21 fp, 21 kd, 17 mp
För res. 52: 17 v
Frånvarande: 20 s, 11 m, 5 c, 7 fp, 3 kd, 5 v, 2 mp

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

UbU9 Gymnasieskolan

Punkt 1 (Yrkesutbildningen)

1. utskottet

2. res. 1 (s)

Votering:

171 för utskottet

126 för res. 1

52 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 2 s, 86 m, 24 c, 21 fp, 21 kd, 17 mp

För res. 1: 109 s, 17 v

Frånvarande: 19 s, 11 m, 5 c, 7 fp, 3 kd, 5 v, 2 mp

Punkt 3 (Skolmåltider)

1. utskottet

2. res. 2 (s, v)

Votering:

166 för utskottet

129 för res. 2

2 avstod

52 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 m, 24 c, 21 fp, 21 kd, 14 mp

För res. 2: 111 s, 17 v, 1 mp

Avstod: 2 mp

Frånvarande: 19 s, 11 m, 5 c, 7 fp, 3 kd, 5 v, 2 mp

Punkt 4 (Utvecklingssamtal)

1. utskottet

2. res. 4 (v)

Votering:

280 för utskottet

17 för res. 4

52 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 111 s, 86 m, 24 c, 21 fp, 21 kd, 17 mp

För res. 4: 17 v

Frånvarande: 19 s, 11 m, 5 c, 7 fp, 3 kd, 5 v, 2 mp

MJU9 Lagändringar med anledning av nya EG-direktiv om avgaskrav för motorer i tunga fordon, m.m.
Kammaren biföll utskottets förslag.

5 § Länsstyrelsernas tillsyn av överförmyndare

*Länsstyrelsernas
tillsyn av
överförmyndare*

Föredrogs
civilutskottets betänkande 2006/07:CU4
Länsstyrelsernas tillsyn av överförmyndare (framst. 2005/06:RRS26).

Anf. 1 INGER RENÉ (m):

Fru talman! Betänkande CU4, *Länsstyrelsernas tillsyn av överförmyndare*, kommer från ett enigt utskott. Vad är det som gör att vi ändå är några som ställer oss i talarstolen och vill ta kammarens tid i anspråk? Det brukar inte vara vanligt när utskotten är eniga.

Upprinnelsen till ärendet är en granskning utförd av Riksrevisionen, som har undersökt hur den statliga tillsynen av de kommunala överförmyndarna har utfallit. Resultatet redovisas i en rapport, och Riksrevisionens styrelse beslöt för precis ett år sedan om en framställning till riksdagen. Bestämmelser om förmyndare, god man och förvaltare finns i föräldrabalken. Mycket kortfattat handlar det om att förordna en god man för att företräda personer som av olika anledningar inte i full utsträckning kan företräda sig själva. Länsstyrelserna ska med lämpliga tidsmellanrum inspektera verksamheten, granska register och utvalda akter.

Riksrevisionens granskning visar att verksamheten omfattade år 2004 ca 90 000 personer. Det sammanlagda värdet på de förvaltade tillgångarna var 17 ½ miljarder kronor, och antalet personer som omfattades av verksamheten hade under fyra år ökat med över 30 procent. Det är alltså en relativt stor verksamhet och en anmärkningsvärt växande verksamhet.

Rapporten visade också att mycket små resurser på länsstyrelserna satsades på tillsynen och att det ofta gick flera år mellan granskningarna. Dessutom var inspektionerna bristfälliga, och de brister man hade funnit följdes inte upp. Inte heller har länsstyrelsernas tillsyn följts upp av den föregående regeringen.

Riksrevisionen pekar också på den kritik som justitieombudsmännen under en följd av år fört fram mot sättet att hantera överförmynderiet.

Kort sagt: Det är fråga om en omfattande kritik, och det är särskilt allvarligt eftersom det rör sig om en mycket sårbar grupp människor.

Vi brukar, som jag antydde i början, i utskotten avstå från yrkanden när vi vet att det föreligger en utredning eller att det ska komma en utredning. Det gör det i detta fall. Vi kan förvänta oss en proposition till hösten. Ett enigt civilutskott ser fram emot en proposition, men vi menar ändå att frågan om länsstyrelsernas tillsynsansvar kan brytas ut. Därför föreslår vi att riksdagen beslutar om ett tillkännagivande gällande just länsstyrelsernas tillsyn av överförmyndare så att vi inte behöver vänta i ett eller ett och ett halvt år till dess den kommande utredningen är färdig.

Detta är någonting som regeringen kan ge länsstyrelserna i uppdrag att sätta i gång med så snart som möjligt.

I detta anförande instämde Lennart Pettersson (c).

Anf. 2 FREDRIK LUNDH (s):

Fru talman! Civilutskottets betänkande CU4, som vi nu debatterar, handlar om så mycket mer än om en stor myndighets tillsyn på ett område bland alla andra tillsynsområden. Detta betänkande handlar i grunden om alla människors rätt till rättssäkerhet och trygghet.

Det handlar om små barn och gamla människor och om sjuka män och kvinnor – om närmare 90 000 svenskar som av skilda skäl har en ställföreträdare i form av antingen god man, en förvaltare eller en förmyndare. Det är för alla dessa människor vi nu i ett enigt utskott gör ett tillkännagivande till regeringen.

Problematiken med att en person som inte förstår eller kan bevaka sina intressen lätt blir utnyttjad av andra är uppmärksammas sedan århundraden. Genom att utöva tillsyn över ställföreträdarskapen säkerställs den enskildes rättigheter. Detta tillsynsansvar har länsstyrelserna, och det är mot denna tillsyn Riksrevisionen riktar skarp kritik.

- Tillsynen brister i såväl kvalitet som innehåll och omfattning.
- Tillsynen säkerställer inte likabehandling och rättssäkerhet.
- Inspektioner sker långt ifrån årligen och är oftast bristfälliga.

Fru talman! Detta är rent ut sagt bedrövligt! Vi delar Riksrevisionens syn att bristerna i länsstyrelsernas tillsyn är anmärkningsvärda och att åtgärder omedelbart måste vidtas. Detta är en sak som måste fungera.

Tack och lov finns det goda exempel runt om i landet där detta fungerar bra, men det räcker inte. Tillsynen måste fungera överallt och alltid.

Länsstyrelsernas tillsynsroll måste bli mer aktiv och effektiv. Tillsynen måste vara både grundlig och återkommande och präglas av kompetens för att brister i överförmyndarnas verksamhet ska kunna upptäckas och för att olämpliga överförmyndare ska kunna identifieras. Detta är vår skyldighet mot alla de människor som behöver samhällets skydd.

Fru talman! Jag är glad att här i dag kunna yrka bifall till förslaget i betänkandet CU4, där ett enigt utskott gör ett tillkännagivande till regeringen att den snarast ska vidta åtgärder för att stärka länsstyrelsernas tillsyn av överförmyndare.

I detta anförande instämde Christina Oskarsson (s) och Egon Frid (v).

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 10 §.)

Föredrogs
trafikutskottets betänkande 2006/07:TU8
Vissa transportpolitiska frågor m.m.

*Vissa transport-
politiska frågor m.m.*

Anf. 3 LARS TYSKLIND (fp):

Fru talman! Vi har här ett betänkande från trafikutskottet, nr 8, *Vissa transportpolitiska frågor m.m.* I betänkandet behandlas 39 motionsyrkanden från allmänna motionstiden hösten 2006. Till betänkandet har fogats åtta reservationer och två särskilda yttranden, så det finns naturligtvis frågeställningar som vi har lite delade meningar om. Jag förutsätter att dagens debatt kommer att belysa detta.

En stor fråga som tas upp i betänkandet handlar om infrastrukturplanering. Utskottet välkomnar inriktningen på planeringsperioden 2010–2019 och att den redan har startat vad gäller investeringar för vägar och järnvägar. Vidare lyfter utskottet fram samhällsekonomiska analyser och vilken roll de ska spela vid prioriteringar av investeringar i infrastruktur.

Fru talman! Här tas även upp frågan om underhåll och hur viktigt det är för att man inte ska riskera redan gjorda investeringar.

Sedan har vi frågan om prövningsförfarandet, och den översyn som sker av plan- och bygglagen och miljöbalken syftar till att förenkla prövningsförfarandet i allmänhet. Det kommer inte minst att gälla infrastrukturprojekt. Vi ser naturligtvis fram mot att det kommer propositioner om detta inom en snar framtid.

I betänkandet behandlas också den framtida finansieringen av infrastrukturen. Här kan jag påpeka att utskottet bland annat skriver att vi har beställt en forskningsöversikt om offentlig-privat samverkan, så kallad OPS, inför det framtida ställningstagandet i den här frågan.

Ytterligare en fråga som tas upp, som det definitivt finns delade meningar om, är bolagisering av kommersiella och konkurrensutsatta delar av Vägverket och Banverket.

Jag tror att det i stort sett är vad det handlar om, och det kanske finns ytterligare någon fråga som kommer att tas upp under debatten.

Anf. 4 LARS MEJERN LARSSON (s):

Fru talman! Under de senaste två veckorna har transportpolitiken fått en hel del uppmärksamhet i medierna. Vägverkets och Banverkets förslag till reviderade planer gav oss svart på vitt vilka infrastrukturprojekt som de vill prioritera. Nu är det upp till kommuner och regioner att reagera på de här förslagen. Den mediala uppmärksamheten visar med all tydlighet att frågor om våra resor och transporter berör och engagerar människor. Säkert har ni andra i utskottet liksom jag blivit kontaktade av medborgare i era hemlän om att just deras väg är den viktigaste i landet eller att just deras järnvägssträckning är alldeles avgörande för tillväxten i regionen.

Pengarna räcker inte, säger Vägverket och Banverket i sina reviderade planer. Nog för att vi bollar med fantastiska siffror i den här sektorn, men några miljoner kronor räcker inte långt när det handlar om att bygga ny infrastruktur. Det krävs ofta flera miljarder för varje projekt med vägar och järnvägar som behövs för att Sverige även fortsättningsvis ska vara ett attraktivt land att investera i och som möjliggör fortsatt tillväxt i landet.

Därför bekymrar det mig mycket att en borgerlig, moderatledd regering sänker skatter och säljer ut statliga bolag, samtidigt som de vill låta privata aktörer låna ut sina pengar till ny infrastruktur. Detta hänger inte ihop.

Det går jättebra för Sverige och den svenska ekonomin, och nu är det guldåldern för investeringar och fortsatt tillväxt. Men det har borgarna inte fattat. Att låna dyrt av privata finansörer är inte en effektiv finansieringsform. Det är som att bita sig själv i svansen. Är det inte så, Ulla Löfgren, att det är dyrare att låna på den privata marknaden än att låna i Riksgälden?

Vi socialdemokrater anser att det går att använda skattemedlen mer effektivt och rättvist, så att vi även kan bygga fler broar, vägar och järnvägar. Vi är inte emot att det i vissa fall behövs lån till större projekt, men i de fall där staten behöver låna för att bygga större, angränsande infrastrukturprojekt tycker vi att Riksgälden är alternativet. Statens egen bank, Riksgälden, ger billigare och mer flexibla lån än privatbanker har möjlighet till. De fördelar som Handelskammaren lyfte fram med OPS-lösningar, där en privat entreprenör tar en stor del av risken, kan man i stället uppnå med smarta upphandlingsmetoder.

Fru talman! Att trafik och järnvägar fungerar, att vägar och järnvägs-spår underhålls och förbättras, är grundläggande för att hela landet ska få en positiv utveckling. Det handlar både om näringslivets möjligheter att växa och utvecklas och om möjligheter för personer att pendla till arbete eller till skola.

Där det byggs bra och säker infrastruktur skapas det ny tillväxt. Skåne är ett exempel på det. Där har satsningen på lokaltåg överträffat alla tidigare prognoser, och resandet har ökat markant både inom regionen och över Öresundsbron.

Tågen är överfulla, och efterfrågan ökar hela tiden. Därför bör staten och regionerna arbeta fram gemensamma långsiktiga trafikförsörjningsprogram som kopplas ihop med de regionala utvecklingsprogrammen. Att fler väljer tåget ger också en bättre miljö. Håller inte Sven Bergström med om detta?

Investeringar i tåg och vägar skapar tillväxt. Det ger möjlighet till både fler och andra arbetstillfällen och utjämnar skillnader mellan stadens och landsbygdens olika förutsättningar. Glesbygdens möjligheter att leva och utvecklas är viktiga, likaväl som de små och stora orternas. Kvinnor och män reser på olika sätt. Ungdomar och äldre har olika behov. Det är viktigt att man frågar sig vem som gynnas av den nya infrastrukturen, så att alla kan ha nytta av den.

Hänsyn måste tas till fler saker än samhällets ekonomiska nytta när man ska prioritera vilka infrastrukturprojekt som ska komma först. Social- och regionalpolitiska skäl är lika viktiga som samhällsekonomisk nytta när prioriteringar mellan olika infrastrukturprojekt ska göras.

Fru talman! Det som gör mig riktigt fundersam är hur de borgerliga partierna har resonerat om hur de vill bolagisera Vägverket Produktion och Banverket Produktion. Det vill säga att de vill kommersialisera och konkurrensutsätta verksamheten på trafikverken. Frågan är: Ser ni inte den ekonomiska nytta som staten och vi alla har haft av Vägverkets och Banverkets egna produktionsenheter? Inser inte Christer Winbäck från Folkpartiet att konkurrensen har gynnats av att Vägverket Produktion har fungerat som en prispressare i bygg- och anläggningsbranschen – en marknad med begränsad konkurrens och stigande priser? Bara under 2006 sparade man 570 miljoner genom att Vägverket hade sin egen entreprenör som har kunnat pressa priserna nedåt.

Vi socialdemokrater är också oroliga för att sakkunskapen går förlorad och att kostnaderna kommer att stiga om de konkurrensutsatta verksamheterna vid Vägverket och Banverket säljs. Bolagisering är ingen universallösning på alla typer av problem, som de borgerliga tycks tro. Vem kommer egentligen att tjäna på det? Ja, inte är det skattebetalarna i alla fall.

Fru talman! Vägar, tåg och järnväg är en del av välfärdssystemet. Det är en förutsättning för en positiv utveckling. Därför vill vi socialdemokrater att alla skattebetalare ska fortsätta att äga infrastrukturen gemensamt. Vi vill inte låta ett privatintresse styra vilka vägar som ska byggas. Vi vill att staten ska fortsätta att äga Vägverket Produktion och Banverket Produktion för att pressa priserna. På så sätt kan vi använda våra gemensamma skattekonor så effektivt som möjligt.

Fru talman! Jag står självklart bakom alla reservationer från oss socialdemokrater, men för tids vinnande väljer jag att yrka bifall endast till reservation 4.

(Applåder)

Anf. 5 PETER PEDERSEN (v):

Fru talman! Det här betänkandet innehåller ganska många infallsvinklar, därav beteckningen *Vissa transportpolitiska frågor m.m.* För tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservation 8 under punkt 8, Luftfartens miljöpåverkan, men jag står förstas bakom också våra övriga reservationer, som kanske någon annan väljer att ta upp.

När det gäller infrastrukturplanering vill vi återigen betona att vi tycker att man i huvudsak ska förvalta det kapital som finns i järnvägar och järnvägar. Man måste underhålla det vägsystem som finns. Då gäller det framför allt att man ser till att vara ute i god tid med åtgärder, så att man slipper det växande underhållsberg som det pratas om.

I en reservation pekar vi också på att om man satsar på två-plus-ett-vägar i större utsträckning och i minskad omfattning bygger nya motorvägar kan man göra betydande kostnadsbesparingar. Man får alltså betydligt mer väg för pengarna om man bygger två-plus-ett-väg och utgår från befintlig väg än om man bygger en helt ny motorväg. I varje läge måste man bedöma var pengarna gör mest nytta. Vi tror att man kommer väldigt långt, inte minst med trafiksäkerhetsfrågor, om man satsar ännu mera på två-plus-ett-vägar.

Vi finner det glädjande att den nuvarande regeringen fortsätter den tidigare majoritetens arbete i *Moderna transporter* och pekar på vikten av kombinerade intermodala transporter. Man fortsätter utredningsarbetet

för att utse strategiska hamnar, kombiterminaler, runt om i landet som möjliggör intermodala transporter.

Jag kan tycka att det finns en motsägelsefullhet på s. 13 i betänkandet. Under "Utskottets ställningstaganden" talar man mycket väl om intermodala transporter, alltså transporter där man samordnar olika transportslag, till exempel sjöfart och järnväg. Men i andra sammanhang säger man att om man gör en samhällsekonomisk analys kommer man fram till att man ska satsa mer på vägar. Vi tycker inte att det är ett speciellt logiskt resonemang. Man måste bestämma sig. Om man förespråkar mer av intermodala transporter kanske det borde få ett större genomslag också när man skriver budgetar.

Vänstern har ett särskilt yttrande om finansiering av infrastruktur. Vi har vid ett flertal tillfällen, så även i det här betänkandet, markerat att vi inte ser så kallad medfinansiering och alternativ finansiering som lösningar på de problem som finns när det gäller infrastrukturen. Vi skulle hellre vilja se ett annat budgetsysteem som möjliggör att man i staten, precis som i kommuner, landsting och vilken annan ekonomi som helst, delar upp utgifter i drift och investeringar, så att man kan göra samhällsekonomiskt lönsamma investeringar på rimlig tid i stället för att behöva sprida ut dem på ett långt antal år. Det är ju sådant som tvingar fram önskemål om OPS- och PPP-lösningar, där privatkapitalet vill komma in, satsa pengar, bygga vägar och hyra ut dem till det offentliga för att sedan framstå som allas goda moder. Några av intressenterna på marknaden har trots allt erkänt att de gör detta för att tjäna pengar.

Jag brukar inte citera Svenska Dagbladet särskilt ofta, men nu ska jag göra det. Den 10 april skriver Nils-Olov Ellevik på näringslivssidan under rubriken "På väg mot ny storindustri". I slutet av artikeln skriver han: "I Sverige har frågan om privatfinansierade vägar och broar fått en tydlig politisk markör." Han konstaterar att Vänstern och Miljöpartiet inte är speciellt positiva till detta, medan Socialdemokraterna i vissa fall kan tänka sig det. Sedan skriver han: "Mest positiv är man på den liberala högerkanten där allt offentligt ägande i princip anses vara fel." Jag delar den synen.

På den borgerliga sidan har man väldigt svårt att acceptera att det finns offentligt ägda företag som går bra. De ska per definition säljas ut. Möjligtvis kan staten behålla de företag som inte går så bra. Det är likaså en del av ideologin.

Det riktigt roliga kommer på slutet i artikeln. Där kommer han med precis den analys som Vänstern har fört fram i olika sammanhang – i debattartiklar och diskussioner här i kammaren: "Riktigt hur man har resonerat", skriver han och hänvisar till den borgerliga regeringen, "har aldrig förklarats. Billigare pengar än de som staten kan låna kan ingen hitta och det är den typen av kapital som passar bäst för långsiktiga investeringar som i infrastrukturen."

Det är alltid trevligt att få medhåll på Svenska Dagbladets näringslivssida. Jag tycker att det är svart på vitt vad detta handlar om: Man ser en marknad där man kan tjäna pengar. Argumentet att detta bara handlar om att man vill se till att staten får ut mer av pengarna faller platt, tycker jag. Jag tvivlar på den argumentationen. Det här styrker mig ytterligare.

Vi har exakt samma uppfattning som Socialdemokraterna har redovisat i bolagiseringsfrågan, så jag tänker inte gå in på det temat här. De borgerliga vill inte ha offentligt ägda företag eller verksamheter som går bra, utan de ska säljas ut. Alltid är det konkurrensen som förs fram som argument. Däremot verkar man på den borgerliga kanten aldrig ha något problem med oligopolliknande marknader där privata aktörer köper upp varandra, oavsett vad som händer med priserna och hur det drabbar konsumenterna.

När det gäller luftfarten har vi en reservation, nr 8. Den handlar om att det är hög tid att vidta kraftfulla åtgärder för att komma till rätta med den negativa miljöpåverkan som den alltmer växande luftfarten har i Sverige och i hela världen.

Det krävs alltså ekonomiska styrmedel för att inte minst tvinga fram tekniska förbättringar och också tvinga fram att människor i ökad omfattning väljer alternativa transportmedel när det är möjligt. Vi hoppas på en teknikutveckling vad gäller drivmedel. Vi vet att det är svårt just när det gäller flygbränslet. Men vi hoppas att man kan nå fram till bättre motorer som drar mindre bränsle, så att det blir mindre utsläpp och så vidare. Vi kan inte fortsätta att se en utveckling där flyget i princip har fribrev när det gäller många typer av beskattningar som gäller för andra med hänvisning till att detta sker i internationellt lufttrum och att vi då inte kan göra någonting. Vi måste hitta ett system, framför allt starkare ekonomiska styrmedel, som kan tvinga fram en förbättrad miljö och en minskad miljöpåverkan från flygets sida. Därför föreslår vi också att regeringen ska tillsätta en utredning som belyser detta och faktiskt försöker lämna förslag på hur man kan minimera miljöpåverkan. Det är mycket glädjande att både socialdemokrater och vänsterpartister och miljöpartister står bakom den reservationen.

På samma tema kan man säga att det är dags att göra någonting åt Bromma flygplats. Vi anser inte att det är rimligt, med tanke på de miljöproblem som luftfarten förorsakar, att den situation vi nu har får fortgå. Vi ser alltså att det finns behov av att försöka stänga Bromma flygplats och överföra den trafiken till Arlanda och andra flygplatser, bland annat av trafiksäkerhetsskäl. Det kan alltid hända olyckor. Och händer det en olycka med ett flygplan mitt över ett tätt trafikerat område, som ju en storstad och en huvudstad är, får det katastrofala följder. Dessutom kan den yta som frigörs användas till andra saker. Man kan till exempel bygga bostäder, vilket det finns ett stort behov av i Stockholm.

Fru talman! Jag avslutar där för att, återigen, markera att vi yrkar bifall till reservation 8.

Anf. 6 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Fru talman! Vi står bakom alla de reservationer som vi har lämnat in, men för tids vinnande yrkar jag bara bifall till reservation nr 3 och nr 7.

Det här handlar om vissa transportpolitiska frågor. Vilken transportpolitisk fråga är egentligen mest överordnad? Ja, man kan gå till det transportpolitiska målet. Det handlar om en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Vad är "långsiktigt hållbar" egentligen? Ja, det har ju delats upp i olika dimensioner när det har praktiserats i de politiska samtalen långt efter att begreppet myntades på FN-konferensen i Rio 1992. Man

pratar om ekologisk hållbarhet, social hållbarhet, ekonomisk hållbarhet och i vissa fall också om kulturell hållbarhet.

”Långsiktig hållbarhet” är ju trevliga honnörsord. Vem vill förespråka någonting som inte är långsiktigt utan kortsiktigt? Vem vill förespråka något ohållbart i förhållande till något hållbart? Men det här begreppet har ju bara någon styrfunktion om man definierar vad det innebär, och det finns i dag en märklig brist på definition av det här området.

Jag hävdar – det är också Miljöpartiets linje som helhet – att långsiktig ekologisk hållbarhet måste vara överordnad de andra dimensionerna. Egentligen borde det inte, på sikt, finnas någon motsättning i det. Det är inte ekonomiskt hållbart att bedriva en produktion och ha en konsumtion som underminerar förutsättningarna för det vi lever av. Inte heller är det långsiktigt hållbart att ha ett transportsystem som förändrar jordens klimat, som innebär att kommande generationer inte har samma möjligheter att leva ett sådant liv som vi lever. Det är inte heller långsiktigt hållbart att vissa delar av jorden ska undermineras för att man i andra ska ha frihet att bete sig som man vill när det gäller transporter eller något annat.

På långfredagen kom IPCC med sin senaste rapport om vilka konsekvenser de nuvarande klimatförändringarna kommer att leda till, vad de har för effekter på olika vegetationssystem i olika världsdelar. Det handlar om att en stor andel av de djur- och växtarter vi i dag har riskerar att försvinna. De människor som i dag lever med mycket stor knapphet på vatten kommer kanske inte att ha tillgång till något vatten alls. För oss som bor i Norden är det fullständigt självklart att vi har tillgång till det.

Det här tycker jag är en viktig bakgrund när vi funderar över det ansvar vi i Sveriges riksdag har och när det gäller hur vi lägger upp infrastrukturplaneringen.

En revidering av framtidsplanerna för vägar och järnvägar är på gång. Och totalt belöper sig båda dessa paket till 381,5 miljarder kronor under tolv år. Det är alltså väldigt mycket pengar. Med investeringar styr man verkligen inte allt, men man lägger grunden för framtiden, eftersom vägar och järnvägar håller väldigt länge. Man ger en riktningvisare för framtiden.

I höstens proposition stod det att man skulle ge mer utrymme för väginvesteringar. Jag undrar hur det egentligen hänger ihop med långsiktig hållbarhet och klimatpolitik. Det får gärna efterföljande talare från regeringssidan förklara. Jag förstår det nämligen inte. Det jag menar vore rimligt är ju att man inför ett moratorium för alla investeringar som ytterligare bidrar till att påverka klimatet negativt. Visst finns det väginvesteringar som är motiverade. Vi har många olycksdrabbade vägar som är tillräckligt breda för att man skulle klara en mittseparering med två-plus-ett-vägar och mittvajer. Det har ju visat sig vara ett mycket kostnadseffektivt sätt att kanske inte förhindra olyckor men förhindra att olyckor ger dödlig utgång.

Vi borde införa ett moratorium för alla nya vägsträckningar och koncentrera investeringarna på det som är trafiksäkerhetsmässigt motiverat. I så fall skulle man kunna skapa ett utrymme för alla dessa bansträckor som är nedläggningshotade eller där investeringarna är skjutna på en oviss framtid, som redovisades i förra veckan. Det handlar framför allt om kapaciteten i våra storstadsområden. Människor får stå på tågen. Det

uppstår ideligen konflikter därför att alla tåglägen är upptagna, och en liten störning fortplantar sig i ett helt system, eftersom det inte finns någon som helst reservkapacitet.

Det handlar om alla dessa behjärtansvärda järnvägsinvesteringar. Jag ska inte ta upp tiden med att räkna upp dem. Men det handlar till exempel om järnväg mellan Göteborg och Borås. I dag tar det väldigt lång tid att åka tåg den sträckan. Det är många olyckor på vägen, och Göteborg besväras hela tiden av att alldeles för många tar bilen in till staden i stället för att åka kollektivt.

Det handlar om Ostlänken. Det handlar om Trelleborgsbanan nere i Skåne. Där går det bussar med väldigt täta intervaller, och E 6:an rymmer många olyckor. Man skulle vinna så mycket i förhållande till flera transportpolitiska mål om det fanns järnvägskapacitet som innebar att man kunde minska klimatpåverkan och minska olyckorna och ändå underlätta för den regionala utveckling som är på gång i dessa regioner.

Men problemet är inte bara bristande anslag. Problemet är också att vi har en planeringsprocess och en lagstiftning som gör att det tar väldigt lång tid från ett beslut till ett genomförande när det gäller järnvägsinvesteringar. Det kan ta upp till 30 år, och vi har inte den tiden. Man kan titta på Klimatkommissionen och på Klimat- och sårbarhetsutredningens tidsperspektiv. Vi behöver mycket snabbt vidga kapaciteten för icke klimatpåverkande transportslag. Därför är vi väldigt nöjda med att vi tidigare i trafikutskottet kunde enas om att förenkla de här olika planeringsprocedurerna. Men det behövs ytterligare förstärkningar. Vi skulle vilja gå så långt att vi byter ut den roll som försvaret har haft i lagstiftningen, till exempel i plan- och bygglagen, när det gäller att gå över alla andra planeringsintressen, så att det i stället gäller de investeringar som minskar klimatpåverkan.

I dag råder det en otydlighet. Enskilda kommuner, exempelvis Burlöv och Lerum, kan försinka investeringar som är väsentliga för hela regioner. Genom att kräva alternativa dragningar eller tunnellsnörar möjliggör de en nationell planering och ett genomförande av angelägna projekt. Det här borde inte få förekomma. Vi har inte råd med den sortens kommunala obstruktion gentemot nationella intressen om vi ska kunna få ett fungerande järnvägssystem där kollektivtrafikanter ska kunna vara förvisade om att de når sina destinationer.

Ett annat stort problem när det gäller transporterna utifrån klimatets perspektiv är flyget. Här vill jag göra kammaren uppmärksam på den systematiska skillnaden när det gäller hur flyget hanterades före valet och efter valet.

I den rödgröna majoriteten fanns förvisso delade meningar om flygets roll och vad man skulle göra. Men vi var överens om att det behövs ett ekonomiskt styrmedel för att minska flygets klimatpåverkan. Vi beslutade om en flygskatt, som nu allt fler länder inser är nödvändig för att man ska kunna bryta flygets klimatpåverkan.

Vad gör man efter valet? Jo, man bestämmer sig för att riva upp införandet av flygskatt. I stället förhandlar man inom EU för ett *open sky*-avtal som kommer att öka luftfarten mellan Europa och USA med mellan 30 och 40 procent.

Det kan inte få annat än väldigt negativ klimatpåverkan. Det känns ytterligt ologiskt i förhållande till att Sverige skulle kunna vara en positiv

Prot. 2006/07:89
12 april

*Vissa transport-
politiska frågor m.m.*

kraft inom EU-systemet och verka för en reduktion av klimatkpåverkan med 20 eller 30 procent. Att bara två veckor senare säga att vi tycker att det är en bra idé med ett förenklingssystem som ökar luftfarten och dess negativa klimatkpåverkan är inte konsekvent.

Det sista jag tänker ta upp i mitt anförande handlar om flyget på en annan nivå. Det är något som Vänsterpartiet har tagit upp tidigare. Det är en gemensam reservation som handlar om Bromma flygfält. Det är en lång historia som rymmer många intressanta klimat- och luftkvalitetsaspekter. Det handlar också om hur man ser på Stockholmsregionen. Hur vill människor som bor i den här regionen att marken ska användas? Det finns ett oerhört tryck på den här bostadsmarknaden. Efterfrågan är mycket större än utbudet. Det vore rimligt att frigöra den yta som Stockholms flygfält i dag upptar för att i stället sanera marken och så småningom bygga bostäder på den.

Här borde staten ha ett ansvar. Staten borde se till att man tar de beslut som behövs för att transporterna ska kunna möta de klimatkrav som finns. Det finns utrymme på Arlanda som inte utnyttjas. Det finns flyg som skulle kunna bytas mot tågtransporter. På det viset borde det inte vara någon som helst svårighet att avvara Bromma flygfält.

Anf. 7 ULLA LÖFGREN (m):

Fru talman! Vi har delat upp betänkandet mellan oss i alliansen. Jag ska prata lite om infrastrukturplanering.

Det är med höjda ögonbryn som jag läser Socialdemokraternas första reservation till betänkandet:

”En väl fungerande infrastruktur utgör en av de viktigaste förutsättningarna för en positiv regional utveckling. Inte minst vägnätet har stor betydelse för exempelvis industrins transporter och turistnäringens utvecklingsmöjligheter. Det är därför viktigt att öka underhållet av väginfrastrukturen så att standarden kan förbättras och alla statliga vägar hållas öppna året om. Vi kan inte tillåta att de högtrafikerade vägarna slits ned så att framkomlighet och trafiksäkerhet hotas. Vi kan inte heller tillåta att de ökade satsningarna på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion motverkas av försämrat underhåll på det lågtrafikerade vägnätet.”

Socialdemokraterna tycker helt plötsligt att det är viktigt att öka underhållet av väginfrastrukturen. Socialdemokraterna tillåter inte längre att de högtrafikerade vägarna slits ned så att framkomligheten och trafiksäkerheten hotas. Socialdemokraterna kan inte heller längre tillåta att underhållet försämrats på det lågtrafikerade vägnätet.

Fru talman! Jag må säga att Socialdemokraterna yrvaket ser på infrastrukturplaneringen med helt andra ögon i dag än under de tolv år då de hade makten att göra något åt den. Kan det vara så illa att den förra regeringen vägrade att lyssna på goda argument från sina riksdagsledamöter?

Jag hoppas att den nya regeringen inte kommer att vara lika stendöv.

Nu pågår emellertid ett arbete inom trafikverken och inom Sika med att utarbeta ett underlag för beslut om inriktningen av åtgärderna under en ny planeringsperiod. Från majoritetens sida vill vi inte föregripa det arbetet, allra helst som det inte kommer att läggas stor vikt vid den regionala förankringen.

Fru talman! När det gäller motionen om att utveckla de regionala arbetsmarknadsregionerna är det bara att hålla med om att det är jättevik-

tigt. Det är bland annat därför som regeringen trycker så hårt på den regionala medverkan i planeringen.

Två-plus-ett-vägar är ett utmärkt alternativ på inte alltför starkt trafikerade vägar, särskilt när man kan använda en befintlig vägsträckning och alldeles särskilt när man inte behöver bredda vägen utan bara kan förstärka vägrenen och montera mitträcken. Vid nybyggnad av väg med stort trafikunderlag och med en helt annan sträckning än den befintliga är det kanske inte det bästa alternativet, framför allt inte ur trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt.

När det gäller kostnaden för olika alternativ förstår jag inte varifrån Karin Svensson Smith hämtat uppgiften att det skulle vara 20 gånger dyrare att bygga en ny motorväg än en två-plus-ett-väg.

Vid nybyggnad av fyrfältsväg och trefältsväg är prisskillnaden mellan 40 och 60 procent. Om man jämför nybyggnad av motorväg med en ombyggnad av en 13-metersväg till två-plus-ett-väg är den senare ungefär 10 gånger billigare. Det förekommer nog bara i teorin att valet står mellan en ny motorvägssträckning och en ombyggnad av en 13-metersväg till två-plus-ett-väg. Med de erfarenheter som finns i dag byggs nog de flesta om till två-plus-ett-vägar om det är möjligt ur trafiksynpunkt.

Vid helt nya vägdragningar måste det ju fortfarande vara trafikunderlaget som är dimensionerande.

Fru talman! Jag vill understryka något som vi är alldeles överens om och som Karin Svensson Smith också tog upp, nämligen att vi måste få en effektivare process som underlättar planering och byggande av transportinfrastruktur. PBL-utredningen uppmärksammade detta. Det har också uppmärksammats av exempelvis Botniabanan AB genom att lagen för byggande av järnväg och miljöbalken inte är koordinerade, vilket är väldigt besvärande. Vi välkomnar därför att regeringen bereder en förändring av lagstiftningen på det här området.

Fru talman! Med detta yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga motioner.

Anf. 8 LARS MEJERN LARSSON (s) replik:

Fru talman! Du får gärna citera oss. Vi har otroligt mycket som ni kan lära er.

När det gäller vägarna kan jag lätt konstatera att vi ökade anslaget för driftunderhåll, bärighet och tjälsäkring ordentligt under den senaste mandatperioden. Det är lätt att konstatera att i samband med den senaste budgeten i höstas anslog vi socialdemokrater mer pengar till vägarna än de borgerliga partierna.

Mer pengar till vägarna blir mindre anslag och sänkt skatt för dem som har det bra.

Är det inte dyrare att låna i Riksgälden än på den privata marknaden?

Vad vinner man på OPS jämfört med funktionsupphandling som har alla fördelar och dessutom lägre ränta?

Anf. 9 ULLA LÖFGREN (m) replik:

Fru talman! När det gäller frågan om mer pengar kan vi se av Vägverkets och Banverkets budgetunderlag att den förra regeringen hade mycket planer men att pengarna inte riktigt hängde med. I regionerna har man ändå bara fått 80–90 procent av vad man skulle behöva till både

Prot. 2006/07:89
12 april

*Vissa transport-
politiska frågor m.m.*

drift, underhåll och bärighetsåtgärder enligt planen. Det beror till stor del på att man inte har räknat upp indexet i den takt som hade behövts.

Jag är benägen att hålla med Lars Mejern om att det inte nödvändigtvis behöver vara mer fördelaktigt med OPS än med en funktionsupphandling.

Om man ska ha en OPS-lösning måste det givetvis finnas stora fördelar med det. Därför krävs det en väldigt professionell beställare.

Min uppfattning är att regeringen har knutit till sig den kunskap som behövs i dessa frågor. Vägverket besitter en del kunskap, men det finns också väldigt mycket att hitta i utlandet.

Vad som förvånar mig lite grann är att inte den förra regeringen provade på att göra någon funktionsupphandling eftersom det kan vara så mycket bättre än en traditionell upphandling.

Anf. 10 LARS MEJERN LARSSON (s) replik:

Fru talman! Vi är överens om att det fattas pengar. Därför är jag väldigt intresserad av att få veta varför denna bolagisering av Vägverket skulle ge oss en väl fungerande marknad och på så vis till och med farbara vägar även i Värmland. Jag skulle vilja ha en förklaring till varför Ulla Löfgren tror att en bolagisering skulle ge mer pengar när vi ändå via Vägverket sparar 570 miljoner bara under 2006.

Anf. 11 ULLA LÖFGREN (m) replik:

Fru talman! Den här besparingen på 570 miljoner är säkert en väldigt teoretisk uträkning från Vägverkets sida.

Jag ska berätta en sak. Den förra borgerliga regeringen skilde myndigheten Vägverket från Vägverket Produktion. Den första direktören för Vägverket Produktion kände jag. Han avled för ungefär 14 dagar sedan. På sin dödsbädd sade han att vi skulle se till att skilja på detta och göra Vägverket Produktion till ett aktiebolag som kan konkurrera på marknaden precis som alla andra bolag eftersom det är den enda förutsättningen för att de ska få det riktigt bra.

Jag tänkte att vi ska uppfylla det.

Anf. 12 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik:

Fru talman! Jag tänkte först tala om att jag verkligen uppskattar att ni gör denna regelöversyn så att man kan bygga ändamålsenlig infrastruktur på ett snabbare och smidigare sätt.

Men jag tänkte svara på frågan om varifrån uppgifterna kommer när det gäller skillnaden i pris mellan två-plus-ett-väg med mittvajer och motorväg. Den uppgiften kommer från Vägverket. Den redovisades till oss i trafikutskottet under den förra mandatperioden. Det handlar om en genomsnittlig motorväg i förhållande till en genomsnittlig två-plus-ett-väg med mittvajer. Kostnaden för en två-plus-ett-väg är alltså en tjugondel av kostnaden för en motorväg. Det som också är intressant är att två-plus-ett-vägar byggs på en tiondel av tiden.

Om vår ambition är att försöka förhindra dödsfall i hela Sveriges vägnät borde vi konsekvent omdirigera pengar som i dag är avsedda för fyrfältsvägar så att alla två-plus-ett-vägar som kan byggas också byggs. Vägverket har en lista, och de pengar som man har i dag räcker inte till för detta. Det handlar om huruvida man sätter nollvisionen, trafiksäker-

hetsmålet, högre än andra mål. I så fall är det den prioriteringen som man ska göra. För oss i Miljöpartiet känns det rätt självklart att vårt ansvar är att förhindra dödsfall i trafiken.

Jag tänkte ställa en fråga om väginvesteringar. Lönsamhetsberäkningen av dem är byggd på värderingen 1:50 kronor per kilo koldioxid. Vi hade, som Ulla Löfgren kanske minns, Statens institut för kommunikationsanalys, Sika, hos oss. De berättade att deras lönsamhetsberäkningar och de värden som sedan också trafikverket använder är från 1995. Då undrar jag om Ulla Löfgren tycker att det är en rimlig beräkning av de skador som klimatförändringarna ger upphov till, alltså 1:50 kronor per kilo koldioxid.

Anf. 13 ULLA LÖFGREN (m) replik:

Fru talman! Jag ska först säga något om två-plus-ett-vägar. Jag har också fått uppgifterna från Vägverket. Enligt Vägverket kostar en ny motorväg ungefär 40 000 kronor per löpmeter, och en ombyggnad av en 13-metersväg kostar ungefär 4 000 kronor per löpmeter. Det är alltså en tiondel.

Jag håller med om att det går betydligt snabbare att bygga en två-plus-ett-väg. Jag vet också att man håller på med det. Men tyvärr, Karin Svensson Smith, förhindras det också av den långt utdragna planeringsprocess som finns, därför att kommuner och enskilda går in och har synpunkter på detta. Förutom att det blir väldigt dyrt försenas detta viktiga trafiksäkerhetsarbete.

Beträffande hur man värderar koldioxidutsläppen vid lönsamhetsberäkningar förutsätter jag att om det finns andra siffror än siffror från 1995 så ser man över vilka siffror som man använder. Man ska ju använda det som är vedertaget åtminstone inom Europa i övrigt.

Anf. 14 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik:

Fru talman! Jag tror att den här skillnaden i pris mellan två-plus-ett-vägar och motorvägar möjligtvis kan bestå i att jag talade om motorvägar i genomsnitt. En redovisning som Vägverket har gjort till oss inbegriper precis alla motorvägar inklusive de senast byggda i Stockholm som är byggda i tunnel, och en väg i en tunnel är givetvis alltid mycket dyrare än en väg i ytläge. Min misstanke är att om man skulle ta bort alla motorvägar i tunnlar och jämföra dem med två-plus-ett-vägar är en tiondel rimligt. Det kan förklara skillnaden mellan dina uppgifter och mina uppgifter. Men faktum kvarstår: Hur använder man de pengar som man har? Är det Ulla Löfgrens mening att man ska bygga två-plus-ett-vägar på alla ställen där det är säkerhetsmässigt motiverat? Är det någonting som ni är beredda att prioritera i ert budgetarbete?

Jag tänkte passa på att ställa ytterligare en fråga. 1:50 kronor per kilo koldioxid var allmänt vedertaget 1995. Men tiderna har förändrats. FN:s klimatpanel, Klimat- och sårbarhetsutredningen och många andra har redovisat att klimatförändringarna är allvarligare och går fortare än man tidigare har trott. Jag tror nog att alla är överens om att 1:50 kronor är för lite. Men Sika svarade oss att den nya värderingen av vilket värde som man egentligen borde använda inte kommer att hinna bli färdig innan Banverket och Vägverket är färdiga med sina revisioner. Och det är ett stort problem. Då förstår jag inte hur ni mot bakgrund av det kan verka

Prot. 2006/07:89
12 april

*Vissa transport-
politiska frågor m.m.*

för OPS och på det sättet försöka klämma in ännu fler vägar vilkas lönsamhet är minst sagt betänklig med tanke på det felaktiga koldioxidvärdet i grunden.

Anf. 15 ULLA LÖFGREN (m) replik:

Fru talman! När det gäller två-plus-ett-vägar kontra motorvägar tror jag inte att det finns några vägar i tunnel som man kan göra om till två-plus-ett-vägar. Därför haltar väl den jämförelsen. Däremot får man lov att dra trafiken i tunnlar och göra motorvägar därför att det krävs av trafiksäkerhetsskäl och av framkomlighetsskäl. Jag tror inte att två-plus-ett-vägar är det enda som man kan göra. Man ska göra det i möjligaste mån, det tror jag att vi är överens om. Men man kan inte enbart göra det.

När det sedan gäller vad man använder för tal vid sina lönsamhetsberäkningar kan jag inte precisera något tal. Jag tycker bara att det är rimligt att man använder det som är vedertaget då det gäller att bygga fler vägar och för all del järnvägar också. Vi är överens om att det behövs bägge delarna. Detta är eftersatt sedan många år. Så det finns ett jättestort behov av att ta igen det. Och det är väl en bra tid att försöka bygga nu då det är högkonjunktur.

Anf. 16 PETER PEDERSEN (v) replik:

Fru talman! Det är trevligt att den här diskussionen om två-plus-ett-vägar kom i gång och att Miljöpartiet fick klä skott för att de anför felaktiga siffror. Om man läser betänkandet noggrant är det faktiskt Väns-tern som framför dessa åsikter i reservation 2. Jag vill säga detta bara för att det ska bli rätt i protokollet. Då gäller det att läsa innantill.

Det vi säger – här har vi fått uppgifter från Vägverket och ett underlag RUT – är att om man utgår från en befintlig 13-metersväg får man för 1 miljard kronor fyra mil ny fyrfältsmotorväg jämfört med att för samma summa få 80 mil två-plus-ett-väg. Ska man däremot bygga en helt ny väg på en åker någonstans minskar skillnaden betydligt. Vi har aldrig sagt att det inte skulle vara på det sättet. Men om man utgår från befintlig väg och väljer alternativet att bygga en ny fyrfältig motorväg eller en två-plus-ett-väg är det radikalt mycket billigare.

Även om man skulle gå på de siffror som Ulla Löfgren nu använder får man för 1 miljard 40 mil två-plus-ett-väg i stället för de fyra milen. Det är ändå en viss skillnad om man nu snabbt vill vidta åtgärder, inte minst från trafiksäkerhetssynpunkt.

Vad vi säger är att vi vill att man gör en översyn av vilka tänkta motorvägsinvesteringar i den nationella väghållningsplanen som vi kan omvandla till två-plus-ett-vägar. Vi säger inte att det går att göra det med alla projekt. Men vi tycker att det med tanke på det ekonomiska, kostnadsskillnaden mellan olika projekt, och inte minst mot bakgrund att det nu saknas pengar när det gäller väghållningsplanerna måste vara rimligt att använda pengarna så kostnadseffektivt som möjligt. Inte minst Moderata samlingspartiet brukar i alla andra sammanhang hänvisa till att man när det gäller att använda offentliga medel ska tänka på skattebetalarnas bästa. Då bör man fundera i de banorna även när det gäller att bygga vägar, alltså vilket alternativ som bör väljas.

Anf. 17 ULLA LÖFGREN (m) replik:

Fru talman! Jag tror att vi är ganska överens om att man i möjligaste mån ska bygga två-plus-ett-vägar där det går i stället för att i onödan bygga motorvägar. Men jag tror faktiskt inte att man bygger motorvägar i onödan nu för tiden. Det är trafikunderlaget som väldigt mycket avgör dimensioneringen – vad för slags väg det blir.

Anf. 18 PETER PEDERSEN (v) replik:

Fru talman! Det är glädjande om vi kan hitta fram till ett slags sam-syn här, att vi inte stänger några dörrar. Men när möjligheten finns har man all anledning att välja det billigare alternativet såvida det inte finns starka argument för det dyrare alternativet.

Sett till de siffror som både Moderaterna och Vänstern nu använder sig av kan vi åtminstone vara överens om att två-plus-ett-alternativet är mycket mer kostnadseffektivt. Det går också snabbare att bygga och så vidare. Man får ut långt mer mil eller kilometer väg för samma summa pengar.

Sedan vill jag ge ett erkännande till Ulla Löfgren som säger att det vad gäller OPS-lösningar – jag kommer inte ihåg exakt vad som sades – fanns en viss tveksamhet kring att OPS skulle vara bäst i alla sammanhang utan att det finns alternativ. Man skulle önska att regeringen var lite mer tillbakadragen också när det gäller den här argumentationen och inte i nästan varje propositionen när man får chansen lyfta fram medfinansiering, alternativ finansiering och OPS-lösningar.

För egen del tycker jag att det mest skrämmande är det här med City-banan, som ju alla är överens om behövs och är jätteviktig för den nationella tågtrafiken. Jag förstår inte varför den kringliggande regionen bort till Örebro län, Sörmland och Östergötland ska vara med och betala för en nationell angelägen satsning – en satsning som alltså är viktig för hela tågtrafiken i Sverige. Det är rimligt att staten tar den kostnaden.

Anf. 19 ULLA LÖFGREN (m) replik:

Fru talman! Jag börjar bakifrån. Det är väl rimligt att regionen tar en del av kostnaden därför att detta med att vara med och finansiera sådana satsningar också betyder intäkter för regionen.

När det, återigen, gäller två-plus-ett-vägar är det uppe hos mig i norra Sverige alldeles självklart att man ska bygga två-plus-ett-vägar i stället för motorvägar. Men runt storstäderna och där stora tätorter förbinds med varandra och det är jättemycket trafik är det kanske inte lika självklart.

Du tog också upp detta med OPS och att jag har en sansad syn på OPS. Det tror jag att man ska ha, och det tror jag att man också i regeringen har. Det är inte någonting som frälser oss alla, utan det är någonting som måste användas med stort förstånd, något som jag tycker att den här regeringen besitter.

Anf. 20 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Det har redan kastats många handskar i den här debatten. Ändå är jag rätt övertygad om att det finns en bred majoritet i trafikutskottet och i denna kammare för att en väl fungerande infrastruktur och ett väl fungerande transportsystem är en avgörande förutsättning för arbete, boende och utveckling i hela landet.

Prot. 2006/07:89
12 april

*Vissa transport-
politiska frågor m.m.*

I det sammanhanget är många av de frågor om planering och finansiering av infrastrukturen och om kombinerade transporter, ansvarsfördelning och organisationsformer som behandlas i det här betänkandet av stor betydelse.

Transportsystemet som helhet ska medverka till tillväxt och företagande samtidigt som stor miljöhänsyn ska tas. En bättre kollektivtrafik behövs. Det bidrar till en mindre belastning på vår gemensamma livsmiljö.

Låt mig inledningsvis ta upp några av de kastade handskarna. Lars Mejern Larsson apostroferade mig och undrade om inte jag och Centerpartiet tycker att tåg och järnvägssatsningar är bättre för miljön. Så är det alldeles säkert. Det är därför som vi i den nya regeringen fortsätter att ha en mycket hög ambitionsnivå. Där kan den tidigare regeringen och dess samarbetspartier gott ges en eloge för den framsynta satsningen på tåg och järnvägar. Det ska ju också rulla tåg på de järnvägar som byggs. Jag är övertygad om att den nya regeringen har ambitionen att fortsätta med det, i synnerhet efter den klimatdebatt som vi haft under senare tid.

Självklart gillar vi tåg. Vi vet att det är det allra bästa transportslaget från miljösynpunkt. Men i de delar av landet som Lars Mejern Larsson och jag kommer från går inte järnvägen till alla småorter och till alla industrier, utan där är också andra transportmedel nödvändiga. Det kan vara bilar eller sjöfarten på exempelvis Vänern och mycket annat. Jag tror inte att det egentligen finns någon djupgående motsättning där.

Lars Mejern Larsson är relativt ny i vårt utskott. Han kom till riksdagen i höstas. Därför kan man möjligen ha viss förståelse för att han när han orerar kring hur det nu ser ut inte känner sig så delaktig i den politik som i tolv år har bedrivits i det här huset. Naturligtvis är det ett resultat av den politik som förts i tolv år. Lars Mejern Larsson kan fråga sina lite äldre kamrater Hans Stenberg och Claes-Göran Brandin vad det är för politik som har drivits av Socialdemokraterna sedan 1994.

Ibland får man liksom intrycket att sossegruppen precis som vår besökare här i riksdagen, Christer Fuglesang, var ute på någon rymdfärd. Men ni var ute mycket längre. Ni var ju ute i tolv år och missade totalt den politik som den socialdemokratiska regeringen bedrivit på det här området när det gäller satsningar på vägar och vägunderhåll.

Ulla Löfgren läste högt ur s-reservationen. Det är en väldigt välkommen självkritik som socialdemokraterna i utskottet kommer med i reservation 1. Man går till storms mot det alltför dåliga underhåll av vägnätet som varit under väldigt många år. Det eftersläpande underhållet av dagens vägnät har av Vägverket i pengar uppskattats till uppemot 20 miljarder kronor.

De här eftersläpningarna innebär en försämrad trafiksäkerhet, ökad miljöbelastning samt ökade kostnader för näringslivet och enskilda.

Peter Pedersen har hittat någon aktion på Svenska Dagbladets näringslivssida. Jag hann inte anteckna vem han citerade, men det var väl någon debattör. Peter Pedersen kom i det här sammanhanget också in på diskussionen om försäljningen av statliga företag. Jag tror att OPS var huvudpunkten i den diskussion som Peter tog upp.

Precis som Ulla Löfgren anförut tror inte jag, regeringen, Centerpartiet eller någon annan att det handlar om manna från himmelen, en sesam-

öppna-dig-lösning, som plötsligt löser alla problem när det gäller bristande resurser på infrastrukturuområdet.

Varför ska inte vi i Sverige – som man gjort i Norge, Finland, England och många andra länder – pröva detta ordentligt med tre, fyra eller fem projekt avseende både vägar och järnvägar för att se om det kan ge oss de effektivitetsvinster som man hävdar att det gett i andra länder? Den öppningen borde åtminstone även Socialdemokraterna kunna ha. Jag vet inte om Miljöpartiet och Vänstern orkar med det. Men detta vore väl ändå ett sätt att lite grann öppna här för att se vad det här kan bidra med i ett läge med pengabrist.

Det är inte den stora satsningen på vägarna som jag tycker är ett problem när vi nu har sett vilken politik regeringen står för, utan inte ens vi orkar få fram det nödvändiga kapital till satsningar på infrastruktur som alla – det gäller även i våra partier – skulle önska.

Karin Svensson Smith talade om långsiktigt hållbara transportsystem. Jag uppfattade hennes inlägg som att hon ville ha ett slags tvärstopp för investeringar på vägsidan.

Jag skulle vilja bjuda Karin Svensson Smith upp till mina hemtrakter i Hälsingland. Jag tror till och med att dina partikamrater i Miljöpartiet är övertygade om att det behövs vägsatsningar i framtiden också. Vi har ett avsnitt av E 4 som kallas dödens väg mellan Enånger och Hudiksvall. Det är en gammal kostig som asfalterades en gång i världen och som fortfarande används. Det är en mycket hög prioritet att bygga om den och bygga nytt, inte minst för trafiksäkerheten. Vi har Förbifart Sundsvall som är ungefär av samma karaktär. Det finns massor av vägsnitt som behöver byggas om, flaskhalsar i systemet. Lägg därtill allt som behövs för bättre drift och underhåll. Där tror jag att vi egentligen är överens om att det är alldeles vansinnigt dumt att inte sköta drift och underhåll av det befintliga vägnätet.

En fungerande infrastruktur är för samhället lika viktig som blodomloppet är för oss människor.

Alla allmänna vägar ska vara farbara vägar med acceptabel standard året runt. Men en bra infrastruktur i form av vägar och järnvägar är bara två av flera viktiga förutsättningar för god resurshushållning, framkomlighet och kommunikation i ett modernt samhälle. Här måste de olika transportslagen vägtrafik, järnvägstrafik, flyg och sjöfart komplettera varandra, samverka och tillsammans utgöra en helhet som kan bli grunden för utveckling i hela landet, över kommun-, läns- och regiongränser men också över nationsgränser i ett alltmer gränslöst Norden och Europa.

För att främja kombitrafikens utveckling och företagens logistikplanering krävs ett utökat samarbete mellan alla berörda parter, regionalt, nationellt och internationellt. I betänkandet lyfter vi fram det utredningsarbete som nu pågår. Det gäller dels Bengt Owe Birgersson som ser över hamnstrukturen i landet och hur hamnarnas samlade infrastruktur och resurser kan utnyttjas bättre, dels Banverket som utreder och ska peka ut ett antal kombiterminaler som bör ingå i ett strategiskt nät runt om i landet.

Intermodala transporter, där sjöfarten och järnvägen ges en mer framträdande roll i transportkedjan, är ett effektivt sätt att minska transporternas negativa miljöpåverkan. Enligt majoritetens mening i utskottet måste denna typ av transporter främjas. Strategiska kombiterminaler bör därför

Prot. 2006/07:89
12 april

*Vissa transport-
politiska frågor m.m.*

utvecklas för att underlätta omlastning. Samordnade lösningar för olika typer av terminaler ska eftersträvas, och kombiterminalernas samlade infrastruktur och resurser bör nyttjas mer effektivt.

I den nya alliansregeringen har en översyn av gällande infrastrukturplaner initierats, och arbete pågår nu med sikte på en ny långsiktig planeringsperiod där ekonomiska ramar och inriktning i höst ska läggas fast efter noggranna analyser, inte minst samhällsekonomiska. I detta arbete deltar olika aktörer på transportpolitikens område samt lokala och regionala företrädare på ett väldigt aktivt sätt. Det är bra, och det är viktigt att det här blir ett väl förankrat och genomarbetat förslag.

Det behövs helt enkelt ordentliga satsningar i syfte att ta igen det eftersatta underhållet och garantera att ytterligare eftersläpningar inte uppstår. Allmänna vägar ska vara farbara vägar året runt, som har sagts tidigare i debatten. Det kommer att vara en viktig del i utarbetandet av en nationell strategi för att stärka utvecklingen också på landsbygden som regeringen aviserat.

Med detta, fru talman, yrkar också jag bifall till förslaget i betänkandet i sin helhet och avslag på motionerna.

Anf. 21 LARS MEJERN LARSSON (s) replik:

Fru talman! Det är väl bra att Sven Bergström inser att jag är ny – visserligen var jag uppe tidigare i debatten. Jag tror att jag ändå hänger med så pass bra att jag kan konstatera att ni har mer pengar i opposition än ni har nu. Det tror jag. Om jag fattar dig rätt planerar ni inte att flytta pengar från järnväg till väg. Kan jag uppfatta det som ett löfte, Sven Bergström?

Anf. 22 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Det är väl ett universellt fenomen, Lars Mejern Larsson, att man alltid har mera pengar i opposition. Det är mycket lättare att räkna när man sitter i den positionen än när man hamnar i ansvarsställning. Det tror jag alla som har varit med i olika situationer känner igen.

Jag har inget som helst mandat att lova å regeringens vägnar. Men det är min bestämda uppfattning att läget är sådant att det vore alldeles vansinnigt dumt att flytta bort pengar från ett trafikslag som ändå är det mest miljövänliga, tågtrafiken, och lägga på vägar. Det behövs mer pengar på både väg och järnväg, men det ska tillföras inte genom att dra ned satsningar på järnväg utan genom att tillföra mer pengar också på vägsidan. Det bör man göra dels genom statsbudgeten, som vi har sagt, dels genom att vara öppen för att låna i Riksgälden, som ni brukar tala om. Men vi är också öppna för att pröva OPS-lösningar, offentlig och privat samverkan, som man har gjort i så många andra länder, i våra grannländer Norge och Finland, i England och även andra länder i Europa. Vad är det för fel, Lars Mejern, på att en socialdemokrat i Finland eller i Norge är med på detta och tycker att det är intressant och menar att det kan ge effektivitetsvinster i produktionen och i driften av vägar om man släpper in flera aktörer? Är det av Gud givet att Vägverket i Sverige är bättre än någon annan på denna jord att bygga och driva vägar?

Anf. 23 LARS MEJERN LARSSON (s) replik:

Fru talman! Jag har aldrig varit i opposition, och jag tycker inte att det är så roligt heller. Oavsett om jag är i opposition eller i majoritet försöker jag föra en sansad politik som jag tror på.

En nackdel med att vara i majoritet är att oppositionen ställer frågor, och det tänker också jag göra. Jag ställde en fråga redan tidigare. Det handlar om att skaffa fram pengar. Vägverket Produktion har ju fungerat som en prispress. De där 570 miljonerna finns det papper på.

Jag skulle vilja höra varför du tror att en bolagisering av Vägverket skulle ge mer pengar och mer farbara vägar i Värmland. Jag har full respekt för det Ulla sade om att det är viktigt att hålla ett löfte till någon på dödsbädden. Det respekterar jag verkligen, men det måste ändå vara skattebetalarna som sätts i främsta rummet. Jag hoppas att man hanterar det här på ett varligt sätt.

Anf. 24 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Den principiella inställning som jag och Centerpartiet har och som jag tror att också regeringen har är att det är ett samhällsintresse att tillhandahålla infrastruktur i vårt land på alla möjliga områden, på vägområdet, på järnvägsområdet och så vidare. Men Vägverket ska inte vara inne på områden som sköts väl så bra av privata företag. Jag tycker dessutom att det är orättvist mot alla de energiska människor som jobbar i Vägverket Produktion att de hela tiden ska misstänkliggöras för att subventioneras på lite kringelkrokiga vägar för att de inte kan stå på egna ben. Låt dem bilda eget bolag och konkurrera på egna meriter med andra, så får vi se om de sköter sig väl i den konkurrensen! Jag tror att de gör det. Men det är inte så att de hela tiden ska behöva misstänkas för att de på något sätt bakvägen subventioneras och uppfattas som en del av det stora Vägverket.

Anf. 25 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik:

Fru talman! Det Sven Bergström sade i sin inledning om att man ska göra en satsning på tåg instämmer jag i till hundra procent. Men det står i höstens budgetproposition att man ska öka utrymmet för väginvesteringar. Vi har diskuterat det här i interpellationsdebatter med Åsa Torstensson. Man har inte någon ambition hos regeringen att sänka vägunderhållet. Det tror jag inte. Det finns ingen ambition heller att sänka järnvägsunderhållet. Då finns bara en post kvar, och det är järnvägsinvesteringar. Man kan inte öka något om man inte minskar något annat. Då är det järnvägsinvesteringarna som får ligga för fåfot om man ska öka utrymmet för väginvesteringar. Jag kan använda Svens ord "vansinnigt dumt". Det tycker jag också, men det här är faktiskt vad som stod i propositionen i höstas, just precis det.

Jag skulle vilja gå över till att diskutera OPS. Det är intressant att man vill ha fram mer kapital. Du uppfattade mig alldeles rätt när jag talade om moratorium för väginvesteringar som ökar kapaciteten för klimatstörande trafik. Vi säger givetvis inte nej till vägunderhåll. Vi säger inte heller nej till investeringar som syftar till att rädda liv. Men det som bara syftar till att bjuda in mer lastbilar och till att öka kapaciteten på vägar på järnvägens bekostnad säger vi nej till. Vi har redan en skuld

på 60 miljarder år 2010 för redan upplånade pengar. Är Sven Bergström beredd att öka den skulden för att påverka klimatet mer negativt?

Anf. 26 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Karin Svensson Smith är i normalfallet en påläst och skärpt debattör, men här förstår jag verkligen inte hennes resonemang och det statiska synsättet att det bara finns en viss mängd pengar som kan satsas på infrastruktur och att man om man vill satsa mer på vägar med nödvändighet måste satsa mindre på järnvägar. Det går naturligtvis att tillföra mer pengar på olika sätt: genom anslag i statsbudgeten, genom att låna i Riksgälden, genom att använda OPS-modellen som vi förordar för att få erfarenhet också av den. Därmed kan vi kanske till och med öka satsningarna på både vägar och järnvägar.

Med tanke på hur eftersatt det här har varit i åtminstone tolv år, under den socialdemokratiska regeringens tid, vilket bekräftas i den socialdemokratiska reservationen i betänkandet, är det angeläget att vi nu på allvar tar itu med investeringarna och ökar underhålls- och driftsinsatserna på både väg och järnväg. Inte minst på järnvägens område är det ett stort underhållsberg som man har rullat framför sig.

Karin Svensson Smith pratar om att öka kapaciteten för klimatstörande trafik. Men att bygga bort dödsvägarna uppe i södra Norrland handlar ju inte om det. Jag har nämnt Sundsvall och Hudiksvall som exempel, men vi har också exemplen E 22 i sydöstra Sverige, E 20 i Skaraborg och många andra vägar. Det handlar om att få bort trafikfällor, vägar som genererar dödsolyckor. Ska vi i det här landet ha en trafik vårdnamnet också på våra vägar, måste vi se till att den är så säker som möjligt. Jag tror inte att syftet i första hand ska vara att öka kapaciteten, framkomligheten och snabbheten, utan det ska vara en anständig framkomlighet och framkomliga vägar i alla delar av landet året runt.

Anf. 27 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik:

Fru talman! Det stod inte i budgetpropositionen i höstas att regeringens avsikt var att öka utrymmet för järnvägsinvesteringar. Det stod att regeringens avsikt var att öka utrymmet för väginvesteringar. Tror du mig inte, Sven Bergström, så varsågod att kontrollera detta.

Det handlar om anständiga utbyggnader, säger du. Ja, men när det gäller hur det ser ut runt om i landet, väg E 22 i den landsända där jag bor och många andra av projekten, är det inte de borgerliga partiernas löfte om två-plus-ett-vägar som vi ser, utan det är riktiga motorvägar det handlar om. Då är det inte trafiksäkerheten som står i förgrunden, för vore det så skulle man konsekvent kräva två-plus-ett-vägar i stället för motorvägar.

Jag undrar om Sven Bergström kan tala om hur mycket det är rimligt att vi har i skuld för infrastruktur, för jag antar att ett av alliansregeringens syften med att sälja ut statliga bolag är att amortera på statsskulden. Det kan man tycka vad man vill om. Men även om man bygger vägar med OPS-lösningar kommer räntorna och amorteringarna till syvende och sist att betalas av skattebetalarna. De ökar precis samma statsskuld. Vi har redan lånat 60 miljarder i Riksgälden till 2010. Hur mycket mer tycker Sven Bergström att vi ska ha i skuld? Hur mycket ska framtida generationer betala för att man bygger ut vägar i det här landet? Är det

ett bra sätt att klimatsäkra framtiden för dem att öka statsskulden för fler väginvesteringar nu?

Prot. 2006/07:89
12 april

Anf. 28 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Det är en viktig principiell fråga som Karin Svensson Smith tar upp, hur mycket det är rimligt att öka skulden på ett område, till exempel infrastrukturen. Men man kan också vända på det och säga att vi vältrar över kostnader på framtida generationer genom att vi missköter drift och underhåll i dag. Det rullar ett 20-miljardersberg framför oss, brukar Vägverket säga. Vi ökar dessutom kostnaderna för att sköta detta väl. Man måste satsa mer pengar för att få vägarna i farbart skick. Kanske är det samma sak med järnvägarna. Därför är det inte så enkelt att man kan resonera på det sättet. Allt detta tillsammans kräver naturligtvis en grannlaga avvägning, och vi är valda för att göra denna grannlaga avvägning.

När det gäller järnvägssatsningar kontra vägsatsningar säger Karin Svensson Smith att det inte stod i budgetpropositionen i höstas att man skulle satsa också på järnvägen. Nej, allt står inte i en budget. Men jag är alldeles övertygad om – och jag tror att jag har mina allianskamrater med mig – att vi är helt inriktade på att också satsa mer resurser på järnvägsområdet, eftersom underhållet är eftersatt och det finns stora behov framöver av att bygga ut järnvägsnätet. Senast häromdagen träffade vi i allianspartierna företrädare för Ostlänken som oerhört starkt argumenterade för nödvändigheten av att satsa på en bättre järnvägssträckning söderut från Stockholm över Sörmland och Östergötland, och jag uppfattar att det ligger mycket i det som de sade. Det skulle öka kapaciteten och skapa en bättre infrastruktur på järnvägsområdet.

Behoven är stora, och jag är alldeles övertygad om att alliansregeringen efter hand under de här fyra åren kommer att leverera mer resurser till både järnvägs- och vägområdet.

Anf. 29 PETER PEDERSEN (v) replik:

Fru talman! När det gäller vad man ska satsa på säger utskottet på första sidan under sammanfattningen i betänkande TU8 följande: Utskottet ställer sig bakom inriktningen att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar, att det innebär att en större del av investeringarna ska ske inom vägsektorn.

Jag tycker att det är ganska tydligt, precis som Karin Svensson Smith säger och som också vi har sagt i andra sammanhang, att man inte kan säga att man ska satsa mer på vägsektorn och ändå ge sken av att man kommer att satsa lika mycket eller mer på järnvägssektorn. Relationen ska i alla fall förändras, att man ska satsa mer på väg än på järnväg. Annars är det ganska meningslöst att skriva det i budgeten.

Artikeln i Svenska Dagbladet har jag lämnat ifrån mig till dem som skriver protokollet, så jag kan inte läsa mer ur den, men jag rekommenderar er att läsa näringslivsbilagan från den 10 april. Det intressanta är att det där tas upp en rad exempel från Europa på vad vägavgifter, vägtullar, privatisering av infrastruktur innebär för den enskilde som ska ta sig fram. Man diskuterar om detta verkligen är en framkomlig väg i Sverige. Slutsatsen är intressant. Vi förväntar oss att man leder i bevis hur man

*Vissa transport-
politiska frågor m.m.*

kan hävda att det här blir billigare, när det billigaste sättet att låna pengar, om man nu ska låna till en investering, är att göra det via Riksgälden.

Vi har träffat en handelskammare som framförde kraftig kritik mot det rådande budgetsystemet. Man säger att det är det budgetsystem som vi har nu, som inte skiljer på drift och investeringar, som faktiskt skapar utrymme för privata investerare att säga: Vi går in och bygger en väg och hyr ut den till samhället under 40 år, och ni får betala kalaset. De erkänner utan problem att de förstås gör det för att tjäna pengar. Då kvarstår frågan: Hur kan det bli billigare för skattebetalarna?

Sven Bergström säger: Vi orkar inte ta fram nödvändigt kapital för att göra viktiga investeringar. Men ni orkar ta bort fastighetsskatten och förmögenhetsskatten och frånta budgeten ett antal miljarder som kanske skulle kunna användas till kloka investeringar i infrastruktur. Ni måste väl ändå se att det påpekar möjligheten.

Anf. 30 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Nu är det så här, Peter, att den nya regeringen har fyra år på sig att genomföra förhoppningsvis allt som vi lovat inför valet som vi vann i höstas, då den gamla regeringen hamnade i opposition. Allt kan inte genomföras på en gång. Jag beklagar naturligtvis att vi inte redan nu orkat med att göra de nödvändiga satsningarna i statsbudgeten på vägar och järnvägar.

När det gäller detta med samhällsekonomiska analyser är jag en av dem som starkt brukar understryka att det måste vara så att vi lutar oss mot de samhällsekonomiska analyserna när vi gör de prioriteringar som vi måste göra för att prioritera på rätt sätt och ta dem i rätt ordning. Annars skulle naturligtvis storstadsområdena och de flesta ledamöter här i kammaren alltid vara vinnare. Det måste vara väl genomarbetade samhällsekonomiska analyser som ligger till grund för investeringarna. Därför är jag lite förvånad över att Socialdemokraterna – Peter ska nu inte ställas till svars för deras räkning – i sin reservation ifrågasätter hur klokt det är att använda samhällsekonomiska analyser.

Peter läste högt att större delen av investeringarna ska ske inom vägsektorn och att det är angeläget med ökade satsningar på underhåll av befintliga sträckor för att inte riskera gjorda investeringar. Men det står inte att det ska ske på bekostnad av något annat. Man kan naturligtvis läsa det på många olika sätt, till och med som fan läser Bibeln. Jag vet inte hur många fler gånger jag ska behöva säga att jag för min del är alldeles övertygad om att det inte betyder att det blir en mindre satsning på järnvägar. Det behöver satsas mer både på vägar och på järnvägar i det här landet, på drift och underhåll men också på investeringar för att bygga bort flaskhalsar som i dag är dödsfällor på vägarna.

Anf. 31 PETER PEDERSEN (v) replik:

Fru talman! Man brukar säga att politik är det möjligas konst, men vi ska inte göra det till det löjligas konst och försöka hitta på en massa argument.

Om jag säger att en större del av investeringarna ska ske inom vägsektorn så säger jag inte att det innebär att ni ska dra ned investeringarna på järnvägen kraftigt eller till noll. Men jag konstaterar att i framtiden kommer ni att satsa mer pengar på vägar jämfört med den tidigare kon-

stellationen. Ni prioriterar vägar framför andra satsningar. Vad är det annars för mening att skriva en sådan formulering, om ni inte menar något med det?

Jag delar uppfattningen att man ska göra samhällsekonomiska analyser. Just därför är det så konstigt hur ni kan komma fram till denna slutsats. Läger man in kostnaden för framtida klimatpåverkan är vi övertygade om att det kommer att visa sig vara en dålig samhällsekonomisk analys som ligger bakom, om man kommer fram till att man ska göra denna satsning. Tar man klimatpåverkan på allvar måste man redan i dag vidta kraftfulla åtgärder för att så mycket som möjligt styra över trafiken från väg till järnväg, sjöfart och så vidare. Det är detta som är så konstigt, att ni säger att ni använder samhällsekonomiska analyser och kommer fram till denna slutsats. Vad är det för typ av beslutsunderlag ni använder er av?

Den borgerliga sidan måste förklara sig. Jag säger inte att ni ska göra allt på ett år, men ni kan inte gärna komma och säga att det är synd att ni har så lite pengar till viktiga infrastruktursatsningar, samtidigt som ni kraftfullt tar bort en massa inkomster för staten som kunde ha använts. Behåller man förmögenhetsskatten skulle den på tre år finansiera hela Citybanan. Ni tar bort skatter som möjliggör viktiga satsningar. Det tycker jag att ni ska svara på. Ni vältrar över kostnaden på kommuner, landsting och regioner som i ökad omfattning förväntas vara med och medfinansiera stora projekt.

Utgår man från finansieringsprincipen är det konstigt att Centern tycker att detta är en bra idé.

Anf. 32 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Det är inte vi politiker som utarbetar samhällsekonomiska analyser utan det är dem som jobbar med det på Sika och andra analysinstitut. Det går att hitta exempel i historien på samhällsekonomiska analyser som har varit både plus och minus. Jag kan lyfta fram ett antal vägprojekt som har mycket goda nettonuvärdeskvoter och som det är samhällsekonomiskt välmotiverat att satsa på. Det finns naturligtvis motsvarande för järnvägen.

När det gäller huruvida man läser att en större del av investeringarna ska ske inom vägsektorn är det bara resultatet om fyra år som kan ge oss facit på detta. Jag läser det på mitt sätt, Peter på sitt. Låt oss komma tillbaka hösten 2010 och se vem som hade rätt. Jag är för min del alldeles övertygad om att vi då kommer att se att denna regering har satsat mer resurser och mer kraft på både vägar och järnvägar för att ta igen det som den socialdemokratiska regeringen har försummat i så många år.

Vilken prioritetsordning en regering väljer för olika reformer är beroende av kompromisser mellan olika partier. Det vet ju du, Peter, som har suttit i samarbetsposition med en regering under ett antal år. Hade Centerpartiet suttit ensamt i regeringen hade prioriteringarna kanske sett något annorlunda ut. Men vi tar ansvar för de kompromisser som vi har varit med om som ett av fyra regeringspartier.

Först hösten 2010 kan vi se helheten av detta. Jag är övertygad om att det kommer att visa sig vara bra, och jag har goda förhoppningar om att regeringen har bra möjligheter att få förnyat förtroende i det valet.

(forts. 8 §)

Prot. 2006/07:89
12 april

*Vissa transport-
politiska frågor m.m.*

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 13.53 på förslag av andre vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.00 då frågestunden skulle börja.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.00.

Frågestund

7 § Frågestund

Anf. 33 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Frågor vid dagens frågestund besvaras av statsrådet Jan Björklund, statsrådet Cristina Husmark Pehrsson, statsrådet Åsa Torstensson, miljöminister Andreas Carlgren och statsrådet Sten Tolgfors.

Effekter av skattesänkningarna vid en framtida lågkonjunktur

Anf. 34 LARS JOHANSSON (s):

Herr talman! Vi är många som under 90-talet har tagit ansvar för den ekonomiska krisen som kom efter den förra borgerliga regeringen. Vi kan nu se hur den socialdemokratiska regeringens politik har lett till stark ekonomisk tillväxt och framgång för Sverige. Därför ser vi med oro hur den borgerliga regeringen nu vid högkonjunktur tar bort skatter eller sänker skatter för människor med goda inkomster eller med stora kapital.

Jag undrar vad som kommer att hända vid en kommande lågkonjunktur. Min fråga till skolminister Jan Björklund är därför hur han ser på möjligheterna att slå vakt om skolan vid en kommande lågkonjunktur efter att man har sänkt skatterna för de välbeställda på det sätt som nu sker.

Anf. 35 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp):

Herr talman! Jag uppfattade att frågeställaren fick in ordet ”skola” på slutet, medan frågan egentligen handlade om ekonomisk politik.

Den här regeringen har en samhällsekonomisk och statsfinansiell balans som högsta prioritet. Det går bra för Sverige. Vi har en internationell högkonjunktur. Den politik som den nya regeringen för gör att ännu fler får jobb. Fler får jobb just nu, och ännu fler kommer att få det med de åtgärder som dels har genomförts, dels är på väg att genomföras. Det är till sist det som avgör hur bra det går för svensk ekonomi.

Bara de åtgärder som riksdagen beslutade om i höstas – som fick mycket stark kritik av Lars Johanssons parti och som många människor också blev oroliga för – gör att sysselsättningen ökar med ungefär 1 ½ procentenhet enligt Konjunkturinstitutet. De åtgärder som nu genomförs är strukturellt riktiga och viktiga för att svensk ekonomi ska fungera bättre, för att fler ska få jobb och för att vi i framtiden ska få mer resurser till välfärden, exempelvis till skolan.

Anf. 36 LARS JOHANSSON (s):

Herr talman! Jag noterar att Jan Björklund inte svarade på min fråga om vad det får för konsekvenser vid nästa lågkonjunktur för den offentliga sektorn, och inte minst för skolan, när man genomför så här stora skattesänkningar. Jag kan också se att det ger ökade skatteintäkter att göra det vid en högkonjunktur då vi har en stark ekonomisk tillväxt. Problemet uppstår dock när man genomför ofinansierade skattesänkningar, till exempel borttagandet av förmögenhetsskatten som inte finansieras fullt ut. Det är likadant när man inför en sänkning av fastighetsskatten med en ganska osäker finansiering, om det verkligen blir full finansiering. Då är det det övriga budgetsaldot – alltså övriga ekonomiska tillgångar – som får användas till dessa skattesänkningar. Det kan leda till problem vid nästkommande lågkonjunktur när skatteintäkterna inte är lika goda. Hur ska man då klara att finansiera till exempel skolverksamheten och annan offentlig verksamhet? Den verksamheten är ju upplagd på det viset att den inte är konjunkturanpassad, utan den ska fungera lika bra i såväl lågkonjunktur som högkonjunktur. Det var det som var min fråga.

Anf. 37 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp):

Herr talman! Jag har förstått frågan. Svaret är just att den här regeringen har som högsta prioritet att se till att statsfinanserna är i balans och att överskottsmålen nås. Överskottsmålen finns just för att vi ska se till att vi har marginaler när det blir sämre tider. Det är därför överskottsmålen finns. Det är vi överens om. I den proposition om det ekonomiska läget som regeringen lägger fram till riksdagen på måndag kommer det att framgå att det är högsta prioritet att nå de målen.

Vi har dock utrymme att göra strukturellt riktiga skattesänkningar. En sådan är förmögenhetsskatten. 1 500 miljarder kronor har lämnat Sverige på grund av förmögenhetsskatten. Tänk om de pengarna kunde investeras i företag, skapa jobb i Sverige och generera skatteintäkter som sedan kan generera mer välfärd! Den relativt lilla inkomstpost som förmögenhetsskatten utgör i dag är egentligen ingenting mot de hundratals miljarder som har lämnat Sverige på grund av förmögenhetsskatten! Vi gör detta för att öka möjligheterna till fler jobb och en bättre framtida välfärd.

Möjlighet att ta med skolpengen utomlands

Anf. 38 MARGARETA CEDERFELT (m):

Herr talman! Jag har en fråga till statsrådet Jan Björklund. Jag kan med tillfredsställelse se att regeringen har tagit initiativ till att öka elevernas valmöjligheter när det gäller gymnasieskolan.

Nu kommer jag till min fråga. Den handlar om hur man ska kunna öka valmöjligheten också när det gäller grundskolan. Jag tänker här på att det är allt vanligare att föräldrar arbetar utomlands, och då kommer önskemål och krav på att barnen ska ha möjlighet att gå i skola utomlands. Här finns olika tillämpningar när det gäller skolpengen. Vissa kommuner gör det möjligt för föräldrarna att ta med sig skolpengen för att finansiera barnens studier utomlands. Andra kommuner avslår per automatik möjligheten att ta med sig skolpengen.

Prot. 2006/07:89

12 april

Frågestund

I en så här viktig fråga som barnens grundläggande utbildning vore det bra med gemensamma nationella regler. Därför ställer jag frågan till statsrådet hur regeringen ställer sig till att komma med ett förslag på ändringar.

Anf. 39 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp):

Herr talman! Tack för frågan! För de familjer och elever som det handlar om är detta naturligtvis ett reellt problem i många fall. Det är dock inte riktigt så enkelt som att bara säga att vi ska ha nationella regler, för det handlar om att det land man flyttar till också har olika regler. Jag har som kommunal skolpolitiker här i Stockholm under många år varit med om en rad olika varianter. Ibland hjälper det land dit man flyttar till att betala, ibland hjälper ett företag som skickar iväg en anställd vars familj följer med till att betala skolgången och så vidare.

Precis som Margareta Cederfelt påpekar är dock tillämpningen av de regler som finns oklar, och tillämpningen är ofta upp till kommunen. Därför ingår detta i den översyn av skollagen som vi nu gör för att eftersträva en ökad likvärdighet när det gäller hur vi ska se på detta i Sverige.

Det allra bästa vore en EU-harmonisering av dessa regler, för det blir ändå väldigt olika.

Anf. 40 MARGARETA CEDERFELT (m):

Herr talman! Jag tycker att det låter väldigt positivt att regeringen också gör en översyn av möjligheterna för ett barn att få studera utomlands. Jag skulle dock vilja säga att det inte räcker med att göra det möjligt att ta med skolpengen inom EU, för det är många föräldrar som flyttar även utanför EU, inte minst till Asien.

Det förekommer också att företag, precis som statsrådet sade, betalar utbildningen för barnen, men det finns också många företag som inte är beredda att finansiera barnens utbildning. Det finns en skolpeng i Sverige, och det vore väldigt bra om man gjorde det möjligt att ta med sig skolpengen utomlands så att föräldrarna inte behöver vara beroende av företagets ställningstagande.

Anf. 41 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp):

Herr talman! Som jag sade – jag försökte kanske problematisera det onödigt mycket i mitt första svar – är det ett problem att reglerna tillämpas så olika mellan kommunerna. Detta ingår i den översyn av skollagen som nu pågår inom Utbildningsdepartementet. Riksdagen kommer så småningom under mandatperioden att få ta ställning till en ny skollag.

Min strävan är att vi ska försöka skapa regler som blir enhetliga för alla svenskar, oavsett i vilken kommun man bor.

Gemensam tv-teknik i Norden

Anf. 42 HILLEVI LARSSON (s):

Herr talman! Jag vill rikta min fråga till Cristina Husmark Pehrsson, som är ansvarig för det nordiska samarbetet.

En väldigt viktig samarbetsfråga tycker jag är tv-kanalerna. Ett exempel på det är att jag lärde mig förstå danska inte genom att åka till Danmark utan genom att titta på dansk tv. I Skåne och Malmö, där jag bor, har vi ett spill över vattnet, så man har kunnat titta där. Detsamma gäller ju i gränstrakterna mot Norge. När det gäller Finland är det kanske lite svårare att förstå språket, men vi har många finlandssvenskar, och likaså finns det många svenskar i Finland. Rörligheten är också stor mellan de nordiska länderna.

Jag tycker att det här är en väldigt viktig fråga. Det ökar förståelsen, samarbetet och samförståndet på alla plan, och det är också kulturellt väldigt viktigt.

Min fråga är: Tycker regeringen att det här är en viktig fråga, och hur fortskrider arbetet på det här området?

Anf. 43 Statsrådet CRISTINA HUSMARK PEHRSSON (m):

Herr talman! Jag tackar Hillevi Larsson för frågan. Jag vet att Hillevi Larsson och jag båda är engagerade i de här frågorna som rör gränstrakterna och inte minst att vi båda två kommer från Öresundsregionen. Det här med danskan är naturligtvis ganska nära för oss.

Som Hillevi Larsson vet har jag i de olika gränstrakterna haft olika hearingar där vi har lyft fram frågor, både möjligheter och svårigheter. Dessa har vi nu sammanfattat i en förteckning. Tillsammans med en frågeställning till samtliga departement om vad man tycker är viktigt att göra kommer man nu, före sommaren, att komma tillbaka till oss med en förteckning från varje departement där man beskriver hinder men också möjligheter. Sedan är det min absoluta uppfattning att jag och vi i regeringen ska arbeta och försöka komma så långt som möjligt när det gäller att göra det enklare att leva, bo och verka i gränstrakterna. Inte minst tv är viktigt.

Anf. 44 HILLEVI LARSSON (s):

Herr talman! Problemet i sammanhanget är ju införandet av digital-tv, som å andra sidan har många andra fördelar. Men det gäller ju att se till så att man kan fortsätta titta på varandras tv även om man inför olika digital-tv-system. Det bästa vore naturligtvis om man hade samma teknik för digital-tv i alla länder för att se till att tillförsäkra den här möjligheten.

Det viktigaste är naturligtvis att de som bor i gränsregionerna ska kunna behålla den här möjligheten, men som jag ser det är ett ännu större mål, som vore positivt, att man, oavsett var man bor i Norden, skulle kunna ta del av de nordiska kanalerna. Omflyttningen är väldigt omfattande, och det faktiskt är väldigt många nordbor som flyttar till ett annat nordiskt land. Då vill de självklart behålla sina gamla kanaler. Jag tror också att det är väldigt värdefullt för till exempel en svensk att förstå vad danskarna eller norrmännen säger och att de förstår oss. Jag tror att det är ett första steg för att ha ett gott samarbetsklimat.

Jag hoppas alltså att man inte bara arbetar vidare på den svenska sidan med den här frågan utan även samarbetar med de andra regeringarna i de nordiska länderna. Jag tror att lösningen ligger på den nivån.

Anf. 45 Statsrådet CRISTINA HUSMARK PEHRSSON (m):

Herr talman! Vi är helt överens om betydelsen av detta. Finns det teknikhinder så ska vi naturligtvis också identifiera dem. Jag är helt på det klara med att det är lika viktigt på båda sidor om sundet eller om gränsen. Den här frågan har varit uppe och diskuterats mycket när det gäller digital-tv och överspillningseffekter mellan Finland och Sverige, och jag tror att man nu har kommit en bra bit på väg mot att lösa detta också.

Jag lovar att frågan finns på Kulturdepartementet – jag vet detta – och man är medveten om de här frågorna där. Jag vet att detta diskuteras också i Nordiska ministerrådet och bland kulturministrarna.

Jag hoppas att vi ska kunna se varandras tv, och det är också en del av integrationen, förståelsen och samverkan. Så är det absolut. Jag kan bara instämma i den uppfattningen.

Skolundervisning i entreprenörskap

Anf. 46 PER ÅSLING (c):

Herr talman! Jag har för avsikt att också vända mig till statsrådet Jan Björklund.

Utifrån min erfarenhet från näringslivet är det viktigt att entreprenörskapet präglar utbildningen. Jag skulle vilja säga att det är viktigt både för att stärka den enskilde individen och för att låta människors, barns, kreativitet, nyfikenhet och idérikedom blomstra.

Jag tror också att det är viktigt att konstatera att kontaktytorna med samhället måste öka redan på ett tidigt stadium, oavsett om det gäller offentlig verksamhet, privat verksamhet eller verksamhet inom den tredje sektorn.

Entreprenörskap måste byggas över olika ämnesgränser och, som jag berörde alldeles nyss, starta tidigt i skollåldern.

Min fråga till statsrådet Björklund är: Vilka åtgärder har ministern tänkt vidta för att öka entreprenörskapets inriktning i utbildningen?

Anf. 47 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp):

Herr talman! Tack, Per Åsling, för den viktiga frågan. Det är precis som Per Åsling säger centralt i Sverige att många av de ungdomar som växer upp också tänker tanken att bli entreprenörer och egna företagare.

När jag själv är ute på gymnasieskolor brukar jag ställa frågan till eleverna i aulan: Hur många av er känner en arbetslös?

Det gör nästan alla. Sedan ställer jag frågan: Hur många av er funderar på att starta företag?

Då är det nästan ingen som räcker upp handen. Det är klart att detta är ett skrämmande perspektiv inför framtiden, så jag delar helt Per Åslings utgångspunkt att vi måste förstärka entreprenörskänslan, entreprenörsandan och entreprenörskunskapen.

Näringsministern och jag kommer tillsammans att utarbeta en strategi som vi så småningom kommer att lägga på riksdagens bord. Arbetet kommer att ske nu i år och komma till riksdagen nästa år. Det handlar om en strategi för att öka entreprenörskapet i skolan. Vad den strategin ska innehålla är i dag för tidigt att uttala sig om. Det finns en del idéer. Men det är helt i den riktning som Per Åsling efterfrågar.

Anf. 48 PER ÅSLING (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret.

Min uppfattning är att entreprenörskapet i skolan gäller något betydligt vidare än att bara stimulera företagsamhet och företagsengagemang för yngre människor. Jag tror att entreprenörskapet är minst lika viktigt för att skapa kreativa och initiativrika människor, något som är värdefullt oavsett om vi pratar om den offentliga sektorn eller om den privata sektorn. Det är viktigt att, som jag sade tidigare, människors kreativitet, uppfinningsrikedom och nyfikenhet får sprudla i undervisningen. Med den utgångspunkten tror jag just att entreprenörskap i dess vidaste bredd över olika ämnesgränser är viktigt.

Jag noterar att statsrådet Björklund och näringsministern har för avsikt att återkomma, och jag ser med spänning fram emot den återkopplingen.

Anf. 49 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp):

Herr talman! Jag kan inte nog understryka hur viktigt det som Per Åsling tar upp är. Jag håller med om att det naturligtvis inte bara handlar om kunskap när man startar företag.

Jag ska väl erkänna att jag tror att skolan är bra och lämpad att lära ut vissa saker. Det är inte säkert att skolan som organisation alltid är den bästa på att lära ut till exempel entreprenörskap, utan skolan måste också vara beredd att låna in krafter utifrån som kan komplettera undervisningen. Skolan kan säkert lära ut bokföring och andra, mera tekniska kunskaper, men när det gäller själva entreprenörskänslan är det klart att företagare och entreprenörer av kött och blod behöver visa sig oftare i skolan och att man därigenom stärker samarbetet mellan skola och näringsliv. Det tror jag är en framgångsväg och en viktig pusselbit i den strategi som vi kommer att återkomma med.

Sammanfattningsvis delar jag helt Per Åslings uppfattning att det här är något angeläget, och vi kommer att jobba med det.

Minskningen av växthusgasutsläppen

Anf. 50 JACOB JOHNSON (v):

Herr talman! Jag har en fråga till miljöminister Andreas Carlgren om det svenska målet för minskning av utsläpp av växthusgaser.

EU enades för en månad sedan om att ensidigt åta sig en minskning av växthusgasutsläppen med minst 20 procent, och med 30 procent under förutsättning att andra industriländer gör jämförbara minskningar. Jag har uppfattat att den svenska regeringens målsättning är en minskning av utsläppen i Sverige med 30 procent fram till 2020, och det är i så fall 5 procentenheter under Vänsterpartiets målsättning, upplysningsvis.

Min fråga gäller dock inte regeringens målsättning utan hur detta mål på till exempel 30 procent ska beräknas.

Inom ramen för EU:s handelssystem med utsläppsrätter tilldelas Sverige en viss kvot som sedan delas ut till berörda företag, företag som i sin tur kan sälja de här rättigheterna till andra aktörer i Europa, vilket skulle innebära att svenska utsläppsrätter kan användas även i andra EU-länder. Vi får då dels för Sverige tilldelade utsläppsrätter, dels inom Sverige använda utsläppsrätter.

Prot. 2006/07:89

12 april

Frågestund

Min fråga är: Avser det svenska målet utsläpp *i* Sverige, det vill säga reella utsläpp *i* Sverige, eller utsläpp *för* Sverige, det vill säga reella utsläpp från sektorer som inte ingår i systemet samt för Sverige tilldelade utsläppsrätter?

Anf. 51 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! Tack för en viktig fråga.

Inte minst har den nya alliansregeringen varit en mycket stark kraft i EU för att unionen ska ställa sig bakom de mest radikala mål som någon ländergrupp hittills ställt sig bakom, just för att vi tillsammans ska få ned klimatutsläppen så mycket som krävs för att vi ska klara klimatet. Det visar hur viktigt EU är när det gäller att driva det arbetet.

Därutöver ska naturligtvis Sverige, precis som Jacob Johnson är inne på, ta sin del. Det handlar dels om vad vi gör mellan de olika sektorerna, dels om vad vi gör i Sverige och i andra länder. På den punkten kommer den parlamentariska beredningen, som alla partier inbjuds till, att vara med och formulera målet.

Jacob Johnson nämner Vänsterpartiets mål. Det är givetvis bra om alla har sina mål, men det är ännu bättre om vi har ett nationellt mål som alla står bakom och ser till att vi når.

Anf. 52 JACOB JOHNSON (v):

Herr talman! Vi ser fram emot att delta i den parlamentariska beredningen och kommer naturligtvis att argumentera för vår målsättning.

Jag fick emellertid inte riktigt klart för mig vad ministern avser beträffande målet, alltså om målet ska avse utsläppen *i* Sverige eller utsläppen *för* Sverige, det vill säga de tilldelade utsläppsrätterna.

Anf. 53 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! Vi måste helt enkelt välja den strategi, både vad gäller mål och åtgärder, som är bäst för att vi ska få ned klimatutsläppen så mycket att vi klarar klimatet. En faktor som då måste vägas in blir att se till att vi får ned utsläppen mest per krona vi satsar. Det är en viktig faktor att ta med. En annan är att Sverige ska vara en internationell förebild. Vi ska inte bara skjuta över på andra att göra insatserna, utan i stället ta chansen att vinna de fördelar vi kan vinna och ta vara på möjligheten att därefter exportera lösningar som vi själva introducerat här hemma.

Vi kommer alltså att behöva göra insatser både i Sverige och tillsammans med andra. Om man jämför de insatser Sverige gör internationellt med vad en del andra EU-länder gör internationellt är vi fortfarande starkt på efterkalken. Samtidigt finns det ett skriande behov av insatser i till exempel många u-länder. Även där finns det alltså skäl för Sverige att höja sina internationella ambitioner. Det är just det som alliansregeringen vill göra för klimatets skull. Och vi vill ha en nationell samling kring detta.

Anf. 54 MARIA WETTERSTRAND (mp):

Herr talman! Jag har en fråga till miljöminister Andreas Carlgren.

I dag har vi ännu en gång kunnat läsa i kvällspressen om en säkerhetsskandal vid ett svenskt kärnkraftverk, Forsmark. Denna gång gäller det förvaret av radioaktivt avfall. Rostiga tunnor står och läcker, tunnor som dessutom varit felmärkta. Det har läckt ut radioaktivitet, vilket innebär att radioaktiviteten i det vatten som kommer ut förhöjts ungefär tio gånger. Dessa tunnor har stått och rostat helt enkelt för att det inte funnits något lock på den betonglåda som tunnorna ligger i. Vatten från taket har droppat ned på tunnorna, som därmed rostat sönder.

Det är vad vi i dag fått redan på om anläggningen i Forsmark. Hur det ser ut på andra ställen i landet vet vi mindre om. Jag skulle vilja fråga ministern om han fått kännedom om de brister som finns i förvaret av det svenska kärnavfallet, om han fått kännedom om ytterligare några på andra platser, och om han i så fall vidtagit åtgärder.

Anf. 55 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! Jag vill börja med att instämma i att det verkligen finns skäl att vara mycket missnöjd med hur frågan om kärnkraftssäkerheten skötts framför allt vid Forsmark. För min del har jag många gånger uttryckt att jag inte är nöjd med hur det sett ut. Jag anser att mycket mer måste göras, och Forsmark och ägarna har en tung bevisbörda när det gäller att leva upp till de krav som ställs på dem. På samma sätt ska vi naturligtvis ställa lika höga krav på säkerheten vid de övriga kärnkraftverken.

Ansaret är däremot uppdelat så att det i första hand inte är jag som ska ha den informationen utan Kärnkraftsinspektionen och övriga myndigheter som har ansvar för tillsynen. Det skulle till och med vara ett systemfel om jag var den som i första hand fick den informationen. Ansaret ligger på myndigheterna. De tar det ansaret, vilket hittills visat sig gång på gång. Jag fortsätter att hålla kontakten med dem för att se till att de även i framtiden tar sitt ansvar fullt ut. Jag och regeringen ska ge dem de möjligheter de behöver för att klara tillsynen.

Anf. 56 MARIA WETTERSTRAND (mp):

Herr talman! Jag tackar så mycket för svaret.

Riksdag och regering har gett Kärnkraftsinspektionen och SKB, Svensk Kärnbränslehantering, i uppdrag att sköta säkerheten vid kärnkraftverken samt vid förvaret av avfall. För att vi ska kunna bedöma hur de klarar sitt uppdrag är det nödvändigt att vi får information om det som händer, alltså för att kunna bedöma om de klarar sitt uppdrag eller inte.

Jag tror att många liksom jag är mycket bekymrade över den typen av rapporter som vi fått. För att dessa säkerhetsbrister ska komma till allmän kännedom behövs det alltså kvällstidningsreportrar, som via läckor iniifrån – alltså inte radioaktiva läckor utan andra – fått vetskap om läget. Det är ett stort problem.

Jag vill fråga ministern om han är beredd att låta den internationella granskning som är planerad att göras av de svenska kärnkraftverken också omfatta de svenska slutförvaringsanläggningarna, eller mellanförvaringsanläggningarna, för radioaktivt avfall.

Anf. 57 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! Jag börjar med Maria Wetterstrands kommentarer. Det har gång på gång sagts, inte minst från miljöpartihåll, att myndigheten inte visste något, utan det var medierna som grävde fram informationen. Jag kan bara konstatera att i de delar som hittills diskuterats har det varit helt klart att informationen funnits hos SKI och varit tillgänglig för allmänheten. Dessutom följde SKI upp problemen så att de åtgärdades. Vi tänker fortsätta att se till att det fungerar och inte ge oss förrän det hela är åtgärdat.

När det gäller Maria Wetterstrands nya fråga, om vi vill att den internationella granskningen även ska omfatta förvaringen, är det SKI:s ansvar att se till att den granskning som atomenergiorganet kommer att genomföra omfattar alla relevanta delar av det svenska kärnkraftsprogrammet. Jag kommer också för egen del att följa upp granskningen.

Jag vill att myndigheterna ska klara sina uppgifter. Då kan vi känna oss trygga. Det ska inte alltid bygga på att ministern ingriper och tar över det ansvar som egentligen ligger på myndigheterna.

Konsekvenser av förändringarna i socialförsäkringssystemen

Anf. 58 HELENA FRISK (s):

Herr talman! Vi har under mer än ett halvår kunnat se hur förslag efter förslag sjösatts av den borgerliga regeringen, förslag som inneburit att de sjuka lämnas i sticket, Försäkringskassans resurser dras ned, och arbetsgivarnas rehabiliteringsansvar tas bort. Samtidigt vill regeringen att det ska svida rejält i plånboken bland dem som blir sjuka eller arbetslösa. Det handlar bland annat om minskad pensionsrätt för förtidspensionärer, försämringar i socialförsäkringssystemen och sänkta ersättningsnivåer. Åtgärderna vidtas utan hänsyn till att det handlar om individer, om människor. Jag anser att det är ställt utom allt tvivel att regeringens politik kommer att leda till ökade klyftor.

Min fråga riktas till Jan Björklund, som väl är den som svarar på frågor av övergripande karaktär. Har regeringen gjort någon konsekvensanalys över huvud taget av vilka effekter de förslag som nu drivs igenom får?

Anf. 59 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp):

Herr talman! Fler får jobb. Det var det viktigaste budskapet vi gick till val på. Det är det vi nu genomför. Arbetslösheten minskar. Fler människor får jobb. Det är en följd av ett antal av de åtgärder som Helena Frisk räknar upp och innebär att fler får jobb. Det ska löna sig mer att arbeta. Vi sänker inkomstskatten för låg- och medelinkomsttagare samtidigt som vi gör det mer lönsamt för människor att jobba i förhållande till att leva på bidrag.

Jag är fullt medveten om att vänsteroppositionen i kammaren för fram våldsam kritik mot de förslag vi lägger fram, men sanningen är den att det av er egen analys av valet tydligt framgår att det var jobbfrågan ni förlorade på. Nu löser vi jobbfrågan. Fler människor får jobb. Det är en följd bland annat av de förslag som Helena Frisk kritiserar. Det Helena Frisk rekommenderar är *more of the same*, vilket ledde till massarbetslöshet. Vi för nu ut Sverige ur massarbetslösheten.

Anf. 60 HELENA FRISK (s):

Herr talman! Innan ni hamnade i regeringsställning talade ni ofta om att ni ville göra någonting åt problemen med att människor lever i utanförskap. Men det är just människors stora känsla av utanförskap jag stöter på. Jag tycker att regeringen i dag snarare anammar och befäster känslorna av utanförskap genom den politik man bedriver. För mig är det självklart att en politik som går ut på att gynna dem i vårt land som redan har det bra och har det gott ställt samtidigt som redan utsatta får det mycket tuffare kommer att leda till ökade klyftor. Marken dras undan för det som har med solidaritet och social sammanhållning att göra. Vi får ett kallt och hårt samhälle. Det är allvarligt, inte minst med tanke på de konsekvenser det får för de barn och ungdomar som växer upp i dag och som vi naturligtvis båda värnar om. Finns det någon beredskap för att möta de effekter i form av ökade klyftor i samhället som regeringens politik kommer att leda till?

Anf. 61 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp):

Herr talman! Den största klyftan i det socialdemokratiska Sverige fanns mellan dem som hade jobb och försörjde sig själva och dem som inte hade jobb och var tvungna att leva på samhällets bidrag. Det var den stora klyftan. Det var det som ledde till det stora utanförskapet. Många människor fick inte något jobb och fick därmed inte chansen att försörja sig själva. Efter att ha varit arbetslös ett tag tappar man sitt självförtroende. Detta var huvudutmaningen i valet. Det är det ni socialdemokrater skriver i er egen valanalys. Det var det ni helt missade.

Helena Frisk säger att man ska fortsätta den politik som ledde in i problemet. Vi för en politik som ger fler jobb. Det minskar utanförskapet i Sverige varje dag. Varje dag är det fler människor som går till jobb än dagen innan. Dag för dag, timme för timme minskar arbetslösheten i Sverige. Det var det ni misslyckades med. Det är den politiken vi nu genomför. Jag tycker att ni bör läsa er egen valanalys, där ni skriver att ni missade jobbfrågan. Precis! Ni missade utanförskapet. Det är det vi nu åtgärdar.

Etiska kriterier i offentlig upphandling

Anf. 62 LARS LINDÉN (kd):

Herr talman! Jag vänder mig till Sten Tolgfors. Jag vill först tacka regeringen för beslutet att stödja Rättvisemärkt med 1,6 miljoner för att de ska övertyga fler konsumenter, företag, myndigheter och landsting om att de i sina inköp ska välja leverantörer som tar ett socialt ansvar för hur varorna produceras i syd.

Nu när regeringen stöder arbetet vore det önskvärt att regeringen själv gick före med gott exempel genom att i offentlig statlig upphandling se till att det tas mer hänsyn till etiska och sociala kriterier vid valet av leverantörer. Vad planerar handelsministern för framtida krafttag? Handel från syd på sjysta villkor är ofta effektivare än bistånd.

Anf. 63 Statsrådet STEN TOLGFORS (m):

Herr talman! Tack för en oerhört viktig fråga, Lars Lindén. Frihandel är utgångspunkten för regeringens arbete för att sprida en god ekonomisk utveckling i världen. Inom ramen för Doharundan driver vi på för ökat marknadsinträde, inte minst för världens utvecklingsländer. Utöver det verkar vi för att öka inslaget av medvetna konsumentval, allas vårt frivilliga agerande. Vi vill främja företagens sociala och miljömässiga ansvarstagande och samverkan med näringslivet. Vi har också välkomnat olika former av miljömärkning och social märkning på frivillig basis. Vi vill gärna informera och göra konsumenterna medvetna om den makt man faktiskt äger som konsument.

Men det är viktigt att inte olika former av sociala och miljömässiga märkningar börjar inskränka den fria handeln och försvårar utvecklingsländernas möjlighet att sälja på våra marknader. Då håller vi nämligen de länderna tillbaka och ser till att de inte kan nå en högre standard, en bättre utvecklingsnivå. Frivilliga märkningssystem får inte bli en väg till diskriminering av varor från fattiga länder i världen.

Jag ska nu bara svara på den konkreta frågan. En proposition gällande offentlig upphandling bereds för närvarande inom Finansdepartementet.

Anf. 64 LARS LINDÉN (kd):

Herr talman! Jag vill påpeka att priset ofta blir högt när vi köper billiga varor utan att bry oss om hur, på vilka villkor och var de har producerats. Kirurginstrument, kaffe och kläder som vi köper billigt får betalas dyrt av svältande fabriksarbetare, sömmerskor och bönder. Fler och fler svenskar vill slippa att deras skattepengar går till oetisk handel. Den rättvisa handeln ökade därför förra året i Sverige med över 60 procent. Är det inte då, handelsministern, störande att "företaget svenska staten" med sina inköpare ännu bara marginellt lyssnar till UD:s Globalt ansvars vädjan om mer etisk handel? Kommunerna står nu på kö för att bli *fair trade cities*. Malmö och Munkfors har redan blivit det, och snart ska Lund, Norrköping, Karlstad med flera bli *fair trade cities*. När ska Sverige bli *fair trade country*?

Anf. 65 Statsrådet STEN TOLGFORS (m):

Herr talman! Låt mig först säga att jag nyligen besökte FN och där fick en fråga av Georg Kell, som leder arbetet med Global Compact, om Sverige kunde tänka sig att skriva toppmötesslutsatser till sommarens toppmöte i Genève. Det handlar om att stärka det frivilliga samarbetet med företagen i de frågor som ledamoten nämner. Det tackade vi så klart ja till. Det ger också ett utrymme för Sverige att på hemmaplan hålla seminarier i frågan och samverka nära med näringslivet samt att samverka med internationellt näringsliv och med andra länder i samband med det toppmöte som kommer att hållas i början på juli.

Jag gläds åt Lars Lindéns engagemang i frågan. Jag vill gärna främja och uppmuntra individers eget ansvarstagande för det man konsumerar. Men jag vill också komma med en varning: Låt inte den goda omsorgen och den goda tanken bli till ett medel för protektionism, så att man stänger ute varor från u-länder som ännu inte fullt ut når den standard som vi helst skulle vilja se att de når.

Prot. 2006/07:89
12 april

Frågestund

Västkustbanan

Anf. 66 ANNE MARIE BRODÉN (m):

Herr talman! Jag vill ställa en fråga till statsrådet Åsa Torstensson. Den handlar om Västkustbanan.

Som bekant meddelade Banverket att man reviderade sin långtidsplan lagom till påsken. I Halland har det skapat stora bekymmer och naturligtvis stor oro. Vi har som bekant jobbat mycket över alla partigränser för att få Västkustbanan klar, och den har stor betydelse för Halland, inte minst för Varbergs kommun och den fortsatta planeringen och utvecklingen av Varberg.

Vad ämnar Åsa Torstensson göra åt saken? Finns det planer på att försöka få in detta i den plan som ska gälla fram till 2015?

Anf. 67 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Det är mycket riktigt så att både Banverket och Vägverket har fått i uppdrag av regeringen att revidera sina planer som gäller fram till 2015. Ur regeringens perspektiv är det ganska viktigt att veta både hur de olika projekten ligger tidsmässigt och hur ekonomiskt hållbara de är inom de ramar som tidigare har givits. Nu är det uppenbart så att det har varit många löften men få hållbara ekonomiska ramar för de här projekten. Därför kommer Banverket och Vägverket att lämna sitt underlag till regeringen under juni månad. Därefter kommer regeringen att hantera den reviderade planen tillsammans med den långtidsplan som Banverket kommer att leverera till regeringen senare.

Anf. 68 ANNE MARIE BRODÉN (m):

Herr talman! Tack för svaret. Vi är mycket medvetna om alla dessa löften som har givits inte minst till Halland om att byggandet ska sättas i gång. Det är olyckligt att en liten etapp av hela Västkustbanan inte blir klar. Det påverkar inte bara Halland, utan också Göteborg–Köpenhamn-trafiken på ett olyckligt sätt. Det kan till och med bli så att bygget genom Hallandsåsen blir klart innan Västkustbanan blir utbyggd.

Jag vill än en gång ställa frågan: Finns det andra möjligheter till finansiering än de som hittills har varit aktuella för denna typ av utbyggnader?

Anf. 69 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Först och främst tror jag att det arbete som pågår i de regioner som har att svara på Banverkets reviderade plan är viktigt. Man går igenom olika alternativ mycket noggrant. Vi i regeringen är naturligtvis öppna och intresserade av att undersöka också alternativa finansieringsformer.

Det är tyvärr så att jag sitter med en plan vars ekonomi inte håller. Det finns många löften men desto mindre pengar. Parallellt med detta finns ett stort behov av underhåll på bansidan. Från mitt perspektiv krävs det att vi kan skapa nya möjligheter till finansiering av vår infrastruktur framöver.

Kör- och vilotider för yrkesförare

Anf. 70 ANDERS KARLSSON (s):

Herr talman! Sedan i går den 11 april gäller en ny radsförordning från EG om kör- och vilotider.

Nyheten i förordningen är att medlemsländerna har möjlighet att öka trafiksäkerheten och förbättra arbetsmiljön för yrkesförarna. Detta ska ske genom harmonisering och tillämpning av bestämmelserna om rasthållning, körtid och vilotid kombinerat med höjda krav på kontroller och sanktioner.

Trots att det varit känt sedan länge att förordningen ska gälla från den 11 april har regeringen inte lyckats med att presentera en svensk förordning om hur de nya kör- och vilotidsbestämmelserna ska omsättas i Sverige.

Resultatet av detta är att det i dag inte finns någon behörig myndighet för förordningens upprätthållande, inga nationella undantag och inga sanktionsbestämmelser för brott mot kör- och vilotiderna.

Frågan blir därför till Åsa Torstensson: Vad är anledningen till att regeringen inte kunnat acceptera Vägverkets förslag till tillämpningsförordning?

Slutligen: Hur tänker regeringen hantera gapet och glappet i lagstiftningen för de förseelser avseende kör- och vilotider som begåtts efter den 11 april och fram till dess det finns en ny svensk förordning?

Anf. 71 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Jag måste be om ursäkt. Jag hörde nog inte alla Anders Karlssons frågor. Men om jag förstod honom rätt handlar det om kör- och vilotider. Hanteringen av kommande kör- och vilotider är under beredning i regeringen. Jag uppfattade faktiskt inte de övriga frågorna.

Anf. 72 ANDERS KARLSSON (s):

Herr talman! Jag kan ställa om frågorna. Vad är anledningen till att regeringen inte kunnat acceptera Vägverkets förslag till tillämpningsförordning?

Slutligen: Hur tänker regeringen hantera glappet i lagstiftningen för de förseelser avseende kör- och vilotider som begåtts efter den 11 april fram till dess att det finns en ny svensk förordning, om det nu kommer en ny svensk förordning?

Det är väldigt allvarligt. Det finns ingenting i dag som reglerar det. Därför är min fråga till ministern: Vad gör ni åt det?

Anf. 73 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Jag upprepar egentligen svaret. Vi håller i regeringen på att arbeta med den frågan. Jag får återkomma till detta.

Anf. 74 LARS WEGENDAL (s):

Herr talman! Inför det senaste valet fördes en livlig diskussion och debatt om folkbildningsanslaget och dessutom om en del av anslaget, nämligen anslaget till Sisu Idrottsutbildarna.

Senare valde regeringen att följa det förslag som den socialdemokratiska regeringen arbetat fram. Vad som dessutom var positivt var att regeringens satsning på Sisu Idrottsutbildarna också fick ett genomslag bland tjänstemännen på kommunal och regional nivå.

I budgetförslag från den nivån föreslogs inga neddragningar. Men när de nya kommunala och regionala politiska företrädarna tillträdde vid årsskiftet blev bilden en helt annan. Allianspartiernas företrädare i kommuner och regioner uttalade inte sällan att man just på grund av tilldelning av medel på nationell nivå drar ned de lokala och regionala bidragen.

Jag vill därför fråga folkbildningsministern hur han ser på detta agerande från sina alliansvänner ute i landet.

Anf. 75 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp):

Herr talman! Folkbildningen är ett omistligt inslag i Sverige. Det gäller både den verksamhet som folkhögskolorna bedriver och den verksamhet som bedrivs inom studieförbunden.

Det var därför inget svårt beslut för den nyttillträdde regeringen att föreslå riksdagen den ganska omfattande anslagsökningen. I procent räknat var det egentligen en väldig anslagsökning till folkbildningen som skedde från och med år 2007, och det skedde med en enighet i riksdagen.

Folkbildningen lever på anslag från staten, regioner och kommuner. Det är naturligtvis så i den här världen att regioner och kommuner i vårt samhällssystem har rätten att fatta beslut utifrån sina prioriteringar. En del prioriterar det starkare än andra, och det sker förändringar.

Jag är helt medveten om att en del drar ned något och att andra inte gör det. Det är inte alls så entydigt som Lars Wegendal säger att det beror på vilka partier som styr. Det varierar. Jag har en rätt klar bild av hur det fungerar i olika delar av landet. Det är en del i den kommunala självstyrelsen, och vi får leva med den.

Från regeringens sida anser vi att folkbildningen är viktig. Det är därför anslaget har höjts med 40–50 procent i år jämfört med föregående år.

Anf. 76 LARS WEGENDAL (s):

Herr talman! Tack för svaret, även om folkbildningsministern kanske inte känner samma oro som jag gör just när det gäller den frågan om Sisu Idrottsutbildarna.

Det är självklart att man kan tycka att idrotten har fått mycket stöd under senare år. Men i varje fall för oss socialdemokrater är det ett viktigt och också ett välmotiverat stöd.

En av de viktiga detaljerna och delarna i idrottsrörelsens framtid handlar om ledarförsörjningen. Det är just om den frågan som pengarna som Sisu Idrottsutbildarna får handlar om.

Min fråga kvarstår egentligen. Är ministern beredd att agera på något sätt om det visar sig att hans borgerliga kamrater i kommuner och reg-

ioner urholkar den statliga, duktiga satsning på idrottens studieförbund som ändå görs?

Anf. 77 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp):

Herr talman! Jag är inte helt påläst på just det som Wegendahl tar upp om ledarförsörjning. En sak kan jag säga. När det gäller både satsningen på folkbildningen och på idrottsrörelsen sker det totalt sett inga neddragningar i Sverige. Det varierar i olika kommuner, men totalt sett sker det inga neddragningar i Sverige.

I Sveriges största kommun, där vi befinner oss just nu, är det först nu med en ny borgerlig majoritet som man har bestämt sig för att bygga ett antal nya stora idrottsarenor i mångmiljardklassen. Det var något som den gamla vänstermajoriteten aldrig klarade av att fatta beslut om.

Det är enorma satsningar och investeringar som sker i huvudstadsregionen. På många andra håll i landet sker det också mycket stora arena-satsningar. Jag såg på tv häromkvällen från Halmstad till exempel.

Jag tror att det är en felaktig beskrivning. Jag förstår att oppositionen är ivrig att kritisera de borgerliga partierna för allt möjligt elände här i världen. Men neddragningarna på idrottssatsningar som Wegendahl beskriver är inte riktigt så enkelt.

I en del kommuner satsas det mer och i andra görs det inte. Det är en del i vår kommunala självstyrelse. Det får vi respektera. Från regeringens sida anser vi att både folkbildningen och idrottsrörelsen är viktiga.

Finansieringen av Citybanan

Anf. 78 PIA NILSSON (s):

Herr talman! Avgörandets timma för Citybanan närmar sig med stormsteg. Kommer det att byggas ytterligare två spår eller inte för att lösa kapacitetsbristen för järnvägsspår genom Stockholm? Det är något som också påverkar hela landet, för övrigt. Det är den stora frågan som statsrådet Åsa Torstensson nu har i sin hand för ett avgörande.

Alliansregeringen lät för en tid sedan utse en förhandlingsman, Carl Cederschiöld, som fick i uppdrag att hitta medfinansierare till byggandet av Citybanan. Jakten på saknade 5 miljarder kronor påbörjades, och uppdraget avslutades för bara ett par veckor sedan.

Bytet så här långt har blivit ett förslag till en avsiktsförklaring mellan Carl Cederschiöld och fem län runt Mälardalen. Meningen är att denna avsiktsförklaring ska undertecknas i morgon, fredagen den 13.

Förslaget till avsiktsförklaring innebär att kommuner och landsting kring Mälardalen ska betala sammantaget 2 miljarder kronor. Oavsett om den kommer att skrivas under eller inte kommer det att saknas 3 miljarder.

Min fråga är: Vad händer, Åsa Torstensson, om Mälardalens invånare inte öppnar sina plånböcker? Kommer regeringen då att skrota Citybanan?

Anf. 79 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Tack för frågan. Precis som Pia Nilsson säger är det väldigt viktigt att hitta en lösning för situationen i Stockholms stad, Stockholms län och en ganska stor region runt Stockholm så att det ska fungera för människor i deras vardag.

Alliansregeringen och dess partiledare sade att det var ganska viktigt att vi har kontroll över vilka kostnader det är för de infrastruktursatsningar som behöver göras. Vi vet att det saknas underhåll på järnvägssidan i Stockholm som behövs för att nyinvesteringar över huvud taget ska kunna få den effekt som vi förväntar oss.

Carl Cederschiöld arbetar nu, precis som Pia Nilsson säger, med ett underlag och med regionala företrädare just för att de regionala företrädarna var mycket tydliga med att Citybanan behövs. Annars kan vi inte skapa bättre förutsättningar för människors pendlande i en stor region runt Stockholm. Detta kommer Carl Cederschiöld att lämna tillbaka till regeringen inom de närmaste veckorna. Därefter kommer regeringen att hantera frågan.

Anf. 80 PIA NILSSON (s):

Herr talman! Jag tackar för svaret, men jag tycker ändå att statsrådet undviker att svara på min fråga. Kommer Citybanan att byggas oavsett hur Mälardalens invånare ställer sig till finansieringen?

Vi kan också vända på det och säga: Vad händer om vi säger ja till detta? Kommer det då att bli ett slags huvudprincip fortsättningsvis för kommande investeringar? För att investeringar som redan är beslutade ska kunna verkställas så måste länets kommuner och landsting vara med och finansiera. Är det så det kommer att bli i fortsättningen, Åsa Torstensson?

Det fattas ännu 3 miljarder. Varifrån kommer de pengarna att tas? Vilka objekt kommer att stå tillbaka på grund av det?

Till sist undrar jag om statsrådet gör bedömningen att staten har så ont om pengar att medfinansiering är den enda möjligheten att verkställa redan fattade beslut. Jag tänker inte minst på de miljarder som regeringen nu vill finansiera borttagandet av förmögenhetsskatten med. De pengarna skulle vara guld värda för Citybanan, Åsa Torstensson!

Anf. 81 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Den situation som Pia Nilsson beskriver är precis det som är bristen i socialdemokratisk politik. Man levererar en massa löften, men man levererar aldrig den budget som behövs för att kunna genomföra till exempel Citybanan. Man budgeterar för 7 miljarder, och den kostar 16 miljarder.

Vem som helst som vill ha koll på ekonomin och koll på löfterna till sina väljare vet att detta måste en regering ha ett mycket noggrant underlag för. Det behövs om man ska kunna gå vidare och genomföra viktiga infrastrukturprojekt som ska fungera både för företag och för människor i Stockholm.

Därför kommer det underlag som Carl Cederschiöld tillsammans med regionala företrädare kommer fram till och de avsiktsförklaringar som där finns också att ligga till grund för de ställningstaganden som regeringen hädanefter kommer att göra. Det är sådana som är direkt kopplade till Citybanan men som också i sammanhanget berör möjligheter att förbättra situationen för kollektivtrafiken i Stockholms stad, i länet och i en stor region.

Lastbilstransporternas påverkan på klimatet

Anf. 82 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Herr talman! Jag har en fråga till Andreas Carlgren. Ministern uttryckte starka ambitioner för klimatarbetet i EU, vilket vi i Miljöpartiet givetvis uppskattar.

Om man tittar på orsaken till klimatpåverkan ser man att transporter utgör en allt ökande del. Under de senaste 30 åren har transporterna inom EU tredubblats. Fördelningen mellan transportslagen har förändrats såtillvida att lastbilstrafiken har ökat på de andra transportslagens bekostnad. Jag undrar vilka åtgärder regeringen planerar avseende transporter och klimat.

Anf. 83 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! Låt mig först säga att jag är överens med Karin Svensson Smith om hur viktigt det är att vi kommer till rätta med klimatproblemen, inte minst dem som orsakas av transporterna. När Karin Svensson Smith säger hur viktigt det är med EU-mål kan jag inte låta bli att säga: Visst – ni vill ha EU:s mål men inte EU, som är med och förverkligar målen. Då kan det bli lite svårt.

På transportsidan vidtar vi åtgärder inom EU, inte minst för att komma till rätta med utsläpp från de tunga fordonen. Utsläppskraven skärps. Vi skärper kraven inom EU också för personbilar. Detta görs i olika steg, och kraven blir allt skarpare. Det är också Sveriges hemmaplan. Samtidigt gör vi mycket här hemma i Sverige med satsningarna på att få fram miljövänliga bränslen, fordonsforskningen, miljöbilspremien och skattelättnaderna för fordonsbränslena. Vi ska också se till att framöver se över åtgärder till ekonomiska styrmedel som ytterligare får ned utsläppen.

Anf. 84 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Herr talman! I Ekots lördagsintervju fick Andreas Carlgren frågan om varför regeringen inom EU verkar för att maxlängden för lastbilar ska öka från 18 till 25 meter. Frågan är relevant. Både svenska och internationella erfarenheter visar att en ökning av lastbilars maxkapacitet ökar deras konkurrenskraft på framför allt järnvägstrafikens bekostnad. Som svar på den frågan i lördagsintervjun sade Andreas Carlgren att han inte hade varit med i beredningen av frågan.

Jag undrar om Andreas Carlgren har haft möjligheter att ta del av detta. Hur står en ökning av lastbilarnas kapacitet på järnvägens bekostnad i samklang med de klimatambitioner som ministern alldeles nyligen gav uttryck för?

Anf. 85 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! På Karin Svensson Smiths speciella fråga om de längre lastbilarna är svaret helt klart. Verkligheten bekräftar inte den bild som Karin Svensson Smith nu ger. I till exempel Holland har man genomfört försök som visar andra resultat. Utsläppen minskar snarare, vilket logiskt hänger ihop med att större bilar kan ta med sig mer och behöver genomföra färre transporter. Det är skälet till att Sverige har begärt de undantag som vi har gjort för svensk del och skälet till de undantag som har begärts för finländsk del.

Vi behöver andra styrmedel som också ser till att vi utnyttjar järnvägen mycket bättre som helhet. Vi kommer många gånger att behöva flexibla lösningar där vi i mycket högre grad än hittills kombinerar tung fordonstrafik på de sträckor där det är nödvändigt med järnväg. De olika trafikslagen behöver på sikt bära sina miljökostnader. En rad sådana förändringar behöver vi göra för att se till att vi uppnår miljömålen för klimatets skull.

Miljöteknikexport

Anf. 86 ALEKSANDER GABELIC (s):

Herr talman! Jag vill ställa en fråga till Andreas Carlgren om det som handlar om miljöteknikexport. Jag hörde i dag på Ekot att regeringen tänker satsa 500 miljoner. Det är svårt att vara emot det. Det är naturligtvis också lätt att prata om det.

Men det finns två bilder på det här området. Våra företag är för små när det gäller miljöteknik. Vi har ett kunnande inom kommunala bolag, inte minst när det gäller avfallshantering, som hindras av kommunallag och andra regler. Det är ett kunnande som är världsledande och som skulle kunna komma många människor till del både i Europa och i utvecklingsländer.

Jag saknar ett helhetstänkande från regeringen när det gäller miljöteknikexport. Jag tror att ansatsen måste vara mycket bredare och mer engagerad och tydlig för att uppnå detta. Det kommer inte att lösa sig av sig självt.

Min fråga till ministern och till regeringen är: Vad tänker ni göra för att det här ska räcka hela vägen? Hur ska det skapas fler arbetstillfällen, och hur ska ett kunnande som kan leda till att millenniemål och annat uppfylls komma ut i världen? Min fråga är helt enkelt: Vad vill man göra på en bred front för de små företagen? Och hur kan de kommunala bolagen bidra till att ett kunnande kommer ut i världen så att vi kan uppnå målen?

Anf. 87 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! Jag tackar för en viktig fråga. Vi kan vara överens om att Sverige inte är så långt framme i konkurrensen om miljötekniken som vi borde vara. Däremot kan det bli lite konstigt när det parti som gjorde alldeles för lite för att klara detta efteråt säger: Nu gör den nya regeringen, som äntligen börjar satsa på detta, för lite!

Prot. 2006/07:89

12 april

Frågestund

Detta är en bredare satsning. Här ingår både exportstöd, stöd till demonstrationer och pilotanläggningar och samverkan med småföretag. Jag var själv ganska nyligen i Kalifornien med kommunala bolag från bland annat Linköpings kommun, som ligger långt framme inte minst när det gäller biogasen. Också där görs insatser för att se till att det är våra systemlösningar som många gånger ger grunden för miljöteknikexporten. Vi behöver nu hjälpas åt att se till att den ökar.

Anf. 88 ALEKSANDER GABELIC (s):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för detta. Jag tror att alla kan göra mer, men jag vill också bara påtala att ni ju minskar pengarna till Exportrådet. Det finns anledning att lyssna på företag som Tekniska verken och andra framgångsrika företag som också påtalar att det finns mycket som hamnar mellan stolarna här. Det är lätt att prata, men erfarenheten visar att det behövs mer på området. Jag skulle välkomna att regeringen visade ett tydligare engagemang.

Anf. 89 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! Jag är övertygad om att det finns oerhört mycket kvar att göra. Det finns enorma miljöteknikmöjligheter för Sverige i en värld som behöver klara klimatet. Även om Sverige inte alls ligger så långt framme som vi borde har vi enorma möjligheter som vi nu ska ta vara på. Det är precis det regeringen vill.

Jag vill tillägga att vi inte bara pratar utan handlar. Det är en ganska befriande skillnad mot hur det har varit tidigare på det här området. Det har pratats alldeles för mycket i förhållande till att alldeles för lite har gjorts.

Vi vill gärna lyssna på goda råd här. Vi samverkar redan, som jag sade, med den kommunala sektorn liksom med det privata näringslivet. Där ser vi ett stort samarbete framöver. Då ska vi se till att vi får den bredd och den invävning av nya idéer som kommer att behövas.

Anf. 90 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Det fick bli slutkommentaren i denna frågestund. Tyvärr har en timme gått. Jag ber att få tacka statsråden och de deltagande ledamöterna för deltagandet i denna frågestund.

*Vissa transport-
politiska frågor m.m.*

8 § (forts. från 6 §) Vissa transportpolitiska frågor m.m. (forts. TU8)

Anf. 91 CHRISTER WINBÄCK (fp):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på motioner och reservationer.

Jag ska säga några ord om finansiering. När jag köper ett hus köper jag det med lånade pengar för att kunna använda det och nyttja det under livet. Om jag ska spara för att kunna betala det kontant innebär det att jag kommer att bli ganska gammal innan jag har råd att köpa huset. Enda möjligheten att i dag finansiera infrastruktur, vägar, järnväg etcetera är anslag över statsbudgeten. Det innebär att investeringarna direktavskrivs, betalas med en gång med löpande inkomster.

Du har rätt, Lars Mejern Larsson, att pengarna inte räcker till allt, men jag förstår inte din oro över motsatsen mellan samhällsekonomiska kalkyler och behov av lokala och regionala satsningar, som du nämnde om jag fattade det rätt. Jag vill understryka att behovet av samhällsekonomiska analyser måste få spela stor roll vid prioriteringen av de satsningar vi gör i infrastruktur. Men det är lika viktigt att finansieringen, som en utgift, ska kunna räknas hem och ge någonting tillbaka till oss. Det är därför det kallas investering. Det är en investering för att få något.

Alternativ finansiering kan ske på både väg- och järnvägsområdet. Ska vi förmå att ställa om transportsystemet för framtidens behov av långsiktiga lösningar kräver det effektiva finansieringsformer. Det kan väl Karin Svensson Smith inte ha någonting emot?

Om vi vill kan vi här i riksdagen besluta att investeringar ska ske på annat sätt. Under senare år har alternativ finansiering varit föremål för utredningsarbete och i viss utsträckning använts för att möjliggöra effektiviseringar av infrastruktursatsningar, framför allt för att genomförandet kan tidigareläggas och investeringen spridas ut över längre tid. Det kan väl Peter Pedersen inte ha någonting emot, i alla fall inte om satsningarna sker på järnvägsområdet? Det är totalkostnaden för en satsning som betyder något, inte om olika delar av satsningen kostar mer eller mindre. Det handlar om helheten.

Ds 2000:65, *Alternativ finansiering för partnerskap*, Börje Vestlund, visar att ett samarbete med den privata sektorn borde kunna ge lägre kostnader och därigenom en effektiviserad anslagsanvändning. Att använda detta för att göra angelägna satsningar i Stockholmsregionen kan väl inte vara fel? Men att tro att man kan göra om Essingeleden till en två-plus-ett-väg vinner man inga röster på, Börje Vestlund. Det viktigaste är att finansieringsformen skulle kunna möjliggöra en tidigareläggning av prioriterade projekt. Samhällsnyttan blir större ju längre tiden går. Ju tidigare vi sätter in åtgärden, desto mer pengar tillbaka.

Den tillväxt som följer av goda projekt ger ett nytt utrymme att nyttja. Det är viktigt att det tas med i ordinarie planeringsprocesser med goda samhällsekonomiska kalkyler så att det blir lönsamma projekt vi satsar på och ingenting annat. Det finns mycket att göra för att få kalkylerna bättre och ta fram bättre underlag för bedömningar.

Ekonomistyrningsverket anger i en rapport att bara en av de granskade formerna för en alternativ finansiering, nämligen OPS, kan sägas skapa ökat utrymme för investeringar i vägar och järnvägar. Riksdagens revisorer skriver i en granskning att när framtida anslag intecknas för betalning av redan gjorda investeringar minskar utrymmet för framtida beslut. Visst, men vi måste våga tänka långsiktigt. Det finns många beslut vi fattar här i kammaren för att gynna framtida generationer inom andra områden. Därmed får vi ibland också begränsa framtida generationers valmöjligheter i olika frågor. Men tanken, herr talman, är inte att vi ska lämna över ett behovsberg av sanering av infrastruktur, utan vi vill lämna över en tillväxt och ett ökat ekonomiskt utrymme som kan växa och frodas under många år.

Anf. 92 PETER PEDERSEN (v) replik:

Herr talman! Jag tänkte ligga lite lågt med replikskiften, men jag kunde inte låta bli att begära replik när jag blev apostroferad. Christer

Winbäck drar i gång en argumentation om att när man bygger hus gör man inte det med kontanta medel, utan man brukar låna. Sedan blev det ett angrepp på Vänsterns synsätt.

Det är precis detta vi säger. Man måste hålla isär partierna. Vi har inte samma uppfattning som till exempel Miljöpartiet i den här frågan. Vi har en något annorlunda uppfattning. Vi tycker till exempel att vi ska ha samma syn på avskrivningar i den statliga ekonomin som man har i alla andra ekonomier. Man gör en investering, man beräknar livslängden och så avskriver man den på 10, 20 eller 40 år så att man kan få nya pengar för att göra en ny investering. Det system med en direktavskrivning som vi nu som regel har innebär att en väg som kanske håller i 30 år enligt statens system bara beräknas hålla i ett år. Därför gör vi en direktavskrivning. Det görs bara för att man vill pressa de offentliga utgifterna. Driftskostnaderna ska konkurrera med investeringskostnaderna.

Vi tycker inte att man ska göra okloka investeringar, men vi tycker inte heller att det finns någon anledning att säga att dagens generation ska betala allt nu för det som man kommer att använda sig av i 30–40 år framåt. Vi tycker faktiskt att det finns ett visst fog för att göra likadant som i den övriga ekonomin som finns utanför riksdagen. Vi tycker att det skulle vara önskvärt att även vi, när vi budgeterar statliga utgifter, gör på samma sätt när vi tar fram en budget. Det skulle skapa ett utrymme för kloka investeringar. Det skulle skapa ett mindre utrymme för den typ av satsningar där man måste få in privata pengar därför att vi har ett budgetsystem som gör att vi inte kan göra de långsiktiga investeringarna.

Jag förstod inte riktigt argumentationen. Jag tyckte att det var lite grann att slå in öppna dörrar. Eller hävdar Christer Winbäck att man om man ska bygga sitt hus ska bygga det med kontanta medel eller låta bli? Eller ska man be en privat intressent bygga det, och sedan får man hyra det dyrt i 40 år? Vad det detta som var argumentet mot Vänstern?

Anf. 93 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Herr talman! Det gläder mig att Vänstern inte har samma syn som den övriga vänsterkartellen vad gäller finansiering av olika delar. Jag tycker naturligtvis att vi ska försöka hitta gemensamma referensramar när vi diskuterar hur budgetar och annat ser ut, men det finns ändå en viss skillnad i hur vi ser på hur pengar ska användas.

När man bygger ett hus – för att dra den liknelsen igen – är det ju så att man lånar pengar för att kunna göra en investering som man kan använda. Du äger visserligen formellt huset, men någon annan, en privat finansiär, bank eller annan, äger det egentligen. Du har att betala den investering som du har åstadkommit genom att bygga huset, eller om du köper ett hus med lån på, och så vidare. Om man ska jämföra det med en väg så är det att du ska kunna använda vägen många år innan du har råd att köpa den med kontanta medel, det vill säga lösa den över statsbudgeten med en avskrivning under ett år eller några få år. Fördelen är att du kan sprida ut det, att du kan tidigarelägga investeringar och att du kan använda den tjänst som investeringen ger, det vill säga en väg som kan gynna företag och medborgare genom att de kan använda den många år tidigare än annars skulle ha varit fallet. Det är syftet med det hela.

Det gläder mig att Peter Pedersen och Vänsterpartiet är med på den här typen av diskussioner.

Anf. 94 PETER PEDERSEN (v) replik:

Herr talman! Det är tyvärr så att Vänsterpartiet är det enda parti i den här kammaren som har en systemkritisk syn på det budgetsysteem vi har. Vi vill ha en annorlunda ordning. Vi vill ha en drifts- och investeringsbudget som man har i alla andra ekonomier så att man kan göra kloka avvägningar mellan hur man lägger pengar på drift kontra investering. Om man gör en långsiktig investering, till exempel om man bygger en tunnel, en bro eller en skola, och direktavskriver det på ett år och säger att dagens levande människor ska betala det nu på studs under ett år så tycker vi att det är en orimlig hållning. Det enda syftet med det måste vara att man ska sätta hämsko på de offentliga utgifterna. Riktiga investeringar på lång tid ska konkurrera med driftskostnader. Det är en orimlig hållning. Vi brukar inte dra oss för att tala om vad kommuner och landsting ska göra. Då borde vi verka för att de också ska införa sådan ekonomi som går ut på att om man ska bygga en skola så ska den direktavskrivas på ett år. Vi förstår inte det.

Det är ju glädjande att Christer Winbäck åtminstone från den borgerliga sidan till viss del delar den här systemkritiken. Men då får man fullfölja argumentet också och säga att vi kan ändra systemet. Vi kan ju ta vilka beslut vi vill här i Sveriges riksdag. Det är vi som förfogar över budgetprocessen. Men då säger borgerligheten att eftersom vi har ett sådant här budgetsysteem som gör att vi inte kan göra investeringar på det sätt som vi egentligen skulle vilja göra dem ser vi till att ta in den privata marknaden i stället som får lösa det. Då är det precis som i den artikel som jag tog upp från Svenska Dagbladet. Kan ni tala om för mig var man kan låna pengar billigare än när staten gör en upplåning via Riksgälden? Var kan man låna pengar billigare som gör att man kan säga att det skulle bli en optimal lösning att låna pengar på den privata marknaden?

Anf. 95 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Herr talman! Peter Pedersen, jag tror nog att vi är flera på den borgerliga kanten som har synpunkter vad gäller den här typen av investeringar i väg och järnväg och annat och som skulle kunna se andra möjligheter. Men det behöver inte innebära att man ändrar budgetsysteem som sådant. Det finns ju alternativ att låna pengar från annat håll. Huruvida det skulle bli några ränteprocent dyrare eller inte genom att låna på den privata marknaden är inte intressant. Det intressanta är hur totalkostnaden för en lösning med exempelvis OPS eller annat skulle kunna se ut. Det handlar också om hur anläggandet och eventuell drift av väg skulle kunna se ut. Det är totalkostnaden, helheten, som är det viktiga, inte att titta på en enskild liten pusselbit i det hela.

Det är viktigt naturligtvis att se över hur vi ska få ett bra investeringsutrymme till framtida satsningar på infrastruktur. Där kan vi nog vara eniga, men när det gäller hur lösningarna ser ut skiljer det sig nog åt.

Anf. 96 LARS MEJERN LARSSON (s) replik:

Herr talman! Det är glädjande att vi är överens om att det fattas pengar. Det är som en röd tråd när vi diskuterar i dag. Man uppfattade nog i valrörelsen att ni hade mer pengar till vägar. Men mer pengar till vägar blev mindre anslag och sänkta skatter i stället för den som har det bra.

Prot. 2006/07:89
12 april

*Vissa transport-
politiska frågor m.m.*

Nu tror ni att bolagisering av vägverk och banverk är universallösningar på alla typer av problem. Jag tycker faktiskt att man bör ha en stor försiktighet vad gäller det här. Vägverket Produktion har fungerat som en bra prispress i bygg- och anläggningsbranschen. Man har sparat, som jag sade tidigare, 570 miljoner kronor genom att Vägverket har haft sin egen entreprenör. Jag skulle vilja höra med dig varför du tror att denna bolagisering av Vägverket skulle ge oss en väl fungerande marknad.

Jag skulle också vilja ta upp: På vilket vis blir det billigare med OPS gentemot en funktionsupphandling? Jag skulle vilja att du utvecklade varför det blir billigare.

Anf. 97 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Herr talman! För det första, vad det gäller budgeten, kanske inte de tio elva dagar vi hade på oss i höstas räckte för att göra allt vi ville. Men vi ser med tillförsikt fram emot kommande budgetar och hur det kommer att se ut framdeles för investeringar på det här området.

Vad gäller bolagsbiten, att bolagisera, är jag fortfarande av den åsikten att det är tveksamt med en massa statliga bolag som konkurrerar på en marknad där vi också har privata företag. Jag tror det var Sven Bergström förut som uttryckte att det alltid finns en misstanke om att de bolagen då kanske får subsidier eller ställs i en gräddfil när det gäller att få anbud. Det känns fel mot de individer som arbetar i de företagen. Jag tycker att det skulle vara rimligare om de hade möjlighet att vara ett fristående bolag från statlig eller kommunal ledning och att de då är ett privat företag. Det känns renare på något sätt, tycker jag.

Vad gäller om OPS är billigare eller inte finns det många exempel i olika länder där man av olika skäl inte kan göra investeringar för att man inte skapar den här typen av privata och publika samarbetsprojekt. Att få möjlighet att göra en investering många år tidigare än man annars skulle ha kunnat är väl ändå en stor fördel för att vi ska kunna utnyttja det goda som en investering har med sig. Jag tror att det är väldigt viktigt att vi ser över detta. Det är inte så att alla projekt, alla väg- och järnvägsinvesteringar, ska bli OPS-projekt, men det kanske finns en del som är lämpliga för detta. Jag tror att det är viktigt att vi prövar sådana och ser hur det fungerar också i Sverige.

Anf. 98 LARS MEJERN LARSSON (s) replik:

Herr talman! Vi har ju lånefinansierat vägar förr, men då har vi använt Riksgälden. Då är det andra partier som har kritiserat oss för att vi har gjort det. Det ska bli spännande att följa den utvecklingen. Jag hoppas att man hanterar det på rätt sätt.

En annan sak som var glädjande att höra här i dag var att Sven Bergström tyckte att det var vansinnigt dumt att flytta pengar från järnväg till väg. Det gläder mig. Jag skulle vilja ställa frågan: Tycker du det också? Gäller det även Folkpartiet?

Anf. 99 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Herr talman! Jag tror att det som Sven Bergström sade är viktigt, att det finns för lite pengar i systemet totalt sett. För att få en helhetssyn över de investeringar som det finns behov av under denna och kommande mandatperioder är det viktigt att se över de här bitarna. Att lova att den

ena kronan går till det andra eller inte är väldigt svårt att göra. Vi behöver mer pengar för väg. Det har vi sagt tillsammans i de borgerliga partierna tidigare, och vi står för det fortfarande. Jag tycker att det vore tråkigt om järnvägssidan skulle minska i pengar, men det behöver i så fall inte bero på att de pengarna tas till väg. Det kan bero på att man kan tycka att enskilda objekt inom det området kanske inte är fullt nödvändiga.

Prot. 2006/07:89
12 april

*Vissa transport-
politiska frågor m.m.*

Anf. 100 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik:

Herr talman! Jag fäste mig vid att Christer Winbäck sade att alliansen hade ambitioner att lämna över tillväxt och utveckling till kommande generationer. Jag funderar mycket på vad det är vi ska lämna över till kommande generationer. Det handlar om att med lånade medel bygga vägar som innebär att man bjuder in mer trafik. All forskning visar att ju större och fler vägar man har ju mer trafik får man. Det kommer också att påverka klimatet negativt. Om man tittar på de projekt som finns ute i landet där man i stället för Vägverkets förslag om enkla vägutbyggnader med två-plus-ett vill göra en större väg för att OPS kommer in – det handlar om Förbifart Stockholm, E 22 och många andra – vad är då arvet till kommande generationer?

Jag skulle önska att Christer Winbäck fick ta del av Handelshögskolans seminarium där man har granskat skillnaden mellan OPS och en vanlig investering. Man gick igenom precis alla argument. En av personerna som höll föredrag kom också att delta i den granskning vi initierat från trafikutskottet. Då kunde man inte i något fall belägga att det blev billigare. Möjligtvis fanns det en större innovationsmöjlighet i det privata initiativet. Men Riksgälden har alltid lägre ränta. Man har sammantaget större grepp över det hela. Den enda skillnaden är att man lånar upp i dag och låter kommande generationer betala i framtiden. Någon effektivitetsvinst finns inte påvisad, ännu i alla fall.

Anf. 101 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Herr talman! Jag är ledsen att behöva säga att jag inte uppfattade riktigt allt som Karin Svensson Smith sade, om det nu berodde på akustiken eller på att Karin Svensson Smith inte höll sig tillräckligt nära mikrofonen. Men om jag förstod det rätt handlade det om OPS vara eller icke vara. Vi kan väl ta det därifrån.

OPS handlar inte bara om att låna pengar. Det handlar också om att man tillsammans med företag på olika sätt ska utverka möjliga lösningar för hur man ska producera exempelvis en järnväg eller en väg. Som jag sade förut när någon pratade just om procenten för Riksgälden handlar det inte bara om att titta på enstaka pusselbitar i en lång kedja av olika saker som ska utföras utan det gäller att se på helheten. Jag betvivlar inte att den utredning som Karin Svensson Smith hänvisar till har kommit fram till detta. Men det kan ju hända att andra utredningar kan hitta andra nycklar också i detta.

Det är inte så att man inte har provat det här med gott resultat i andra länder. Trafikutskottet har själva varit och tittat bland annat i Frankrike där man har haft lösningar, kanske inte helt likartade dem som vi har tänkt oss i Sverige, men dock. Det är väl viktigt att se vad som är bra och vad som är dåligt i en sådan här process och ta vara på de bästa bitarna.

Anf. 102 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik:

Herr talman! Jag vill passa på tillfället att också göra ett klarläggande när det gäller Miljöpartiets syn på att låna till infrastrukturinvesteringar. Vi har inget emot att låna till infrastrukturinvesteringar om de ger större nytta tillbaka till samhället än de kostar. Såvitt jag vet var under förra mandatperioden alla de tre samarbetande partierna, s, v och mp, överens om att lånefinansiera Citybanan, Norge–Väner-länken och godssatsningar vid Mjölby–Hallsberg. Jag skulle vilja påstå att jag personligen var ganska proaktiv i att detta kom till stånd.

Då är frågan: När vet man att investeringarna ger mer tillbaka till samhället än de kostar? Tittar man till exempel på tunnelbanesystemet kan man notera att om man skulle granska det med de kalkylmetoder man har i dag skulle det inte ha varit ett lönsamt projekt. Det är nog en väldigt tur att det kom till stånd i alla fall. Det är därför Citybanan är så väsentlig i det här sammanhanget.

I förra Världsbanksekonomen Sterns ögon kommer det, som han säger i rapporten, att kosta samhället motsvarande två världskrig om man inte i dag gör investeringar som förhindrar klimatpåverkan. Det har nog ännu inte nått värderingen av vägar och järnvägsprojekt som finns i Sverige för där har man fortfarande 1:50 kronor per kilo koldioxid som ingående värde i kalkylen.

Jag undrar hur Christer Winbäck ser på det här. Hur ska man veta vilka investeringar som ger mer tillbaka till samhället? Vi har redan en infrastrukturskuld på 60 miljarder år 2010, hur kan Christer Winbäck garantera att de investeringar han företräder inte kommer att kosta mer än de ger samhället tillbaka?

Anf. 103 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Herr talman! Det där är en otroligt intressant och viktig fråga för oss alla att reflektera över och arbeta med. Som jag sade i mitt anförande förut är det väldigt viktigt att vi ser på hur de samhällsekonomiska kalkylerna utförs. Vi måste se till att få god kvalitet på de kalkylerna, självklart.

Vi hade en utfrågning i utskottet för några månader sedan där vi, om jag förstått det rätt, hade en av de ledande på området hos oss som tyvärr gav mig en lite dyster bild av hur pass bra de här kalkylerna var. Jag hade hoppats att de skulle vara mycket bättre. Men jag kände ändå så. Vi resonerade under den utfrågningen om vikten av att de här kalkylerna blir bättre. Vi är ju alla betjänta av, oaktat vilket politiskt läger vi kommer från, att de här kalkylerna är tillfredsställande och ger oss ett gott beslutsunderlag så att vi kan känna att vi för varje krona som vi investerar, oaktat hur vi skaffar den kronan, helst får åtminstone 1:25–1:50 kronor tillbaka.

Det jag känner för framtida generationer är att det är otroligt viktigt att vi ser till att vi också har ett tillväxtutrymme som ger en god möjlighet att driva samhället, så som nästa generation vill. Vi kan inte se till att vi har ett utarmat samhälle, en utarmad ekonomi och andra saker. Därför är det viktigt att vi har en god infrastruktur. Sedan kan vi naturligtvis ha olika syn på hur vi anlägger den infrastrukturen och hur vi finansierar den. Men jag tror att det är viktigt, precis som Karin Svensson Smith säger, att vi kan garantera, så gott det nu går med de kalkyler, metoder

och modeller vi har, att vi får tillbaka de satsningar vi gör med råge. Det vill vi ju alla.

Prot. 2006/07:89
12 april

Anf. 104 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! Jag kanske ska känna mig väldigt utvald i dag när det till och med begärs replik innan jag har varit uppe och talat och kan bemöta en replik. Men jag får väl säga att jag är väldigt glad över att man gör investeringar i Stockholmsregionen och att man nu diskuterar det. Problemet i det här sammanhanget är ju den nästan hallelujastämning som finns i den moderatledda alliansen om att OPS skulle vara lösningen på det mesta. Det motbevisar faktiskt den utfrågning vi hade om trafiken i Stockholm. Det visade sig att en del kunde finansieras via OPS men långtifrån alltihop. Jag tycker att man ska prata med lite mindre bokstäver om att denna lösning skulle vara räddningen för hela infrastrukturen i Sverige. Det tycker jag är att ta i så att man nästan spricker i det här sammanhanget.

En annan sak jag också vill kommentera innan jag kommer in på det jag egentligen hade tänkt tala om i dag är att allt som har varit ont skulle komma från den gamla regeringen. Låt mig påtala en sak om underhållet. När det gäller den infrastruktur vi har i till exempel Stockholms stad och Stockholms läns landsting har man också ett betydande underhållsberg. Där har det varannan period varit borgerligt och varannan period socialdemokratiskt styre ända sedan 1970-talet. Det tycker jag inte är något skäl för att ha den höga svansföring man har i den här debatten.

Det jag hade tänkt prata om är Bromma flygplats. Diskussionen om dess vara eller icke vara har vi haft i många år, inte minst i den här kammardebatten. Oaktat vad man tycker måste en lösning vad gäller Stockholms flygkapacitet komma till stånd, inte minst för att man ska klara allmänflyget. Allmänflyget kommer snart inte att få plats på Bromma. Men det enda man talar om i det här sammanhanget är att miljökriterierna har skärpts till och att fler plan nu kan flyga till Bromma. De stora tunga planen finns fortfarande kvar där medan de små planen har försvunnit därifrån.

Samtidigt är 2010 det sista året som man har kontrakt på för närvarande. Jag vet att den borgerliga majoriteten i Stockholms stadshus har för avsikt att förlänga detta. Oaktat hur man vrider och vänder på det här kommer det att uppstå en kapacitetsbrist för flyget i Stockholm, och fortfarande har vi inte sett någon lösning på detta. Det har diskuterats i många år. Vi har funderat över det. Men det har ändå inte varit så att man haft för avsikt att komma fram med ärendet. Det verkar ligga långt fram i tiden.

Som vanligt när det gäller trafikpolitiken i Sverige – man kan konstatera att det gäller oaktat vilken regering som sitter – är lösningen på de här problemen att vi avvaktar en utredning. Man avvaktar en utredning, sedan bereder man en stund till och så avvaktar man nästa utredning. Det här börjar bli ganska besvärande med tanke på att den här frågan är svåröst. Den är besvärlig. Men man måste komma till en lösning ganska snart. Vi har inte så många år på oss.

För övrigt kan man också konstatera en annan sak när det gäller Bromma. Det är att miljöproblemen är ganska stora. Även om flyget har

*Vissa transport-
politiska frågor m.m.*

blivit bättre har vi transporterna till och från Bromma, och de har inte löst sig.

Som sagt, mina vänner, 2010 är sista året för Bromma. Låt det inte bli längre! Låt oss hitta en lösning på det här problemet!

Jag har inte för avsikt att yrka någonting i den här debatten utan nöjer mig med att konstatera att det finns ett särskilt yttrande från den socialdemokratiska gruppen.

Anf. 105 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Herr talman! Det är trevligt att Börje går upp i debatten. Det känns bra att du är tillbaka och hjälper oss i utskottet. Jag brukar med glädje lyssna på dina inlägg, även om jag inte alltid håller med dig i allt du säger. Men eftersom du nu apostroferar mig måste jag ju faktiskt passa på att säga någonting.

Hallelujastämningen och att värdera det vi diskuterar får stå enbart för dig. Vi resonerar om olika alternativ för att klara de stora behov vi har av vägar, järnvägar och annat i Sverige. När det gäller den stora satsningen på pengar på väg och järnväg, som vi hoppas kan bli större, är det några försök vi pratar om. Det är en förhållandevis liten del av helheten som vi i så fall vill hitta alternativa finansieringsformer för. Det handlar inte om att lösa helheten, och det handlar inte om att det är frälsningen för allting. Det var en kommentar.

Vi kan konstatera att det är slagsmål om pengarna. Det är bra att Börje Vestlund slåss för sin region. Det gör du ofta och med emfäs. Det viktigaste här är att hitta medel för att klara investeringen för Stockholmsregionen som Börje Vestlund gärna vill ha. Om investeringen är bra och den ger pengar och möjligheter tillbaka till regionen, vad är det för fel att hitta några nycklar som är lite annorlunda, exempelvis att skapa något OPS- eller PPP-projekt till en del av sträckningarna som är aktuella för en kommande utbyggnad? Tycker inte Börje Vestlund att det skulle vara bra för Stockholmsregionen?

Anf. 106 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Herr talman! Om det är bra för Stockholmsregionen kanske jag skulle uppfatta att det är så. Men inget har övertygat mig. Tvärtom var jag mer positiv innan jag började i trafikutskottet för fem år sedan. Då var jag mer positiv. Men sedan börjar man väga argumenten för och emot, se vad forskningen säger och vad erfarenheten säger. Jag har inte alls samma positiva syn som Christer Winbäck har efter Frankrikebesöket som trafikutskottet gjorde förra mandatperioden. Där fanns klara brister.

Det är klart att det är slagsmål om pengarna. Den stora frågan, Christer Winbäck, är om den här regeringen kommer att ha mer pengar i påsen att presentera. Kom inte dragandes med några få miljarder. Det handlar om jättemånga mer miljarder för att över huvud taget kunna bygga vägar. Har den här regeringen så fantastiskt mycket mer? Regeringen säger att man ska komma med reviderade planer. Det ska bli mycket intressant. Jag ska med stort nöje titta på vad regeringen kommer tillbaka med och hur det ser ut då – dessa fantastiska miljarder. Det handlar om många miljarder, inte några få.

Anf. 107 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Herr talman! Det är väl intressant om vi får lite olika erfarenheter av de besök vi gör. Det skapar en möjlighet för oss att föra en debatt i kammarerna om fördelar och nackdelar.

Det är riktigt att det är slagsmål om pengar. Jag vet att Börje Vestlund med enfaset försvarar Stockholmsregionen. Om miljarderna är fantastiska eller inte fantastiska kan vi väl diskutera, men vi kommer förhoppningsvis att ha en stor och god planering för hur väg- och järnvägsinvesteringar i framtiden kommer att se ut. Det jobbar vi med.

Jag är också intresserad av att se till att även min del av Sverige får en rättmätig del av de pengar som behövs.

Om det skulle kosta några kronor mer att låna någon annanstans, men vi får igen pengarna genom att anläggningarna blir bättre eller annorlunda med hjälp av privata företag, framför allt att det blir en nytta i den region som pengarna satsas, varför är då Börje Vestlund motståndare till att pröva detta på något av alla de objekt som Börje Vestlund vill ha i Stockholmsregionen de närmaste åren?

Anf. 108 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Herr talman! Min uppfattning är klar. Man ska ta det som ekonomiskt är mest effektivt. Det som är ekonomiskt mer effektivt är att låna i Riksgälden. Det råder inget tvivel om den saken. Det slår de flesta modeller vid en jämförelse. Det är så, Christer Winbäck.

Man slår sig för bröstet och säger att man kommer fram med fantastiska planer. De ska vara klara och tydliga, och det ska vara mer pengar. Ja, men låt oss se det först, och sedan kan vi ta debatten, Christer Winbäck. Efter att även ha pratat med kamrater på den borgerliga sidan har jag en känsla av att det ser ungefär likadant ut. Det är ungefär samma situation.

Men vi har bytt scen i sammanhanget. Vi kan säga att vi har mycket mer pengar nu än vad vi hade när vi satt i regeringen. Det är precis samma sak för denna regering. Det är andra saker som ska vägas in. Man ska ta med andra prioriterade saker. Den här regeringen vill prioritera en del saker, och det är kanske så att en och annan väginvestering får vänta. Det har varit precis så med underhållspengarna. De har fått stryka på foten under de senaste 20–30 åren då slitaget har pågått.

Det har inte bara varit socialdemokratiska regeringar under de 20–30 åren. Det har varit en del borgerliga regeringar också under de åren. Jag vill inte påstå att det har varit så fantastiskt mycket pengar om man tittar på omfattningen av underhållet. Det visar i alla fall inte de uppgifter som Vägverket har i det här sammanhanget.

Det går alldeles utmärkt att låna pengar till investeringar. Men i det här sammanhanget börjar man prata om att OPS vore lösningen på en stor del av problemen med infrastrukturen. Det är så det låter i den allmänna debatten, Christer Winbäck.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under 10 §).

Prot. 2006/07:89

12 april

*Vissa transport-
politiska frågor m.m.*

Anf. 109 SVEN BERGSTRÖM (c):

Herr talman! Det har fallit på min lott att göra en kort introduktion till den debatt som nu ska hållas om sjöfartsfrågor. Den här debatten baseras på trafikutskottets betänkande nr 9 med titeln *Sjöfart*, och det finns sju förhandsanmällda talare.

I betänkandet behandlas en rad olika frågor, och här förekommer en del förkortningar, begrepp och myndigheter som det kan finnas anledning att kort förklara för de tv-tittare, lyssnare och åhörare som inte är så hemma i sjöfartsfrågorna.

I Sverige är Sjöfartsverket en central myndighet med så kallat sektorsansvar på sjöfartsområdet. Det innebär att verket nationellt och internationellt ska arbeta för att transport- och sjöfartspolitikerna utvecklas i linje med vad riksdag och regering har beslutat.

Ett annat viktigt organ är Kustbevakningen, och det framgår redan av namnet vad de sysslar med. De övervakar såväl handelssjöfarten som fritidsbåttrafiken i de svenska vattnen.

På det internationella sjöfartsområdet har vi en förkortning som ofta återkommer i debatten. Det är IMO, International Maritime Organization, det vill säga Förenta nationernas sjöfartsorgan med målet att främja sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön världen över.

Helcom är ett begrepp som dyker upp i diskussioner om Östersjön. Helcom betyder Helsingforskommissionen och är det verkställande organet för den så kallade Helsingforskonventionen. Det är en överenskommelse från 1974 mellan Östersjöstaterna om skydd för Östersjöområdets havsmiljö.

Grunden för det här betänkandet är 23 motioner från allmänna motionstiden i riksdagen i höstas. Motionerna rör främst sjöfartens finansiering, strategiska hamnar, säkerhets- och miljörelaterade sjöfartsfrågor samt frågor om fritidsbåtar. Detta med fritidsbåtar är en stor fråga för svenska folket. Det finns uppemot två miljoner människor i landet som utövar båtliv i någon form.

En sak som behandlas mycket kortfattat i betänkandet är EU:s havspolitik. Trafikutskottet avser att senare under våren 2007 avge ett utlåtande till riksdagen över Europeiska kommissionens grönbok som nyligen presenterades med namnet *Unionens framtida havspolitik: En europeisk vision för oceanerna och haven*.

I betänkandet finns tio reservationer där oppositionspartierna redovisar de synpunkter och förslag som de anser inte har fått tillräckligt stöd i majoritetstexten och de ställningstaganden som Moderaterna, Centerpartiet, Folkpartiet och Kristdemokraterna står bakom.

Anf. 110 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s):

Herr talman! Vi socialdemokrater har två reservationer i betänkandet. Vi står givetvis bakom bägge två, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservation nr 7 under punkt 15.

Sjöfartsfrågorna har stor betydelse för utformningen av det svenska transportsystemet inom trafikpolitiken. Som framgår av betänkandet sker 90 procent av all export och import någon gång via båttransport. Sveriges långa kust och många hamnar gör att transporter via sjöfart lönar sig väl. Därför är det viktigt att vi för över mer godstransporter till sjöfarten, så att vi på så vis kan minska omfattningen av trafikinfarkten på de europeiska vägarna samt skona miljön.

Jag tänker koncentrera mitt anförande till våra reservationer. Den första handlar om sjöfartens miljöpåverkan.

Vissa svenska rederier går i bräsch när det gäller att använda sig av bunkerolja miljöklass 1 och katalysator för avgasrening. Problemet uppstår när dessa fartyg kommer till hamnar i Europa där det saknas tillgång till miljövänlig bunkerolja. Det gör att utvecklingen av fartyg med katalysatorer går mycket trögt och att sjöfarten fortsätter att släppa ut miljöfarliga föroreningar. Därför är det viktigt att regeringen driver frågan om miljöklassad bunkerolja med kraft inom EU.

Flera åtgärder har satts in för att komma åt de negativa effekterna av svavelhaltiga utsläpp från fartyg som trafikerar svenska vatten. Alla berörda myndigheter är inblandade i det här arbetet. De arbetar med att ta fram planer och strategier för att minska användandet av svavel i marina bränslen.

Internationellt samarbete pågår på motsvarande sätt både inom EU och i FN:s sjöfartsorganisation IMO. Arbetet i EU har till exempel resulterat i skärpta gränsvärden för svavel i marina bränslen för fartyg i hamn och färjor. Här kan man också använda sig av landström i våra färjor när de ligger vid kaj.

Nu hoppas vi att alla dessa insatser verkligen också ger resultat så att den förorening som svaveloxiderna bidrar till minskar på allvar. Särskilt viktigt är det här förstas i Östersjön, som IMO klassar som PSSA-område, det vill säga ett hav som är särskilt känsligt och viktigt att skydda från miljöfarliga utsläpp.

Alltså väger vårt politiska ansvar för att skydda dessa vatten mycket tungt.

Tyvärr har vi inte samma positiva utveckling när det gäller kväveutsläppen från sjöfarten. Kväveutsläppen bidrar till övergödning och algblomning i haven. Men nästan inga regler styr hur stora utsläpp av kväveoxider som är tillåtna. Resultatet av detta är att fartygens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt jämfört med motsvarande utsläpp från vägtrafiken.

Det räcker inte med de frivilliga initiativ till kväverening som det finns exempel på bland annat i svenska rederier. Nej, det behövs bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväverening från att trafikera vår närsjö. Dessutom behövs uttalade krav från myndigheterna på fartygen att de använder det mest miljövänliga bränslet.

Den socialdemokratiska regeringen tillsatte i juni 2006 en utredning som ska ta fram ett förslag till ett utsläppshandelssystem för kväve- och svaveloxider inom sjöfartssektorn. Den ska presentera sitt förslag senast den 2 maj, alltså ganska snart. Utredningen är ett samarbetsprojekt mellan Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Statens energimyndighet och Sika.

Vi har nu stora förväntningar på att den borgerliga regeringen kommer att göra verkstad av utredningsförslagen. Ett nytt system med ut-

släppsrätter i sjöfartssektorn som kan fungera lika väl som det gör i näringslivet ger stora positiva utvecklingsmöjligheter.

Herr talman! Sverige är ett av världens båtätaste länder, och många utländska turister söker sig till våra vackra kuster och skärgårdar. Min blygsamhet förbjuder mig att säga var jag tycker att de vackraste finns. Därför är det tragiskt att det sker så många olyckor med fritidsbåtar varje år. Ofta finns det alkohol med i bilden. Utvecklingen är långt ifrån det trafiksäkerhetsmål vi satt upp här i riksdagen, och vi bör göra ännu mer för att vända utvecklingen.

Svenska sjöräddningssällskapet, polisen, Kustbevakningen och tullén återkommer till behovet av ett nationellt register för fritidsbåtar. Ett register skulle underlätta för polisen och tullén i deras övervakningsarbete. När det sker olyckor är ett registreringsnummer ett enkelt sätt att slå fast vem båtägaren är. Detsamma gäller för det ökande antalet båtstölder. Det är betydligt krångligare för en person att hävda att båten är hans om man måste ändra registreringsnumret på båten.

Finland har redan ett nationellt fritidsbåtsregister, och det fungerar utmärkt. Jag har svårt att förstå det motstånd som den här diskussionen orsakar bland alliansens företrädare, särskilt med tanke på att vinsterna är så givna. Var står alliansen i den här frågan?

Finansieringen av registret ska ske genom att båtägaren betalar en registreringsavgift. Jag hoppas att den borgerliga regeringen inte är av annan åsikt än den socialdemokratiska regeringen var utan fullföljer arbetet med ett nationellt register för fritidsbåtar.

Herr talman! Jag vill också säga några ord om behovet av förarbevis för alla dem som har en fritidsbåt, modell större. Precis som på våra vägar får motorfordonen till sjöss alltmer kraftfulla motorer och kan gå i mycket höga hastigheter. Därför lyftes frågan om att införa båtkörkort för den här typen av båtar fram i den transportpolitiska propositionen för ett år sedan.

Den socialdemokratiska regeringen satte i gång en utredning, och den ska presentera sitt förslag senare i vår. Även i den här frågan hoppas jag att den nuvarande regeringen fullföljer det beslut som tidigare tagits av riksdagen.

(Applåder)

Anf. 111 PETER PEDERSEN (v):

Herr talman! Vänsterpartiet står förstas bakom samtliga reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 3 under punkt 6. Jag behöver inte markera reservation 7, för den är tillgodosedd genom att Claes-Göran Brandin har yrkat bifall till den.

Det här är ett ganska omfattande betänkande, där en massa olika frågor tas upp. För tids vinnande, och möjligtvis för att korta ned min talar-tid något, ska jag försöka hålla mig enbart till det som vi har tagit upp i olika reservationer och haft någon åsikt om, och inte bara tycka allmänt om vad som står i betänkandetexten.

Till att börja med tycker vi att det är ganska märkligt att just sjöfarten ska ha en egen form av finansiering. Vi tycker att det rimliga vore att man finansierar sjöfarten på samma sätt som övriga transportslag, alltså inte via avgiftssystem utan via statsansvar. Det tar vi upp i reservation 1.

När det gäller reservation 2, om EU:s havspolitik, är det precis som Sven Bergström från Centern sade, att vi kommer att ägna ett ganska stort arbete åt det. Frågan om arbetet med EU:s grönbok lämnar jag också därhän tills vidare.

Reservation 3 gäller PSSA-frågor. PSSA är en engelsk förkortning, och den svenska betydelsen är särskilt känsligt havsområde. Östersjön är det sedan april 2004. Det innebär att man kan ställa upp vissa krav på skyddsåtgärder för sjöfarten i det här havsområdet. Vi menar då i reservationen att det är dags att man inom IMO och andra organ jobbar för att utveckla kravverksamheten vad gäller vad man får och inte får göra inom ett PSSA-område.

Det man i dag får göra är att vidta skyddsåtgärder när det gäller utsläppsregler för olja, farliga flytande ämnen med mera, rapporteringsplikt, farledsplanering, lotsplikt och så vidare. Men vi uppfattar inte att detta räcker. Det krävs ytterligare åtgärder.

I dag är det utifrån regelverket inte tillåtet att ge anvisningar vad gäller fartygens utformning, konstruktion, utrustning eller bemanning. Krav på isklass eller dubbelskrov för fartyg som trafikerar Östersjöområdet får man alltså inte införa. Därmed tycker vi att man inte når fullt ut. Vi säger därför i slutet av reservation 3: "Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden ska bli möjligt att med bindande regler reglera fartygens utformning, konstruktion, utrustning och bemanning. Krav på kväverening samt på att bästa bränsle ur miljösynpunkt används ska också kunna ställas."

Detta är mycket viktiga krav. Jag hade hoppats på ett lite bättre bemötande med tanke på att regeringen i går gick ut i en debattartikel och gjorde en stor sak av att man skulle satsa en halv miljard på åtgärder för Östersjön fram till 2010. Men nästan genast gick Svenska Naturskyddsföreningen ut och kritiserade detta för att det inte fanns så många åtgärder när det gäller utsläpp från trafiken på Östersjön. Det är fortfarande inte helt klart om det är frågan om en ny halv miljard eller om man ska ta pengarna från andra miljöåtgärder. Kanske är det – vilket jag har hört rykten om – biståndspengar som man använder för att vidta dessa åtgärder. Jag hoppas att någon från den borgerliga sidan under dagens debatt kan reda ut detta. Är det nya pengar, och om det inte är det, varifrån tar man dem? Varför föreslår man i princip inga åtgärder som har att göra med den enorma trafiken på Östersjön och hur man ska komma till rätta med utsläpp av olja och läckage av kväve och svavel som dödar havsbotten och omöjliggör livet där? För att vi ska få en levande östersjö krävs radikala åtgärder redan nu.

Jag är ganska stolt över det här betänkandet. Det finns väldigt mycket vänsterförslag med miljöinriktning, och jag tycker att det är tacksamt och glädjande att vi så ofta har kunnat komma överens inte bara med Miljöpartiet utan också med Socialdemokraterna. Vi fullföljer också detta med miljödifferentialiserade hamnavgifter. Det är viktigt att man även där ställer tuffare krav. Det tar vi upp i reservation 6.

Avslutningsvis vill jag ta upp detta med fritidsbåtarna. Det är en rimlig ordning att man även vad gäller trafiken till sjöss har någon form av ordning och reda. Vi pratar inte om att man ska jaga människor som rör omkring i ekor eller att det ska krävas förarbevis för att man ska få puttra omkring i en eka. Men vi menar att det är rimligt att man när det gäller

stora, värdefulla och snabbgående farkoster till sjöss ska ha någon möjlighet att ingripa på ett enklare sätt om de som för fram dem inte gör det i enlighet med de regler som finns. Man ska också vid stöld lättare kunna identifiera vilka farkoster som är inblandade.

Jag har uppfattat att det tidigare har funnits en ganska tydlig enig linje här. Men det har inte hänt särskilt mycket i frågan sedan mitten av 1990-talet, så vi hoppas att detta nu verkligen kommer till stånd, så att det inte drar ut på tiden alltför länge.

För säkerhets skull vill jag upprepa att jag yrkar bifall till reservation 3.

Anf. 112 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Herr talman! Från Miljöpartiets sida vill jag yrka bifall till reservationerna 1 och 5.

Det är viktigt att godstransporter fungerar effektivt. Ska de fungera effektivt måste det vara rättvisa villkor transporterna emellan. Så är det inte i dag. Det är vad reservation 1, från Vänstern och Miljöpartiet, handlar om.

Medan landbaserade transporter får såväl infrastruktur som underhåll betalda finansierar sjöfarten själv sin infrastruktur. Men det är inte nog med det – man har också ett avkastningskrav på Sjöfartsverket. Handels-sjöfarten är via farledsavgifterna med och betalar fritidsbåtarna med ca 70 miljoner per år. Det här är väldigt ologiskt eller, för att använda Sven Bergströms uttryck, vansinnigt dumt. Av rättviseskäl borde ju åkeriägarna i så fall finansiera 73 miljoner av motorsporten. Det här är inte rättvist.

Ska man hitta effektiva och bra fördelningar mellan de olika transportslagen ska man ställa miljökrav på alla, och de ska också ha samma ekonomiska villkor. Rimligare vore att staten betalar infrastrukturen för dem alla medan de som använder den betalade förslitningen, det vill säga marginalkostnaderna.

Sjöfarten är alltså i detta avseende missgynnad i förhållande till andra transportslag. Den är också missgynnad i ett annat avseende. Det handlar om hur man ser på de strategiska godstransportnäten. Staten har vid ett antal tidigare tillfällen försökt hitta ett sätt att infoga hamnarna i en rationell godstransportstruktur som tillgodoser näringslivets behov. Detta har man misslyckats med flera gånger, men nu finns äntligen en hamnutredning med kloka direktiv som utgår från vad Godstransportdelegationen har sagt i sitt första och andra betänkande. Där har man utgått från de transportbehov som näringslivet, de stora aktörerna, själva har identifierat för att kunna hitta effektiva noder, nät, omlastningscentraler – vilket ju hamnarna är, precis som omlastningscentralerna på landbacken – och hållplatser för att få den smarta kombinationen av väg, järnväg och sjöfart.

Utredningen kommer att gå igenom de 50 hamnar vi har i Sverige i dag. De är egentligen en oerhörd styrka som jag kan föreställa mig att Österrike, Schweiz och många av de europeiska länderna avundas oss. När det är alldeles fullt på landbacken och ibland också på järnvägsspåren har man där inte de möjligheter som vi har att via en lång kust och 50 hamnar få ut de saker man vill exportera till omvärlden eller, för den delen, importera det man vill.

Hamnutredningen har i uppdrag att avgöra vilka av hamnarna som är av sådan strategisk natur att de bör ingå i det nät som staten tillsammans med hamnägarna kopplar ihop i ett nät. Jag ser verkligen fram emot utredningens resultat.

Att man i dag har så stor klimatpåverkan från transporterna beror i mycket stor utsträckning på att det som tidigare fanns i lager och som man planerade för numera finns i rullande lager på vägarna. Denna förändring kom till stånd framför allt när begreppet *just in time* myntades inom transportnäringen, särskilt när missuppfattningen av det blev allmän. *Just in time* är egentligen en fråga om tidsprecision. För den som sysslar med varor och transporter i olika förädlingsled är det ju precisionen – att man säkert vet när varan kommer fram – som är väsentlig. Men detta har missuppfattats som att det handlar om att allt ska gå så fort som möjligt.

Tyvärre sätter många försäljare en ära i att den som beställer till exempel en bil ska kunna få den levererad mycket snabbt, även om den inte ens är tillverkad när kunden beställer den. Många företag som tidigare hade en långsiktig planering för vilka varor de behövde i sin tillverkning ringer numera ofta på fredagen och säger att de behöver en vara på måndagen eller kanske över natten. Det är den stora anledningen till att klimatpåverkan från godshanteringen ökar så kraftigt både i Sverige, i EU och i resten av världen. Lagren ligger ute på vägarna.

För att klara kraven på långsiktig hållbarhet, minskad klimatpåverkan och effektiva godstransporter måste *just in time* återfå sin ursprungliga mening, det vill säga att man har en pålitlig tidsprecision snarare än snabba transporter.

Jag har sagt mycket gynnsamt om sjöfarten. Jag tror att den kan spela en klart ökande roll i ett system av kombinerade och klimatanpassade transporter i Sverige. Allting talar för att man också i EU är tvungen att använda sjöfarten på ett klokare sätt. Nu gäller det också att sjöfarten tar sitt ansvar och minskar de miljöproblem man ger upphov till i dag.

Som Claes-Göran Brandin tidigare hävdade är det ett stort problem med kvävet. Med den utveckling som vi nu har riskerar sjöfarten att 2010 ge ett större bidrag till försurande utsläpp än alla landbaserade källor tillsammans i Europa. Det är mycket oroväckande. Det är särskilt beklämmande när det finns teknik. Det finns effektiv teknik för att reducera kvävet. Det finns katalysatorer, men det finns också annan teknik. Man kan också se till att bränslet från början är renare och mer avpassat för ett miljöanpassat transportsystem. Det är då anledningen till att s, v och mp är överens om den här reservationen, där vi vill att man har mer kraftfulla och bindande regler när det gäller kvävet.

I väntan på detta kan faktiskt andra aktörer ställa hårdare krav. Vi kan inom ramen för att Östersjön är PSSA-klassad ställa hårdare krav. Olika kommuner har ibland kämpat med den sjöfart som de har i sina hamnar. Här skulle jag vilja lyfta fram Helsingborgs kommun som ett föredöme. Där har man med hjälp av miljöbalkens regler lyckats få till stånd bindande krav på att den färjetrafik som finns mellan Helsingborg och Helsingör ska använda modern teknik för att reducera den negativa luftpåverkan som man har i Helsingborgs stad. Så hoppas jag kommer att ske även i andra hamnar där man i dag, i takt med att partikelfilter i vägfordonen blir allt vanligare, ser att sjöfarten har en relativt sett större

negativ andel i det som handlar om luftkvaliteten – det gäller både partiklar och kväveoxid. Man behöver bara gå ned och titta på vad Finlandsfärjorna åstadkommer här eller åka till Trelleborg och se vad färjorna åstadkommer där för att inse att det här inte är rimligt på sikt.

Sjöfarten är, om det går i rätt hastighet, mycket energieffektiv. Då ska man också, för att sjöfarten ska kunna utnyttjas på rätt sätt, använda den teknik som finns tillgänglig för att rena bränslet.

Nu hävdar Redareföreningen att det här är någonting som framför allt måste ske med internationella regler. Och man kan ju vara överens om att vi ska arbeta för det. Men parallellt med det måste man ta sitt eget ansvar. Alla har vi ett moraliskt ansvar, oavsett om vi äger fartyg eller är riksdagsledamöter eller något annat, för att göra det som står i vår personliga makt. Det handlar om att ta ett större ansvar. Det finns också goda exempel på den goda sjöfarten, där man tar sådant ansvar.

Jag vill avsluta med att säga att det inte bara är sjöfarten själv som har ansvar för att minska sjöfartens miljöpåverkan, utan det handlar mycket om att varuägarna ska ställa krav när de köper transporter. Det finns på landbacken i ökande omfattning företag som inser att de måste ta miljöansvar och ställer krav på de landtransporter som de köper. Motsvarande måste ske när det gäller Östersjön. Vi har i dag en mycket stor ökning av sjötransporter, framför allt av oljetransporter men också annat, i Östersjön. Det är ett växande problem. Då gäller det att man sovrar när man beställer hos befraktarna, så att man väljer dem med hög miljöprestanda framför dem med lägre miljöprestanda, även om det kanske kan påverka priset.

Men det finns alltså goda förutsättningar för att ha en sjöfartspolitik som möter både miljökrav och kvalitetskrav och krav på långsiktig hållbarhet.

Anf. 113 LISBETH GRÖNFELDT BERGMAN (m):

Fru talman! Sjöfarten är av mycket stor ekonomisk betydelse för Sverige. Betydelsen är stor för transporter av gods, för transporter av människor, för turism, för rekreation, för jobb, tillväxt och välfärd.

90 procent av de globala varutransporterna mellan länder sker med sjöfart. I Sverige är användandet av sjötransporter i samma storleksordning när det gäller utrikes transporterade godsvolymer, alltså import och export. Förra året var det 158 miljoner ton. Det är 6 miljoner ton mer än året innan. Även inrikestransporterna till sjöss ökade på bekostnad av landtransporterna.

EU är ledande inom världssjöfarten. 40 procent av den totala handelsflottan är registrerad i EU-länder. EU arbetar också för att en ännu större del av de kommersiella transporterna ska läggas över på sjöfart, bland annat genom projektet med sjömotorvägarna, som avser att förbättra och effektivisera godstransporterna. Det är därför viktigt att vi tillsammans med övriga medlemsstater jobbar för att utveckla det konceptet. EU-utvidgningen och fortsatt positiv utveckling i EU och EU:s närområden, med ökad handel, kommer att leda till ökade sjöfartsvolymer.

Den ökade godsvolymen kommer dessutom att hanteras med allt färre fartygsanlöp. Användningen av allt större fartyg kommer att förstärkas. Detta kräver dels utbyggda farleder som vi har hållit på med och håller

på med, dels att Sveriges hamnars samlade infrastruktur och resurser kan utnyttjas effektivt och möjliggöra mer kostnadseffektiva transporter.

Det är därför mycket bra att en utredning, som nämnts här tidigare, nu arbetar med att ta fram en hamnstrategi. I denna tas med också det faktum att Göteborgs hamn är den enda av de svenska hamnarna som har kapacitet att ta emot reguljära transoceaniska fartygsanlöp från de stora motorvägarna, som är av stor betydelse för sjöfartsnationen Sverige.

Det här motionsbetänkandet är, som ni vet, baserat på 35 yrkanden i 23 motioner, men det har kokats ned till utskottets förslag och sju reservationer, som jag redan nu passar på att yrka avslag på. Detta tyder på, menar jag, en ganska betydande samsyn över partigränserna i sjöfartsfrågor. Samsynen avser, som jag ser det, sjöfartens betydelse för Sverige, betydelsen av att flytta godstransporter från landsväg till sjöväg, vikten av att, trots en önskan om att öka sjöfartens andel av godstransporterna, uppmärksamma sjöfartens negativa miljöpåverkan genom luftföroreningar samt utsläpp av olja och avfall med mera, vikten av internationellt samarbete och vikten av förbättrad sjösäkerhet.

När det gäller EU:s havspolitik är det precis som Sven Bergström sade tidigare. Den ska vi egentligen debattera den 24 maj, efter ett utlåtande från trafikutskottet. Då ska vi kanske inte ta upp det nu, men jag kan inte låta bli att ändå nämna lite grann om det som ni alla kunde läsa i DN, DN Debatt, i går. Det är precis det som jag tror att också Peter Pedersen tog upp. Där står det så här: "Regeringen instiftar en särskild post i statsbudgeten för att restaurera den nedgångna miljön i Östersjön och Västerhavet. Redan i vårpropositionen avsätter regeringen närmare en halv miljard kronor för havsmiljöinsatser fram till år 2010. Framför allt prioriteras åtgärder som ger snabbt resultat, särskilt i Östersjön: syresättning av syrefattiga bottenar samt återskapande av marina vandringsvägar. Därtill ska kunskapsbasen för havsmiljöerna förbättras, bland annat genom kartläggning av havsbottenar och en utredning av de samhällsekonomiska konsekvenserna av miljöförstöringen i haven. Sverige ska också intensifiera havssamarbetet med Östersjöländerna och inom EU."

Svar på de frågor som Peter ställde när det gäller var pengarna ska komma kommer alltså på måndag när vårpropositionen läggs fram.

När det gäller PSSA-frågor trädde en rad skyddsåtgärder för Östersjön i kraft den 1 juli 2006. Men det finns inga hinder för Sverige att begära ytterligare åtgärder så länge dessa är inom ramen för nu gällande regelverk. Det vet vi alla. Men det är just det internationella regelverket som är problemet.

Vår miljöminister har framfört att han vill att Östersjön blir ett pilotområde för genomförandet av EU:s marina direktiv. Förhoppningen är då att Helcoms aktionsplan för Östersjön blir ett viktigt bidrag för ett sådant pilotområde. Politik, program och åtgärder för olika sektorer med avseende på miljöaspekten kommer att utarbetas av regeringen. Särskilt angeläget är då att Sverige verkar för en vidareutveckling av IMO:s regelverk, så att det omfattar alla komponenter när det gäller sjöfarten. Det handlar alltså om interaktion mellan infrastruktur, fartyg och bemanning.

Beträffande Öresund och de risker som finns där kommer en sjötrafikövervakningscentral att inrättas i Malmö.

Sedan gäller det utsläpp av olja. Ja, vi vet alla att enkelskrov fasas ut inom EU-länderna till 2010 och internationellt till 2015. Utsläpp av olja

från sjöfarten innebär ett stort hot mot det marina livet och förorsakar avsevärda kostnader.

När det gäller utsläpp av olja till följd av fartygshaverier kan vi konstatera att det fortfarande finns fartyg som brister i både sjöduglighet och säkerhet. Men fartygshaverierna svarar trots allt bara för en bråkdel av alla oljeutsläpp till havs. Det är självfallet viktigt att få bort undermåliga fartyg från den internationella sjöfarten. Men den största delen av oljeutsläpp från sjöfarten är resultatet av att oljerester avsiktligt pumpas ut från maskinrum eller släpps ut som oljeförorenat barlastvatten under resans gång.

Därför tycker jag att det är bra med den skärpning av sanktionssystemet som trädde i kraft den 1 januari 2007 som visar nya straffrättsliga regler mot föroreningar från fartyg. Det är bra.

Jag utgår ifrån att Sverige agerar kraftfullt inom bland annat Helcom för en harmoniserad tillämpning av avgiftssystemet för mottagning av avfall i hamnarna.

När det gäller utsläpp av svavel och kväve gav Näringsdepartementet, genom ett regeringsbeslut i juni år 2006 – det var alltså den förra regeringen – i uppdrag till Sjöfartsverket att tillsammans med Naturvårdsverket, Statens energimyndighet och Statens institut för kommunikationsanalys utreda ett utsläppshandelssystem för kväve- och svaveloxider inom sjöfartssektorn. Det nämndes här tidigare. Resultatet av detta uppdrag ska redovisas den 2 maj.

Jag kan komplettera med att ekonomiska styrmedel är mycket bra för att på ett effektivt sätt bidra till att minska utsläppen. Sverige måste, och kommer att, driva en utveckling av europeisk handel med utsläppsrätter för bland annat fosfor och kväve. I den maritima strategi som EU tar fram skulle det kunna finnas ett handelssystem som skulle kunna omfatta utsläppsrätter inom sjöfarten för kväve- och svaveloxider.

Därmed har jag behandlat reservationerna 2, 3, 4 och 5. Reservationerna 1, 6 och 7 kommer Annelie Enochson att ta upp alldeles strax.

Jag vill avslutningsvis säga att jag betonar vikten av att vi ser till att öka konkurrenskraften för våra svenska rederier samtidigt som vi ökar sjösäkerheten genom att bland annat motverka bekvämlighetsflaggning.

Svensk sjöfart befinner sig långt framme i miljöfrågor och sjösäkerhetsfrågor och betraktas därför som en kvalitetsprodukt på den globala marknaden, men man har svårt att konkurrera. Slutsatsen är att riksdagens tillkännagivande till regeringen härförleden avseende tonnageskatten måste tas på allvar. Agera snabbt!

Slutligen yrkar jag bifall till utskottets förslag och avslag på reservationerna.

Anf. 114 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Fru talman! Jag kan hålla med om att vi har en ganska stor samstämmighet i sjöfartsfrågorna numera. Det har inte alltid varit så. När jag kom in i riksdagen hade vi det inte. Jag tycker att det är positivt att vi har det i stora drag.

Jag tycker att det är en fördel att du nämner Östersjön. Du pratar om Helcom. Hur tänker regeringen hantera frågan?

Jag var i Finland med Sjöfartsverket förra veckan. Där ska man öka utförseln av olja från de ryska hamnarna med ungefär 40 procent den

kommande vintern. Det är viktigt att vi har ryssarna med oss. Vi kan inte, hur gärna vi än vill, stoppa införsel och utförsel i Östersjön till ryska hamnar. Det går inte. Därför måste vi mycket intensivt jobba med IMO för att få ryssarna med oss och få krav på det tonnage som ska gå där.

Det vill jag gärna ha svar på.

Var står Moderaterna i fråga om registret? Är Moderaterna överens om att vi ska ha ett register över småbåtarna? Är Moderaterna överens när det gäller förarintyg? Jag vet att detta ligger i utredningen. Den lär komma ganska snart. Därför är det viktigt att vi här i dag får en uppfattning om var Moderaterna står i den här frågan.

Anf. 115 LISBETH GRÖNFELDT BERGMAN (m) replik:

Fru talman! När det gäller den första frågan är det naturligtvis oerhört viktigt att den diskussion som förs med EU-länderna i Östersjöfrågan inkluderar Ryssland. Det är också en uttalad ambition från regeringen att Ryssland ska med i detta. Det är därför som det är viktigt att vi genom EU och enskilda länder trycker på IMO. Vi kan inte ha ett regelverk som gäller alla medlemsstater i EU men inte tar hänsyn till de problem som vi upplever från den ryska sidan.

Det är alldeles självklart. Regeringen är oerhört ambitiös när det gäller uppläggningsen av det arbetet.

När det gäller båtregister och förarbevis har vi sagt att Annelie Enochson ska ta det. Vi är fyra partier i alliansen och vi svarar alla för det som står i utskottets betänkande. Men du frågar var Moderaterna står. Det är naturligtvis intressant att veta, men det mest intressanta är ju vad alliansen säger och vad alliansen kommer fram till.

Själv tycker jag att det är bra med register, men jag tror inte att man behöver ett statligt register. Jag tror att man kan ta det försäkringsvägen.

Anf. 116 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Fru talman! Det var intressant att man är överens i de här frågorna. Jag har inte riktigt uppfattat det så tidigare. Det är möjligt att det har blivit så.

Man kan i och för sig ta detta försäkringsvägen, men det är inte så lätt att ha det på en frivillig basis. Vi, och förhoppningsvis den utredning som lägger fram sitt förslag, tycker att man ska införa ett båtregister till självkostnadspris så att man från myndigheternas sida har möjlighet att spåra upp båtarna och ha kontroll.

Det är viktigt att vi får besked om hur man ska hantera detta. De myndigheter som övervakar sjötrafiken, i synnerhet turisttrafiken, är överens om att man vill ha det på det viset.

Vi har tidigare haft diskussionen här i kammaren. Från Moderaternas sida har det då hetat att det inte finns poliser som kan klara av detta. Då skulle vi ju inte ha någon lagstiftning. Att vi inte skulle kunna genomföra lagstiftningar för att det fattas polismän och poliskvinnor är bara nonsens. Moderaterna har ju gått till val på att vi ska ha fler poliser. Nu är det väl dags att genomdriva det här med båtregister så att vi får kontroll över båtarna och har möjlighet att beslagta och bötfälla vid incidenter på sjön så att de som använder våra hav för trevliga semestrar och vistelser kan göra det också i fortsättningen.

De människorna är inte emot register.

Anf. 117 LISBETH GRÖNFELDT BERGMAN (m) replik:

Fru talman! Jag kan återupprepa att vi kommer att ha en gemensam ståndpunkt efter det att utredningens förslag är lagt och efter remissomgången. Det är föga lönande att stå här och diskutera vad det eventuellt blir på slutet.

Det jag sade var bara min alldeles privata uppfattning när det gäller detta: Ställ krav på obligatorisk försäkring för båtarna.

Anf. 118 PER LODENIUS (c):

Fru talman! Vi är väldigt överens i många frågor, bland annat vad gäller miljöarbetet med Östersjön. Det tycker jag känns bra. Centerpartiet har sedan många år tillbaka varit pådrivande för ett bättre skydd av det känsliga innanhavet Östersjön. Undermåliga fartyg som trafikerar farvattnet och ibland bristfällig kompetens har riskerat att förvandla sjöfarten på Östersjön till en tickande miljöbomb.

Svensk rederinäring har under senare år jobbat systematiskt med frågor som handlar om säkerhets- och miljöarbete. Sverige ligger långt fram på detta område. Därför var det också glädjande när statsråden Andreas Carlgren och Cecilia Malmström i en debattartikel, som också Lisbeth Grönfeldt Bergman talade om här, i gårdagens Dagens Nyheter presenterade regeringens satsning på att restaurera den nedgångna miljön i Östersjön och Västerhavet.

Under hösten ska EU föreslå en samlad havspolitik för näringar som turism och sjöfart. Ett exempel som statsråden pekade på i sin artikel var hur ekonomiska styrmedel, som handel med utsläppsrätter för fosfor och kväve, på ett effektivt sätt kan bidra till att minska utsläppen. Ett handelssystem skulle även kunna innefatta utsläppsrätter inom sjöfarten för kväve- och svaveloxider.

En miljöstatsning är också att öka godstrafiken med båt inom Sverige. Som Lisbeth Grönfeldt Bergman sade passerade omkring 170 miljoner ton gods Sveriges hamnar. Största delen av detta var utrikes gods. Endast några tiotal miljoner ton är inrikes gods. Här finns en potential att öka inrikes gods, vilket samtidigt skulle ge en bättre miljö. Med väl utbyggda hamnar utefter våra kuster och i de stora insjöarna skulle vi kunna avlasta lastbilstransporterna.

Jörgen Johansson från Centerpartiet tar i sin motion upp frågan om ett utvecklingsprogram för den inhemska sjöfarten. Det pågår i dag ett omfattande utredningsarbete när det gäller dels lotsningsverksamheten i Sverige, dels utpekande av strategiska hamnar. Resultaten från detta kommer att bidra med ett bra underlag för överväganden om förutsättningar också för den inhemska sjöfarten. Resultaten kan, som jag ser det, också komma till användning i ett framtida utvecklingsprogram för den inhemska sjöfarten.

Fru talman! Slutligen vill jag bara som rospigg och boende i Norrtälje kommun uttrycka min sympati för folktoppartisten Gunnar Andréns motion om att det vackra ångfartyget S/S Blidösund inte får trafikera hela skärgården på det sätt som skett under 100 år. Men som utskottet också har konstaterat i sitt ställningstagande rör frågan Sjöfartsverkets tolkning och tillämpning av EU:s sjösäkerhetsdirektiv, vilket det inte ankommer på riksdagen att ha synpunkter på.

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Eftersom det handlar om motioner från allmänna motionstiden har ett sådant här betänkande av naturliga skäl en viss spännvidd.

I de inlägg som vi har hört hittills här framgår det att det finns en stor samsyn om sjöfartens betydelse och vikten av att lösa de miljöproblem som ändå finns i fråga om sjöfarten.

Jag ska kortfattat kommentera några av de miljörelaterade frågeställningar som tas upp i betänkandet. Jag kan i princip ställa mig bakom det som mina allianskamrater Lisbeth Grönfeldt Bergman och Per Lodenius har sagt.

Jag upplever att reservation 2 angående EU:s havspolitik andas väldigt mycket otålighet. Det kanske är det som krävs för att det ska hända saker och ting. Men vi har ändå denna grönbok, och denna process måste få ha sin gång. Det är vi tydligen också överens om.

Vilka miljökrav som ska ställas och hur de ska utformas kommer att bli en väldigt naturlig del i denna process. Jag tror nog att motionärerna och reservanterna i detta sammanhang kommer att delta i den diskussionen och tillföra sina synpunkter.

Fru talman! När det gäller PSSA, särskilt känsligt havsområde, talar vi i vårt fall naturligtvis om Östersjön. Det finns begränsningar i fråga om vad man får införa i ett PSSA-område. Jag kan nog lugna oppositionen i detta sammanhang i och med att det finns ett tillkännagivande från våren 2006 som allianspartierna stod bakom. Det byggde på många motioner från allianspartierna. Jag är helt övertygad om att den sittande regeringen kommer att jobba vidare på internationell nivå med dessa frågor. Då är frågan om skrovkonstruktioner viktig och kommer att finnas med i detta sammanhang.

Fru talman! Jag ska också säga några ord om utsläpp av svavel och kväve. Jag tror att jag kan lugna Claes-Göran Brandin på den punkten. Han var lite orolig för vad som skulle hända. Jag kan hänvisa till den debattartikel på DN Debatt som även Lisbeth Grönfeldt Bergman och Per Lodenius hänvisade till här tidigare. Där framgår väldigt tydligt var regeringen står i denna fråga just när det gäller ekonomiska styrmedel. Man nämner konkret att en möjlighet kan vara att inom sjöfarten driva frågan om utsläppsrätter för kväve- och svaveldioxid. Detta är naturligtvis en fråga som ligger på regeringens bord, och den drivs med kraft av den borgerliga regeringen.

När jag ändå är inne på ekonomiska styrmedel kan jag nämna miljödifferentierade hamnavgifter. Det är just den typen av ekonomiska styrmedel som vi har möjlighet att utnyttja. I och med att sjöfarten är internationellt reglerad är det positiva ekonomiska styrmedel som kan ge resultat när det gäller miljöutsläpp och så vidare.

Det talades om Helsingborgs hamn, men det finns även många andra exempel där rederier med ekonomisk vinning har bytt bränsle och så vidare. Det finns till exempel en för mig icke okänd hamn hemma i Strömstad som efter diskussioner med kommunen driver färjetrafiken med bränsle som är bra för miljön, på samma grunder som man gjorde i Helsingborg.

Jag skulle vilja ta upp frågan om register för fritidsbåtar som tas upp i reservation 7 från oppositionen. Det handlar om sjösäkerhet, om att identifiera stulna båtar och om en självfinansierande avgift. Det pågår ett arbete med detta, och jag är inte beredd att nu säga exakt var det kommer att landa. Men det kan ändå vara på sin plats att Socialdemokraternas representant, som nyss frågade var Moderaterna stod, talar om exakt var Socialdemokraterna står. Om man läser de motioner som har lett fram till reservationen handlar en del om att detta register ska införas för att man ska kunna ta ut en skatt. Att det också skulle handla om sjösäkerhet och att identifiera båtar är något positivt för den enskilda båtägaren. Men enligt vissa motioner verkar den huvudsakliga anledningen till att man vill införa ett register vara att man ska införa skatt på fritidsbåtar. Claes-Göran Brandin kanske är beredd att kommentera lite grann här hur Socialdemokraterna ställer sig i just den frågan.

Anf. 120 ANNELIE ENOCHSON (kd):

Fru talman! Innan jag tar upp de reservationer som jag har fått i uppgift att kommentera, vill jag nämna något om vikten för Sverige som nation att utveckla sjöfarten.

Lisbeth Grönfeldt Bergman har i sitt anförande nämnt den stora betydelse som sjöfarten alltid har haft i Sveriges historia och att vi sedan urminnes tider har varit ett folk av sjöfarare. Vikingarna åkte långt bort sjövägen för att utforska land, bedrev handel och kom hem med erfarenheter som har utvecklat vår nation.

I dagens Sverige satsas mycket på sjösäkerhet och på att få det mer miljövänligt. I Göteborg invigdes den 7 december förra året det nationella sjöfartscentrumet Lighthouse på Lindholmen. Det är en unik samordnad satsning på sjöfarten som kommit till på initiativ av Chalmers, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet och Sveriges Redareförening. Även Sjöfartsverket och Vinnova är med i satsningen. Syftet är att ta ett helhetsgrepp för att göra sjöfarten effektivare, säkrare och mer miljövänlig samt säkerställa konkurrenskraften hos svensk sjöfart.

Inom Lighthouse samlas forskning och kompetensutveckling för sjöfarten utifrån en tvärvetenskaplig och bred ansats. Här samverkas det kring forskning om till exempel fartygskonstruktion, sjösäkerhet och hydromekanik med logistik, sjörätt och ekonomiska aspekter såsom företagsanalys och världshandel.

Ett av de projekt som Vinnova sponsrar går ut på att säkert kunna sjösätta räddningsbåtar i hög sjö. Alla måste ha en räddningsbåt, men utmaningen är att sjösätta den i grov sjö. Det funkar tyvärr dåligt i dag. Därför pågår ett samarbetsprojekt mellan SSPA och några uppfinnare på Chalmers för att ta fram ett bra system. Målsättningen är att redan till hösten ha ett prototypsystem på en av Stenafärjorna.

Jag vill också nämna Sjöräddningssällskapets betydelse för sjösäkerheten i de svenska farvattnen. Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne bildades 1907 på Hotell Rydberg i Stockholm. Initiativet kom till för att samla alla intresserade krafter och gemensamt gripa sig an den stora uppgiften att öka intresset för räddning av skeppsbrutna samt att införskaffa medel till nödvändig räddningsutrustning. Sjöräddningssällskapet har i dag 60 sjöräddningsstationer med sammanlagt 120 räddningskryssare och räddningsbåtar som är stationerade utefter Sveriges

kust samt vid de tre stora sjöarna Vänern, Vättern och Mälaren. Mer än 1 200 frivilliga kvinnor och män håller jourtjänst och bemannar räddningsenheterna året runt, under dygnets alla timmar.

Anspänningstiden, det vill säga tiden för avgång med båten är 5–15 minuter. Sjöräddningssällskapet utför årligen 1 700 uppdrag, varav hälften är sjöräddning och sjuktransporter. SSRS deltar i närmare 70 procent av alla sjöräddningsinsatser som sker i Sverige. Sjöräddningssällskapet gör en ovärderlig samhällsinsats och är faktiskt värd att nämnas i en debatt om sjöfart i riksdagens kammare.

Jag kommer nu till reservationerna. Reservation 1 från Vänsterpartiet och Miljöpartiet handlar om sjöfartens finansiering. Reservenarna anser att sjöfartens infrastrukturinvesteringar bör betalas av staten.

Vid behandlingen av budgetpropositionen ställde sig utskottet bakom regeringens förslag, nämligen att Sjöfartsverket ska finansiera sin verksamhet med de intäkter som uppbärs av brukarna av tjänsterna.

Majoriteten menar dock att frågan om de olika trafikslagens kostnadsansvar och även utformningen av farledsavgifterna kommer att behandlas inom ramen för det fortsatta transportpolitiska utvecklingsarbetet. I avvaktan på detta arbete är majoriteten inte beredd att ta några nya initiativ vad gäller sjöfartens finansiering.

Reservenarna tar i samma reservation också upp att de vill ha ett register för fritidsbåtar för att sedan kunna beskatta fritidsbåtarna. Skälet till båtskatten är att fritidsbåtarna ska finansiera sjöräddningen och övriga åtgärder för fritidsändamål.

Även i reservation 7 av samma reserverna plus Socialdemokraterna anför behovet av ett fritidsbåtsregister. Men där tillkommer skälet att det ska vara lättare att identifiera stulna båtar och att sjösäkerheten med ett båtregister skulle öka.

Men samtidigt vet vi, vilket Lars Tysklind nämnde, att man i många av motionerna, som besvaras i samband med reservationerna, tar upp frågan om båtskatten. Vi vet också att det finns ett beslut från Socialdemokraternas partikongress 2001 just om att man vill införa en båtskatt.

Den förra regeringen tillkallade våren 2006 en utredare med uppgift att se över frågan om fritidsbåtar. I utredarens uppdrag ingick inte att ett fritidsbåtsregister skulle leda fram till en båtskatt. Utredarens arbete kommer att redovisas i en departementspromemoria under våren. Sedan blir det en remissrunda. Majoriteten vill därför avvakta den remissrundan. Men redan nu kan det sägas att vi inte är för en båtskatt – förvånande nog! – men däremot kanske ett frivilligt båtregister för försäkringen av båtarna. Ungefär 30–40 procent av alla fritidsbåtar är nämligen inte försäkrade.

Avslutningsvis vill jag kommentera reservation 6 om miljödifferenterade hamnavgifter. Sedan 1998 finns det ett system med miljödifferenterade farledsavgifter som staten tar ut genom Sjöfartsverket. Detta kan staten göra för att stimulera redarna att köra på miljövänligt bränsle. Däremot kan staten inte ålägga hamnar att föreskriva hur avgifter ska tas ut eller vara utformade då hamnarna i de allra flesta fall inte är statliga utan kommunala eller privata. Men hamnarna kan själva genom ekonomiska styrmedel påverka sjöfarten till miljöförbättringar. Så har också ett 30-tal hamnar gjort genom att de har infört miljödifferenterade avgifter

avseende utsläpp av kväve- och svaveloxider. Vissa hamnar ger även rabatter om fartygen har dubbelskrov och segregerade ballasttankar.

Majoriteten vill uppmuntra till frivilliga initiativ och ser med tillfredsställelse att många hamnar tar sitt ansvar utan tvingande lagstiftning.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på alla reservationer.

Anf. 121 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik:

Fru talman! Annelie Enochson sade att man inväntar en utredning. Annelie Enochson representerar Kristdemokraterna. Jag skulle gärna vilja veta hur Kristdemokraterna ser på frågan om Sjöfartsverket ska finansiera sina investeringar via statsanslag eller via användarna.

Men först skulle jag vilja veta om Annelie Enochson tycker att det är en bra idé att ha rättvisa villkor eller ej mellan de olika transportslagen.

Om också Kristdemokraterna delar uppfattningen att det ska vara rättvisa mellan transportslagen kan det åstadkommas på två sätt. Man kan dels behålla den nuvarande finansieringen på Sjöfartsverket, dels låta åkerinäringen finansiera investeringar och underhåll av vägar. Också då blir det rättvisa. Är det vad Kristdemokraterna förordar, eller kan man tänka sig någon annan lösning?

En annan aspekt i det här sammanhanget, som jag inte tror att Annelie Enochson är obekant med eftersom redarna flera gånger har påtalat detta, är att det i dag är farledsavgifterna som finansierar en del av de kostnader som fritidsbåtsägarna ger upphov till – 73 miljoner per år. Om det ska vara rättvisa i det sammanhanget borde man också så att säga uttaxera åkerinäringen för delar av de kostnader som motorsporten ger upphov till för samhället. Är det så rättvisa ska uppnås, eller kan man tänka sig en annan lösning?

Jag har ytterligare en fråga till Annelie Enochson. Det gäller då en princip som det beslutades om här i riksdagen innan, tror jag, Annelie kom in i riksdagen och som flera gånger har bekräftats. Vi tycker nämligen att internaliseringen av externa effekter är ett viktigt sätt att åstadkomma effektivitet mellan olika transportslag. Det innebär att alla som ger upphov till en kostnad för andra ska åläggas en avgift eller skatt för att den kostnad som uppstår för andra ska täckas. Det är motivet till att vi i Miljöpartiet är positiva till en båtskatt.

Anf. 122 ANNELIE ENOCHSON (kd) replik:

Fru talman! Om detta med farledsavgifter och rättvisa villkor håller jag med. Det är klart att det ska vara rättvisa villkor. Men nu är vi i majoritetsställning. När man är i majoritetsställning får man avvakta utredningar. Man får ta hänsyn till vad de andra partierna tycker. Jag tror inte att det är obekant för Miljöpartiet som ju också varit i situationen att man kanske får diskutera med de andra partierna vilka åsikter som väger tyngst och sedan komma fram till något.

I dagsläget kan jag därför inte säga annat än att man får se på vilka motioner vi under tidigare år har väckt. Kanske kan ni hitta någon motion också från mig. Det är i alla fall någonting annat att vara i majoritet. Därför säger jag inte mer än att jag vill avvakta vad utredningen kommer fram till och utifrån det diskutera med mina alliansvänner och komma fram till något.

Jag har varit i riksdagen sedan 2000 men däremot inte varit i trafikutskottet mer än några månader. Jag sade att vi är mot båtskatt, och det är vi. Vi vill inte tillföra fler skatter, utan vi vill avveckla skatter. Att fastighetskatten avvecklas är vi väldigt glada för som kristdemokrater. Majoriteten har naturligtvis samma åsikt där. Vi kan inte tänka oss att det skulle vara någon fördel att införa en båtskatt.

Anf. 123 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik:

Fru talman! Jag har åtta års erfarenhet av samarbete med Socialdemokraterna. I samarbetet mellan s, v och mp tog vi hänsyn till varandra, men jag tror inte att det förhindrade att varje parti artikulerade sin egen åsikt och skrev motioner. Det här handlar om opinionsbildning, och såvida ni inte har för avsikt att bilda ett alliansparti är det väl en poäng i att Kristdemokraterna marknadsför sin ståndpunkt och redogör för den. Det är lämpligt att man gör det nu när det är sjöfartspolitisk debatt i kammaren.

Därför insisterar jag på att få veta: Är det Kristdemokraternas uppfattning att alla transportslag ska finansiera sin egen infrastruktur, eller vill man att staten ska finansiera den? Jag förstod att rättvisa i alla fall var någonting som ni ville ha mellan transportslagen.

Sedan till den andra frågan. Det handlar om att olika grupper ger upphov till olika kostnader för andra. Det är ett av motiven till att vi har skatter och avgifter, vi har banavgifter och vi har olika skatter för vägtransporter. Tanken är att varje grupp ska beläggas med avgifter som täcker kostnaderna just för att man ska få en rättvis fördelning mellan transportslagen, både persontransporter och godstransporter. Om ni inte vill ha någon båtskatt, är ni då för att avskaffa de skatter som bilismen har för att täcka de kostnader som den ger upphov till för andra, om nu rättvisa var det som skulle gälla? Bilismen täcker onekligen en del av de kostnader, dock inte tillräckligt, som den ger upphov till för andra.

Anf. 124 ANNELIE ENOCHSON (kd) replik:

Fru talman! Den första frågan handlade om att vi kanske borde profilera oss. Skillnaden mellan Miljöpartiet och Kristdemokraterna är att vi sitter i regeringen, vi har ministrar i regeringen. Vi har alltså en annan situation, vi är inte bara samarbetspartier, utan vi tar vårt ansvar i regeringsställning.

Jag upprepar att jag inte vill uttala mig mer än att vi väntar tills utredningen kommer och vi har haft remissrundan. Efter det ska vi inom alliansen påverka varandra.

Vi vill inte ha båtskatt – jag kanske upprepar mig. Rättvisa – ja, det ska vara rättvisa. Bilismen betalar för slitage av vägar. Det tycker jag är rimligt. Sedan kan man diskutera hur mycket den ska betala. När det gäller båtskatt kan jag inte riktigt se att det är relevant på samma sätt. Däremot kan jag tycka att det är viktigt att man har försäkringar som täcker upp när man åsamkar olyckor. Det är tyvärr bara 30–40 procent av båtägarna som har försäkring. Där kan man diskutera om det ska finnas obligatorisk försäkring, som Lisbeth var inne på. Det är saker som vi får diskutera inom alliansen.

Vi avvaktar även i frågan om båtskatt. Den kommer utredaren att ta upp i pm:et.

Anf. 125 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Fru talman! Under slutet av 1980-talet och i början av 1990-talet hade vi ett båtregister i Sverige. Det var ingen skatt. Vi lägger fram ett förslag som heter båtregister. Det är en avgift. Ni gör så stort nummer av att ni ändrar fastighetsskatten till en kommunal avgift. Men det är fortfarande en skatt. Det är det inte i det här fallet.

Du gör en stor sak av Svenska sjöräddningssällskapet, och det gör jag också. Men i den här frågan har vi med oss Sjøräddningssällskapet. Det går inte att ha en frivillig försäkring på fritidsbåtarna. Låt oss säga att man blir av med sin båt. Båten är 5 meter lång och har en mast. Problemet är bara att det finns 10 000–15 000 sådana båtar man ska leta efter. Det är där som polisen och Sjøräddningssällskapet har kommit fram till att ett nummer på båten har gjort att man har fått tag på så många båtar.

Det är ingen skatt det handlar om, det är en avgift, och det har ni också gjort fastighetsskatten till.

Anf. 126 ANNELIE ENOCHSON (kd) replik:

Fru talman! Det låter väldigt speciellt när Claes-Göran pratar. Som jag sade innan har ni ett beslut från er partikongress 2001 om att ni vill införa en båtskatt. I en del av motionerna står det om båtskatt. Det kan hända att ni vill ha ett båtregister för att leda det därhän. Därför vill jag inte säga mer än så här eftersom vi vill avvakta utredningen. Vi vill inte ha en båtskatt.

Jag är båtägare, vi har haft båt i vår familj så länge jag kan minnas. På de flesta båtar finns det ett registreringsnummer. Det får man när man köper den. Det är dolt på ett ställe så att det inte kan avlägsnas. Det finns många möjligheter att hitta en båt. Du säger att det finns 10 000 som ser likadana ut, men möjligheten finns.

Du säger att Sjøräddningssällskapet är inne på samma linje som ni. Ja, vi ska avvakta remissrundan för att höra vad alla kommer fram till. Jag vill alltså avvakta innan jag säger någonting, men båtskatt ställer jag mig som sagt negativ till.

Anf. 127 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Fru talman! Det finns ett dolt nummer. När man från polisens eller Sjøräddningssällskapets sida är ute och letar efter en båt ska man inte behöva stoppa alla dessa 10 000 båtar för att ta reda på om numret står på båten. Det är det det handlar om. Det handlar om att man ska kunna se båten som heter RRR511 och som man vet är stulen. Det är på det viset man ska använda registret. Registret ska bygga på självkostnad. Det ska vara en avgift som bekostar detta och ingenting annat. Sedan har jag ingenting mot att man lägger in försäkringslösningar och dylikt i ett sådant register.

Nu ska man gå ytterligare en runda för att ta reda på vad alla tycker. Vi vet vad de här organisationerna tycker om ett register, om att ha våra båtar märkta. Jag förstår inte vad det ska vara för märkvärdigt med att inte ha det på det här viset.

Jag har också i släkten båtkunskap och har haft båtar. Gå ut i kustbandet och lyssna på vad folk säger! De har inget som helst emot att man registrerar båtar. När man tog bort registret behöll människorna numret kvar på båtarna. Det är väl inget märkvärdigt. De som är båtägare är

beredda att betala de hundralappar det handlar om. Det är ingen skatt. Gå inte ut och vilseför människor på det här viset. Jag trodde att man skulle vara lite mer försiktig med sanningen från ett visst parti i kammaren.

Prot. 2006/07:89
12 april

Sjöfart

Anf. 128 ANNELIE ENOCHSON (kd) replik:

Fru talman! Ja, vi är väldigt försiktiga med sanningen. Jag vill bara hänvisa till det beslut som ni själva har fattat 2001. Det är lite synd att du själv inte är så pass påläst att du visste om detta.

Jag har inget som helst mot dolt nummer och att folk behöll numret. Det är klart att de behöll numret, för det är jättesvårt att ta bort det. Det är därför. Det fanns ingen anledning att ta bort det när det redan fanns.

Återigen: Det är försäkringsbolagen som är de stora vinnarna. Låt dem i så fall upprätta ett frivilligt register. Det är bara 30–40 procent av båtarna som är försäkrade. Där har vi det stora problemet.

Låt oss avvakta remissrundan och låt oss höra vad folk säger och låt även försäkringsbolagen komma till tals. Då ska vi nog komma fram till en lösning som jag tror kommer att tillfredsställa de flesta, även kanske Claes-Göran Brandin.

Anf. 129 PETER PEDERSEN (v) replik:

Fru talman! Det är en viss tendens i debatten att om man har problem med att besvara en fråga hänvisar man till vad någon har tyckt och sagt vid något tidigare tillfälle. Det verkar vi alla drabbas av vid något tillfälle.

Jag vill till protokollet få tydligt antecknat att det är Vänsterpartiet och Miljöpartiet som står bakom reservation 1, där vi kopplar båtregistret till en skatt. Jag skäms inte för det. Jag tillhör inte dem som tycker att vi ska sänka alla skatter med motiveringen att öka välfärden. Det är Vänsterpartiet och Miljöpartiet som står bakom den reservationen.

När det gäller reservation 7 har vi med oss Socialdemokraterna, och där nämns det ingenting om beskattning. Så det finns en viss skillnad. Det tycker jag öppet kan deklarerars. Det är inget som helst problem.

Jag skulle bara vilja veta vad det är för slags filosofi som ligger bakom att sjöfarten ska finansieras på ett visst sätt. Handelssjöfarten ska till exempel finansiera fritidsbåtsverksamheten vid sjöräddning. Varför är det på det viset? Vad finns det för logiska argument? Detta tar vi upp i reservation 1.

Jag har fått frågan från olika intressenter: Tycker du, Pedersen, att det är rimligt att införa hårdare krav vad gäller alkohol på dem som framför båtar? Mitt svar är ja. Då får jag följdfrågan: Är det inte lite svårt att upprätthålla den ordningen?

Att föra över denna ordning till vägtrafiksidan skulle vara fullständigt häpnadsväckande. Det är klart att det är jättesvårt att komma åt de människor som inte sköter sig även i vägtrafiken, men det kan väl inte vara ett argument för att inte göra något åt det.

Om jag har en bil för 200 000 kronor finns den med i bilregistret, och jag betalar skatt. Om jag har en motorcykel för 50 000 är det samma sak. Men om jag äger en båt för en halv miljon anser man att det bara är småfuttigheter, att det får man ordna till lite grann på frivillig väg. Varför ska man i så fall inte ha frivillighet över hela registret oavsett vilket fordon man framför?

Det vi säger är att det borde vara likvärdiga regler oavsett fordon. Sedan kan man välja att lägga eller att inte lägga en skatt på det här. Vi tycker att det är rimligt att ha en skatt på båtar, men det är inget tvång. Men det är en fördel om man kan registrera båtarna.

Anf. 130 ANNELIE ENOCHSON (kd) replik:

Fru talman! För att börja med det som Peter Pedersen sade inledningsvis om att upprepa sig vill jag säga att om man får samma fråga hela tiden blir det samma svar hela tiden.

Jag har sagt att vi i alliansen vill avvakta tills utredningen kommer fram. När utredningen är framlagd vill vi diskutera vidare frågan om båtregistret. Till dess kan jag inte säga mer än så.

När det gäller sjöfartens finansiering sade vi i budgetdebatten att sjöfarten ska stå för sina kostnader. Vi håller nu på med ett utvecklingsarbete inom transportpolitiken, där vi bland annat kommer att titta på frågan om farledsavgifterna för att se hur vi ska gå vidare. I dagsläget är vi inte så långt framme att vi vill ta något initiativ från utskottets sida, utan vi vill avvakta och se. Det är väl i och för sig inte så underligt. Regeringen är ju nytillträdd och har under tolv år haft väldigt mycket åsikter i frågan. Nu är vi fyra partier som ska sammanjämka oss, och då måste vi naturligtvis få det utrymme. Jag tror att det kommer att bli väldigt bra när vi väl har tittat igenom vad remissinstanserna tycker och vad utredaren har kommit fram till.

Anf. 131 PETER PEDERSEN (v) replik:

Fru talman! Jag konstaterar att det krävs en ingående utredning för att komma fram till huruvida sjöfarten ska finansieras på motsvarande sätt som andra transportslag. När det däremot gäller skatter och framför allt sänkning av skatter har Kristdemokraterna och borgerligheten alltid en tvärsäker åsikt, att båtskatt ska vi inte ha, förmögenhetsskatt ska vi inte ha, och så vidare. Då är beredningsunderlaget ofta väldigt bristfälligt.

Man kan också komma på att man vill ändra en skatt till avgift, och där verkar beredningstvånget vara minimalt. Där har man det hela väldigt klart för sig, och det kan väl bero på att man har en väldigt ideologiskt klar uppfattning. Vad jag skulle önska ibland är att man lade lika stor vikt vid att göra konsekvensanalyser och utredningar om dessa frågor som när det gäller en förhållandevis ganska perifer uppgift som den vi nu kräver, nämligen att införa båtskatt, för att jämföra den med andra uppgifter, eller att låta sjöfarten finansieras på samma sätt. Här kan man alltid gömma sig bakom en utredning. Tyvärr gör man inte det i andra stora frågor, utan där slår man till hårt och bestämt utan att tänka på konsekvenserna.

Anf. 132 ANNELIE ENOCHSON (kd) replik:

Fru talman! Båtskatt är nog en ideologisk fråga. Där är vi helt klart inte alls på Vänsterpartiets linje. Där har vi inte alls samma åsikter. Det får nog Vänsterpartiet bara acceptera. I övrigt har jag inget att tillägga.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 10 §.)

Kammaren beslutade kl. 16.54 på förslag av andre vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 17.00 då votering skulle äga rum.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 17.00.

10 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde

CU4 Länsstyrelsernas tillsyn av överförmyndare

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU8 Vissa transportpolitiska frågor m.m.

Punkt 1 (Infrastrukturplanering)

1. utskottet

2. res. 3 (mp)

Votering:

155 för utskottet

15 för res. 3

118 avstod

61 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 8 s, 85 m, 24 c, 20 fp, 18 kd

För res. 3: 15 mp

Avstod: 98 s, 1 kd, 19 v

Frånvarande: 24 s, 12 m, 5 c, 8 fp, 5 kd, 3 v, 4 mp

Punkt 4 (Bolagisering)

Utskottets förslag till beslut med godkännande av

1. utskottets motivering

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

Votering:

149 för utskottet

139 för res. 4

61 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag till beslut med godkännande av utskottets motivering.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 s, 85 m, 24 c, 20 fp, 19 kd

För res. 4: 105 s, 19 v, 15 mp

Frånvarande: 24 s, 12 m, 5 c, 8 fp, 5 kd, 3 v, 4 mp

Punkt 6 (Flygplatskapaciteten i Stockholm–Mälardalsområdet)

1. utskottet

2. res. 7 (v, mp)

Votering:

152 för utskottet

34 för res. 7

102 avstod

61 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 4 s, 85 m, 24 c, 20 fp, 19 kd

För res. 7: 19 v, 15 mp

Avstod: 102 s

Frånvarande: 24 s, 12 m, 5 c, 8 fp, 5 kd, 3 v, 4 mp

Punkt 8 (Luftfartens miljöpåverkan)

1. utskottet

2. res. 8 (s, v, mp)

Votering:

148 för utskottet

140 för res. 8

61 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 85 m, 24 c, 20 fp, 19 kd

För res. 8: 106 s, 19 v, 15 mp

Frånvarande: 24 s, 12 m, 5 c, 8 fp, 5 kd, 3 v, 4 mp

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU9 Sjöfart

Punkt 2 (Sjöfartens finansiering)

1. utskottet

2. res. 1 (v, mp)

Votering:

254 för utskottet

34 för res. 1

61 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 106 s, 85 m, 24 c, 20 fp, 19 kd

För res. 1: 19 v, 15 mp

Frånvarande: 24 s, 12 m, 5 c, 8 fp, 5 kd, 3 v, 4 mp

Punkt 6 (PSSA-frågor)

1. utskottet

2. res. 3 (v, mp)

Votering:

253 för utskottet

34 för res. 3

1 avstod

61 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 105 s, 85 m, 24 c, 20 fp, 19 kd

För res. 3: 19 v, 15 mp

Avstod: 1 s

Frånvarande: 24 s, 12 m, 5 c, 8 fp, 5 kd, 3 v, 4 mp

Punkt 8 (Utsläpp av svavel och kväve)

1. utskottet

2. res. 5 (s, v, mp)

Votering:

148 för utskottet

139 för res. 5

62 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 85 m, 24 c, 20 fp, 19 kd

För res. 5: 105 s, 19 v, 15 mp

Frånvarande: 25 s, 12 m, 5 c, 8 fp, 5 kd, 3 v, 4 mp

Punkt 15 (Register för fritidsbåtar)

1. utskottet

2. res. 7 (s, v, mp)

Votering:

147 för utskottet

140 för res. 7

62 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 85 m, 23 c, 20 fp, 19 kd

För res. 7: 106 s, 19 v, 15 mp

Frånvarande: 24 s, 12 m, 6 c, 8 fp, 5 kd, 3 v, 4 mp

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

Föredrogs
trafikutskottets betänkande 2006/07:TU11
IT-politik och elektroniska kommunikationer.

Anf. 133 INGEMAR VÄNERLÖV (kd):

Fru talman! Vi ska nu debattera trafikutskottets betänkande TU11 som handlar om IT-politik och elektroniska kommunikationer. Förkortningen IT står för informationsteknik. I betänkandet behandlas åtta motioner med 15 yrkanden från den allmänna motionstiden 2006.

Av förklarliga skäl är IT-politik ett relativt ungt politikområde. Dock kan man ändå säga att IT-frågor i någon mening behandlats av riksdagen så tidigt som under 1970- och 1980-talen, men då inom området ”datapolitik”. Under 1980-talet började begreppen ”informationsteknik” och ”informationsteknologi” att användas. Begreppet ”IT-politik” började användas under det tidiga 1990-talet.

Jag bad riksdagens utredningstjänst om hjälp med lite historiska detaljer på området. Den första motion som utredningstjänsten har funnit i vilken IT-frågor delvis behandlats och där något av begreppen IT, informationsteknik eller informationsteknologi använts i rubrik eller yrkande avlämnades under riksmötet 1981/82 med en rubrik om kabel-tv. Den innehöll bland annat ett yrkande som gick ut på att man önskade att förslag snarast skulle läggas fram från regeringen om riktlinjer för teledataområdet i enlighet med Informationsteknologiutredningens förslag.

Vilken var då den första rena IT-motionen? Det är inte helt lätt att göra en sådan avgränsning, men under riksmötet 1993/94 avlämnades en motion som i huvudsak behandlade IT-frågor och som hade rubriken *Informationsteknologisk infrastruktur m.m.* I motionen sades bland annat följande: ”Också denna nya informationsteknologi får och kommer att få djupgående samhälleliga följder.”

Fru talman! Nu 13 år senare kan man inte säga annat än att det var en förutsägelse som slagit in till hundra procent! Under riksmötet året efter, 1994/95, avlämnades ett flertal motioner som i huvudsak behandlade IT-frågor. Flera av dessa behandlades i utskottsbetänkandet 1995/96:TU1.

När användes begreppet IT-politik första gången i ett utskottsbetänkande? Det lär ha varit i näringsutskottets betänkande 1990/91:NU35 med titeln *Näringspolitik*. Där skriver utskottet bland annat följande: ”Regeringen har i mars 1991 bemyndigat industriministern att tillkalla fyra arbetsgrupper med uppgift att utreda svensk informationsteknologis möjligheter under 1990-talet och formulera förslag till riktlinjer för en IT-politik inom det näringspolitiska området enligt angivna riktlinjer.”

Med denna lilla rapsodiska historik över IT-politiken i riksdagen under gången tid överlämnar jag ärendet till dem som ska debattera innevarande riksmötes IT-politiska betänkande som bland annat tar upp bredbandsutbyggnad och mobiltelefonförsörjning.

Anf. 134 DÉSIREE LILJEVALL (s):

Fru talman! Vi svenskar är ett IT-älskade folk. Allt fler svenskar bloggar, har egna hemsidor, deltar i mötesdiskussioner, skickar e-post och sms. Svenskarna läser nyheter, bokat biljetter och resor, betalar sina

räkningar och handlar böcker, kläder, musik och till och med mat på nätet.

I vårt land, Sverige, ska invånarna med hjälp av informationstekniken komma åt de tjänster de behöver när de vill och hur de vill oavsett var de befinner sig och var de bor.

Det är viktigt att Sverige fortsätter det ambitiösa arbetet att gå i bräschen som ett modernt informationssamhälle – det arbete som den socialdemokratiska regeringen inledde. För det krävs att svenska folkets kompetens inom IT-området ökar, att alla har tillgång till bredband och att utvecklingen rimmar med uppsatta klimatmål och miljöanpassning.

Min tioåriga dotter Mi som sitter här inne i kammaren i dag och lyssnar på debatten tillhör den generation som är uppväxt med IT. För Mi och hennes tjejkompisar är Internet något lika naturligt som att borsta tänderna. De chattar med varandra och surfar obehindrat på nätet.

För den äldre generationen har IT inte varit lika naturligt, men de följer i de ungas spår. Ett exempel är PRO i södra Kalmar län som nyligen höll en kurs i mobiltelefoni. Deltagarna fick både lära sig mobiltelefonens allmänna funktioner och att skicka korta sms till varandra.

Ett annat exempel är min gode vän Gösta Branting som är 78 år och bor i Kalmar. Han är en flitig Internetbesökare och använder sig av Internet dagligen. Förutom att han håller sig uppdaterad med det senaste på dagstidningarnas nyhetssidor använder han sig av e-post för att hålla kontakt med vänner och föreningskompisar.

Men alla är inte som Gösta eller som Mi. Det finns fortfarande många som inte kan eller inte vet hur man använder Internet, och framför allt är det många som inte har möjlighet att göra det. Enligt Dataföreningens beräkningar saknar 17 procent av de svenska hushållen tillgång till Internet. 10 procent av Sveriges befolkning har inte dator hemma. En tredjedel av svenskarna använder inte e-post, och ungefär hälften använder sig inte av bankernas tjänster på Internet. Det är ett faktum som är viktigt att känna till.

Det finns skillnader mellan olika svenskars IT-vanor och IT-kunskaper som är värda att beakta. Vi socialdemokrater har under många år arbetat för att överbrygga de så kallade digitala klyftorna, alltså de skillnader som finns mellan dem som har tillgång till dator och Internet och dem som inte har det. Det ska vi fortsätta göra. I Sverige ska invånarna känna att de går i takt med IT-utvecklingen. Alla ska få samma chans att bli en del av informationssamhället.

Under många år har Sverige varit ett föregångsland vad gäller befolkningens åtkomst till Internet. Internationellt sett har Sverige fortfarande en hög nivå av bredbandsuppkoppling, men jämför vi oss med de nordiska grannländerna så halkar vi efter. För tre år sedan låg Sverige på topp. I dag ligger vi på fjärde plats. Norge, Finland och Danmark ligger före. Enligt Post- och telestyrelsen saknar 136 000 hushåll i Sverige bredbandsuppkoppling. Det är mycket viktigt att vi fortsätter den ambitiösa strävan att hela Sverige ska få tillgång till bredband. Kalmar län, mitt hemlän, är ensamt om att ha en 100-procentig bredbandstäckning med fast telefoni. Självklart ska också resten av Sverige ha det. Från Ystad i söder till Kiruna i norr ska alla ha tillgång till bredband. Ett litet kundunderlag, tekniska hinder och bristande konkurrens får inte sätta

Prot. 2006/07:89
12 april

*IT-politik och
elektroniska
kommunikationer*

käppar i hjulet och bromsa utvecklingen. Även om du bor eller arbetar på landsbygden eller i glesbygd ska du ha tillgång till bredband.

Fru talman! För en dryg vecka sedan kom ytterligare en delrapport från FN:s klimatpanel. Prognoserna över vart vi är på väg blir allt dystrare. I sin rapport slår klimatpanelen fast att människans utsläpp av växthusgaser redan har påverkat livet på jorden. Om inget drastiskt görs riskerar över en miljard människor svält, vattenbrist och svåra översvämningar på grund av klimatförändringarna. Vi måste agera snabbt och effektivt.

IT:s möjligheter att påverka samhället är goda. Informationstekniken kan bidra till en bättre miljö. Svenska företag kan till exempel effektivisera transporter och resande, och i takt med att vi använder IT utanför kontoren, framför allt med mobiltelefoner, datorer och bredbandsuppkopplingar, kan vi arbeta flexiblare och på distans. Många fysiska möten kan ersättas av virtuella möten och spara både tid och kostnader för arbetsgivaren, och därmed minskar miljöbelastningen när arbetsresorna uteblir.

Bredband i hela landet gör det möjligt för företag att satsa på orter som tidigare inte skulle ha varit aktuella på grund av sitt geografiska läge. Det i sin tur bidrar till att långdistanspendlingen minskar och att landsbygden gynnas.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation 1. IT-kompetensen måste öka i Sverige. Bredbandsutbyggnaden måste fortsätta. IT-samhället måste ta sitt ansvar för att motverka de negativa klimatförändringarna.

Vi svenskar är ett IT-älskande folk. Allt fler svenskar bloggar, har egna hemsidor, deltar i nätdiskussioner, skickar e-post och sms, läser nyheter, bokar biljetter och resor, betalar sina räkningar och handlar böcker, kläder, musik och till och med mat via Internet – allt i god socialdemokratisk anda.

(Applåder)

Anf. 135 PETER PEDERSEN (v):

Fru talman! Jag är född 1954 och tillhör den generationen som, när man kom till första klass, skulle försöka forma åttor med hjälp av reservoarpennor som man fick sitta och doppa i bläck. När jag berättar det här för mina elever och mina barn – jag har fem stycken och jag har haft många elever genom årens lopp mellan 1981 och 1994 – tittar de på mig som om jag inte var född 1954 utan ungefär 1154, alltså på medeltiden. Menar du allvar med att ni hade sådana verktyg, säger de.

Det har alltså hänt fantastiskt mycket, måste jag säga, med just vad vi använder oss av när vi ska skriva. Bara att ta upp hur en skrivmaskin fungerar väcker viss förlustelse när man berättar hur man var tvungen att byta färgband och så vidare. Det har alltså hänt extremt mycket. Som marxist vill jag kalla det här för ett typiskt exempel på produktivkrafternas utveckling.

Jag tycker att Internet och IT är fantastiska uppfinningar. Från början hade man för sig att man skulle göra speciella datorer för lärare, kompisdatorer, som man skulle försöka sitta med. Då fick man gå på kurs och lära sig att loopa. Man skulle nästan vara programmerare och systemutvecklare för att kunna använda datorerna. Så även på det sättet har det hänt mycket när det gäller användarvänligheten.

Allt det här är jättebra, och är man intresserad av samhällsfrågor, idrott, film eller vad som helst så finns det en massa intressanta saker. Allt finns på nätet. Man kan hitta det där. Man behöver inte göra någonting själv, utan det finns där. Det finns en hemsida för nästan allting.

Men det finns något som jag tycker är lite trist. Vi tar upp ett förslag i ett särskilt yttrande om en Internetombudsman. Som fembarnsfar har jag väldigt svårt att förstå detta: Det som är skräp om det finns i tidningar är helt plötsligt inte ett så stort problem om det finns på Internet. Jag tycker att det finns förskräckliga saker på Internet. Jag skulle vilja rekommendera alla riksdagsledamöter att gå ut och leta lite skräp och se vad ni kan hitta där. Det värsta är då inte att ni vuxna kan hitta sidor där man lägger ut filmer där jag tycker att unga killar och tjejer prostituerar sig framför kameran.

Allt det här måste vi på något vis kunna komma åt, och därför vill vi ha en Internetombudsman som faktiskt kan gå in och vidta åtgärder. Lagar ska gälla även på Internet. Det finns lagstiftning som gäller även vad man får och inte får göra på Internet, men det finns problem med hur man ska upprätthålla ordningen där.

Det här handlar alltså inte bara om pornografi eller barnpornografi. Man kan få höra att man går in på sidor där man ser folk bli mördade. Och är det sant eller inte eller fejkat eller inte? Ett barn som ser det här har väldigt svårt att kunna avgöra: Är det här en inspelad film eller sker det i verkligheten?

Jag tycker att det är fullständigt oacceptabelt att man då säger: Vi överläter det här till marknadens fria entreprenörer.

Det är som om de frivilligt ska åtgärda de här problemen. Jag tycker faktiskt att det finns anledning för oss att även avsätta samhälleliga resurser för att kunna gå in och skydda barns intressen. De ska inte behöva se sådant elände. De ska inte se det på tv, och de ska inte behöva titta på det när de går in i en pressbyråkiosk. Det gör de inte nu för tiden heller, om de inte tittar väldigt högt eller bakom disken. Men varför ska de behöva göra det när de går ut på Internet?

Väldigt många barn och ungdomar har tillgång till detta. När de kommer hem från skolan kan de sätta sig framför datorn och fara runt på Internet och titta på väldigt mycket saker som inte alls lämpar sig för deras utveckling, och vi föräldrar har väldigt små möjligheter att åtgärda det här. Då tycker jag faktiskt att det är rimligt att man på något sätt vidtar åtgärder för att skydda barns intressen, även för sådana saker som inträffar på Internet. Jag hoppas att vi kan komma dit någon gång.

Det är jättebra att man tar initiativ till att blockera sidor och så vidare och har en självsanering, men tyvärr: Det räcker inte. Det finns mycket skarpa och hårda krafter som styr det här. Man ser barn som en trevlig marknad även för den här typen av verksamhet.

Jag tycker att det ändå är viktigt att säga det här, så att vi inte bara hyllar detta utan också ser avigsidorna.

I övrigt håller vi från Vänstern fullständigt med om det som har sagts här från socialdemokratiskt håll om bredbandsutbyggnaden. Det är viktigt att den möjligheten finns i hela landet, inte minst ute på de orter och de glesbygder – långt från Stockholm och andra storstäder – där man faktiskt har minst lika stort behov av snabba uppkopplingar. Det kan faktiskt vara avgörande, till exempel om man ska starta ett litet tjänstefö-

retag, att man har en direktkoppling via Internet och IT till marknaden. Ska man kunna leva och bo på distans så måste det här fungera, annars får vi en fortsatt inflyttning mot centrumen, och det motverkar den regionala utvecklingen ute i landet.

Avslutningsvis, fru talman, ska jag ägna mig åt det som vi yrkar bifall till – enbart, så att jag inte får kritik för att ha yrkat bifall till för många reservationer. Det gäller reservation 2, som handlar om öppen källkod.

Det beskrivs i betänkandet på ett mycket pedagogiskt sätt. På s. 16 sägs nämligen att ”öppen källkod innebär att användaren får fri tillgång till källkoden för programvaran. Användaren kan därigenom själv ändra eller förbättra programmet. Ett exempel på öppen källkod är operativsystemet Linux.”

Det talas också om öppen standard, alltså att man har en gemensam öppen teknikstandard som alla kan tillgodogöra sig utan några speciella begränsningar som ger inlåsnings effekter. Vi tycker att det är en jämlikhetsfråga att inte lägga in en mängd begränsningar i själva programvaran, i tekniken, eftersom man då blir hänvisad till ett visst företag och dess marknadslösningar. Det gäller att ha så stor öppenhet som möjligt. Detta utvecklar vi i reservation 2.

Slutligen vill jag för protokollets skull nämna att vi i riksdagen har den ordningen att det aldrig går att få igenom en motion. Om utskottet stöder motionen kan den anses vara tillgodosedd och därmed avstyrks den. Därför är det mycket glädjande att vi nu, hoppas jag, inlett en ny era i trafikutskottet. Som framgår av exempelvis s. 9 och s. 19 säger utskottet att det kan instämma i det som framförs i motionerna, i detta fall Vänsterpartiets motioner.

Ifall någon om kanske tio år vill läsa vår debatt kan den personen undra vad det är för konstig reservation Vänstern har. Där sägs ju samma sak som i majoritetstexten. Faktum är att majoritetstexten anpassats till den text som finns i reservationen. Majoriteten instämmer alltså i det som står i motionen.

Jag hoppas att det är en ordning som sprider sig även till andra utskott och att den ordningen kvarstår när vi bytt regering så att också den nya majoriteten då är så ödmjuk och trevlig mot oppositionen att den, om den hittar ett korn av sanning, kan hänvisa till deras motioner. Det vore en bra ordning. I dag har vi en märklig ordning när endast 1–2 procent av alla kloka riksdagsmotioner tillstyrks. I realiteten tillstyrks dock ganska många, men det sker genom att motionerna anses tillgodosedda eftersom man vidtar åtgärder. Detta gör att vi framstår som aningen fjantiga när vi skriver motioner trots att vi aldrig får igenom något. Vi kan faktiskt få igenom vissa saker. Det är ett steg i rätt riktning.

Anf. 136 ELIZA ROSZKOWSKA ÖBERG (m):

Fru talman! Informationsteknik, som oftast kort kallas IT, genomsvärar våra liv. Vi använder e-post på jobbet för att kontakta våra kunder, leverantörer och kolleger på arbetsplatsen. Hemma mejlar vi bilder på våra barn, hundar eller bilar till våra vänner och familjemedlemmar. Mobiler ringer eller vibrerar i våra fickor och väskor.

IT har påverkat våra liv och hur vi kommunicerar och även vårt språk. Ord som mejla och sms:a används dagligen. Vi lägger till IT eller

e- framför olika ord för att understryka att någonting är modernt och elektroniskt, till exempel IT-samhället och e-demokrati.

Alliansens politik koncentrerar sig på att skapa möjligheter. Den skapar möjligheter inte bara för fler jobb och ett friare liv utan även för en friare marknad och bättre konkurrens. Utifrån sådana förutsättningar kan IT växa och utvecklas samt skapa fortsatt tillväxt och välstånd i Sverige. Målet för IT-politiken är att Sverige ska vara ett hållbart informationssamhälle för alla.

Samtidigt måste vi komma ihåg att informationsteknik och elektronisk kommunikation är väldigt internationellt. Därför är det viktigt att harmonisera lagstiftningen och samarbeta med andra länder. För gränsöverskridande problem som e-brottslighet och spam behövs gränsöverskridande åtgärder.

Här skulle jag vilja nämna Enisa, Europeiska byrån för nät- och informationssäkerhet, som hjälper EU:s medlemsstater och institutioner med förebyggande arbete och riskhantering. Christer Winbäck kommer att berätta mer om IT-säkerhet, om IT och miljö samt även om öppen källkod. Ett annat exempel är det europeiska samarbetet inom ramen för initiativet i2010, det europeiska informationssamhället för tillväxt och sysselsättning. Bland annat sätter i2010 upp mål om bättre e-förvaltning.

IT har blivit allt viktigare i demokratiska processer. Då används ofta e- framför orden. Vi talar om en mer effektiv e-förvaltning och om att stärka e-demokratien. För att kontakten mellan människor av kött och blod och myndigheter, kommuner och landsting ska fungera i elektronisk form, och dessutom upplevas som enkel, behövs stöd och samordning. E-demokrati innebär att det offentliga Sverige tack vare den nya tekniken är mer tillgängligt för människorna.

Som exempel kan jag blygsamt nämna riksdagsledamöter som via e-post och mobiltelefoni är närmare folket än någonsin tidigare. Jag tycker att det är dags att börja använda ett nytt begrepp – e-politiker. E-politikern svarar på frågor, möter kritik och intervjuas via e-post. E-politikern har sin webbsida eller blogg. E-politikern ökar människors insyn och deltagande i politiska processer och är en förebild för ett demokratiskt styre.

Som e-politiker – om jag får kalla mig det, fru talman – skulle jag vilja uttrycka min glädje över Sveriges framgångar på IT-området. Nyligen kunde man i Ny Teknik läsa att Sverige enligt en rapport från World Economic Forum är den näst bästa IT-nationen i världen. Trots att vi inte är på första plats, som togs av Danmark, är det en oerhörd förbättring från förra årets åttonde plats. Som Sveriges representant på olika internationella IT-konferenser känner jag stor stolthet när vårt land framhålls som förebild inom informationstekniken.

IT har blivit ett verktyg, en del av infrastrukturen. Tillgång till bredband är ofta en viktig förutsättning för att företag ska kunna skapas och växa, och det ger möjligheter till nya jobb. Utbyggnaden av bredband bör generellt ske enligt marknadens regler, där staten bör främja konkurrens och mångfald. När marknadsdriven utbyggnad av infrastrukturen inte är kommersiellt möjlig, till exempel i glesbygdsområden, behövs statligt bredbandsstöd. För att främja utbyggnaden har regeringen därför valt att förlänga bredbandsstödet. Post- och telestyrelsens rapport, med förslag

Prot. 2006/07:89
12 april

*IT-politik och
elektroniska
kommunikationer*

till åtgärder för att alla ska få tillgång till bredband senast år 2010, bereds nu av regeringen.

En annan tjänst som används dagligen av både företag och privatpersoner är mobiltelefoni. En del kan säga att mobiltelefon-täckningen i Sverige inte är tillräckligt bra eftersom den inte är hundra procentig. Till dem vill jag säga att de har rätt; den är bara 97–98 procentig. Enligt PTS har 97–98 procent av befolkningen GSM-täckning där de bor, och den 1 december 2006 hade 99–100 procent av tillståndsvillkorens 8 860 000 personer 3 G-täckning. Räknat på hela befolkningen på drygt nio miljoner hade 97–98 procent täckning genom någon operatör. När de digitala 450-näten är färdigutbyggda, vilket sker redan i år, kommer de att täcka 80 procent av ytan i varje län och nå 100 procent av befolkningen.

Fru talman! Jag skulle vilja yrka avslag på samtliga motioner i betänkandet och bifall till utskottets förslag till beslut.

Låt mig, fru talman, avsluta med att påminna om att vi lever i ett IT-samhälle som bäst främjas av att tekniken får utvecklas på en stark och konkurrensutsatt marknad. Vi lever i ett IT-samhälle där ansvaret för fortsatt utveckling inte bara ligger på staten utan även på företag, organisationer, lokala samhällen och på var och en av oss.
(Applåder)

Anf. 137 DÉsirÉE LILJEVALL (s) replik:

Fru talman! I mitt anförande berättade jag om 10-åriga Mi och 78-åriga Gösta som är ena riktiga hejare på IT och datorer. Jag nämnde hur de dagligen surfar runt på Internet, chattar och skickar e-postmeddelanden till nära och kära. Men jag pratade också om alla dem som inte har datorer, som inte har tillgång till Internet och som helt enkelt hamnar utanför den digitala världen.

E-demokrati, som Eliza Roszkowska Öberg nämnde i sitt anförande, är bra. De tjänster, den information och den service som samhället håller tillgängliga på Internet 24 timmar om dygnet ökar samhällets öppenhet. Men man får inte glömma bort att e-demokratin är nära förenad med digitala klyftor. Dessa informationsvägar kan utgöra hinder för dem som inte har dator eller tillgång till Internet eller på grund av funktionshinder, ålder, annan kulturell eller språklig bakgrund eller brist på utbildning inte kan använda sig av datorn som verktyg. Hur tänker e-politikern Eliza Roszkowska Öberg göra för att minska de digitala klyftorna och ge alla chansen till att bli första klassens IT-användare?

Anf. 138 ELIZA ROSZKOWSKA ÖBERG (m) replik:

Fru talman! Först och främst skulle jag vilja påminna om att bredbandsutbyggnaden fortfarande pågår. Det blir fler och fler användare för varje dag.

En annan sak, som kom i en av motionerna i betänkandet, är att man måste respektera även dem som inte vill använda dator eller Internet. Det är viktigt att det fortfarande, trots att vi har e-förvaltning och 24-timmarsmyndigheter, finns möjlighet för dem som inte har kunskaper inom IT att betala sina räkningar, få information och ställa frågor.

Anf. 139 DÉSIRÉE LILJEVALL (s) replik:

Fru talman! Det gläder mig att majoriteten arbetar för bredband åt alla. Visst är det så att det självklara målet för svensk IT-politik måste vara att alla svenska hushåll ska ha tillgång till dator och Internet. Därför var det förvånande att regeringen abrupt tog bort hem-pc-reformen vid årsskiftet. Det betyder att denna utmärkta socialdemokratiska reform försvann, en reform som verkligen såg till att göra det ekonomiskt möjligt för många att ha dator hemma och bidrog till att Sverige blev en IT-nation i täten. Hur ska Eliza Roszkowska Öberg verka för att alla svenska hushåll ska få tillgång till dator och Internet i hemmet?

Anf. 140 ELIZA ROSZKOWSKA ÖBERG (m) replik:

Fru talman! En gång till får jag påminna om att bredbandsstödet blev förlängt med ett år. Och det är inte så att pc-reformen försvann, för det blir skattereduktioner för höga anslutningskostnader till slutet av 2007. Det pågår fortfarande. Det försvann inte.

PTS jobbar fortfarande på att ta fram en rapport som ska visa hur utbyggnaden av IT-infrastrukturen ser ut i Sverige. Vi har bra kunskapsinhämtning, och när rapporten är klar kan vi fatta beslut.

Anf. 141 PETER PEDERSEN (v) replik:

Fru talman! Jag vill till att börja med komma med ett tillrättaläggande, så att det inte blir helt obegripligt när man läser protokollet. Vi hade två reservationer från Vänstern, men kunde dra tillbaka dem därför att utskottsmajoriteten tillgodosåg dem. Det som står i motionen ska vara likalydande med utskottsmajoritetens text.

Jag har två frågor till Eliza Roszkowska Öberg. Den ena handlar om öppen källkod och öppen standard. Om man läser betänkandet ser man att utskottsmajoriteten ställer sig förhållandevis positiv till vårt förslag. Det är inte bara vårt förslag, utan det är många som kräver öppen källkod och öppen standard. Man säger i majoritetstexten att man nog kan gå före inom offentlig sektor och vidta åtgärder när det gäller öppen standard. Min fråga är: Om man ställer sig så pass positiv till öppen standard, varför kan man då inte åtminstone uttrycka en åsikt om att det även vore bra om man i ökad omfattning kunde använda sig av öppen källkod inom offentlig sektor? Jag vet att det inte är enbart vi som förfogar över systemen, men vi kan ändå driva på i båda riktningar. Det ena är ni positiva till, men det andra vill ni utreda. Vad är skillnaden? Jag har inte riktigt förstått det när jag läst texten.

Den andra handlar om vårt förslag om en Internetombudsman eller någonting liknande. Det kanske väcker onda känslor. Men på något vis måste man vidta åtgärder för att skydda barns intressen, integritet och hälsa från det skadliga material som kan finnas på Internet. Vad ser Moderaterna för faror i ett sådant system? Det kunde till exempel vara en underavdelning av Barnombudsmannen i och med att så många barn använder sig av den nya tekniken, vilket är jättebra. Men det finns problem med den nya tekniken. Vi vuxna och vi politiker bör försöka vidta åtgärder för att komma till rätta med de negativa sidorna inom den här världen, precis som i alla andra världar.

Anf. 142 ELIZA ROSZKOWSKA ÖBERG (m) replik:

Fru talman! Det blev många frågor. Jag hoppas att jag hinner svara på så många som möjligt.

Öppen källkod och öppna standarder är två olika saker, vilket också beskrivs i betänkandet. Öppna standarder betyder till exempel att man ska använda likadana lösningar för olika myndigheter. Öppen källkod är en annan sak. Det betyder att programvaran inte är skyddad, utan att man kan meka själv och ändra i koden. Öppen källkod är något jag har jobbat med. Man kan inte säga till alla myndigheter att de ska gå över till öppen källkod inom ett och ett halvt år. Det är väldigt mycket arbete och det är komplicerat. Dessutom tillkommer många problem genom att det oftast inte finns någon support eller garanti vid öppen källkod.

Den andra frågan gällde barns intressen och innehåll på Internet. Om man skulle filtrera allt innehåll på Internet – är det det Peter Pedersen menar? – skulle man kanske kunna stänga ned vissa webbsidor. Men det sker inte. Den lösning som finns nu är att teleoperatörerna kan stänga av webbplatser med till exempel barnpornografi om polisen anmäler dem.

Peter Pedersen nämnde barns integritet på nätet och vilka sidor de får besöka. Det finns lösningar på marknaden. Det finns operativsystem med vars hjälp man som förälder kan bestämma vilka webbsidor barnet ska kunna besöka och senare även se vilka webbsidor barnet har besökt.

Anf. 143 PETER PEDERSEN (v) replik:

Fru talman! Jag tackar för svaret. Öppen källkod är visserligen inte samma sak som öppna standarder, men jag har svårt att förstå vad det skulle vara för negativt för teknikutvecklingen om man inom offentlig verksamhet i ökad omfattning använder öppen källkod för att kunna utveckla systemen och anpassa dem till de specifika krav som ställs inom olika verksamheter. Men det kan vi återkomma till.

När det gäller barns intressen pratar jag inte om filtrering och så vidare. Det jag vänder mig emot är framför allt att det i utskottsmajoritetens text hela tiden hänvisas till något slags självsanering och att man ska vidta ideella åtgärder. Jag tycker att det är en allvarlig och stor sak som berör så många människor att det finns all anledning att man försöker hitta ett system för att komma åt dem som ägnar sig åt brottslig verksamhet på Internet.

Det finns en viss tendens att säga: Om det finns på Internet kan vi inte göra någonting. Om det riktas spel mot Sverige via Internet gör det ingenting, för det är så svårt att komma åt – fast vi har en lag som säger att man inte får ägna sig åt lotteri- och spelverksamhet riktad mot Sverige från ett annat land. Om det förekommer på Internet är det inte mycket att göra åt. Den slappa attityden menar jag att vi inte kan ha. Det smutsar ned de goda sidor som finns på Internet om vi inte försöker vidta kraftfulla åtgärder mot det som är negativt. Man kan inte säga att det i huvudsak är frivilliga krafter som ska ta det ansvaret. Det är rimligt att samhället tar sitt ansvar. Exakt vilka lösningar man ska använda ska jag inte gå in på.

Vi är alla här beroende av Internet och IT. Trots att vi har avancerade system här på riksdagen som ska filtrera bort en massa spam händer det ganska ofta att det slinker igenom. Det kan vi vuxna leva med. Men jag

tror inte att alla barn uppskattar att få porrmejl, reklam om penisförlängningar eller vad det kan vara för någonting som dyker upp i mejlboxen. Vi borde kunna hitta ett system för att få bort sådant.

Anf. 144 ELIZA ROSZKOWSKA ÖBERG (m) replik:

Fru talman! Jag går återigen till frågan om barns intressen. Jag har redan förklarat hur det fungerar. Om man skulle kunna ta bort vissa webbsidor som är olämpliga för barn skulle man behöva filtrera allt innehåll på Internet. Det är helt omöjligt.

Vem skulle säga vad som är tillåtet och vad som inte är tillåtet? Det skulle innebära censurering till hundra procent. Internet och ny teknik har utvecklats så fort och så mycket just tack vare att man kan lägga sina texter eller bilder på Internet.

Visst är det ett problem. Det kommer alltid att finnas nackdelar och fördelar med nya tekniker.

Anf. 145 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Det har sagts mycket närmast euforiskt om IT och alla dess möjligheter i de inledande inläggen i IT-debatten i dag. Det har också sagts ett och annat berättigat varningsord från bland annat Peter Pedersen om allt skräp som görs väldigt lättillgängligt för barn och ungdomar och alla som är ute och surfar.

Samtidigt tycker jag mig notera en lite ny ton i debatten. Möjligen har vi från allianspartierna också hjälpt till med detta. Som Peter påpekade har vi vinnlagt oss om det. Törs jag ta ordet ödmjukhet i min mun? Alla goda tankar tänks inte på en sida i den här kammaren. Det finns faktiskt ett och annat korn på båda sidor.

Det är ett väldigt fyrkantigt system vi har haft här i riksdagen där man inte har kunnat tillmötesgå kloka förslag i motioner. På detta sätt har vi markerat att man som parlamentariker i landets högsta beslutande församling ska arbeta på det sättet att man tar hand om alla goda förslag.

Jag hoppas att vi kan fortsätta på den vägen i trafikutskottet och därmed kanske också skapa bredare enighet om många saker som vi egentligen har en bred enighet om.

För mindre än ett år sedan, i juni 2006, presenterade den dåvarande regeringens IT-politiska strategigrupp sin framtidsbild av Sverige i världen. Så sent som i mitten av februari offentliggjordes Post- och telestyrelsens förslag till bredbandsstrategi för Sverige som vi också fick presenterat för oss i trafikutskottet.

Inom EU lade kommissionen förra året fram ett tungt dokument med rubriken *Bredband till alla 2010*. Det saknas alltså inte underlag och visioner för en medveten och framsynt politik på IT- och bredbandsområdet.

Men det räcker inte med visioner och framtidsplaner. Tjusiga löften om bredband till alla har vi hört förut. En del av ledamöterna i kammaren minns löfterna om 98 procents täckning inom ett par år som gavs i samband med den med pukor och trumpet lanserade IT-propositionen våren 2000. Då hette ministern Björn Rosengren. Det är bara sju år sedan.

Det är bättre med mobiltäckningen, precis som Eliza påpekade, även om den fortfarande har brister och besvärande vita fläckar, svarta hål eller vad man ska kalla det. När det gäller bredband till alla, som Björn

Prot. 2006/07:89
12 april

*IT-politik och
elektroniska
kommunikationer*

Rosengren lovade, eller åtminstone till 98 procent, är det fortfarande väldigt mycket i övrigt att önska.

Nu är det en ny regering med en bestämd ambition att gå från ord till handling när det gäller att klara IT-infrastrukturen i form av bredband till alla. Det finns en del att ta itu med, eftersom utvecklingen på IT-området i Sverige stagnerat under senare år jämfört med andra länder.

Från att ha tillhört den absoluta världstoppen inom bredbandsområdet låg Sverige förra året på tionde plats i antalet bredbandsanslutningar per hushåll enligt statistik från OECD. Vi har alla andra länder i Norden framför oss, precis som Désirée Liljevall påpekade. Det var också klädsamt och ödmjukt att tala om det i meritlistan för den gamla regeringen.

Det är intressant att även Socialdemokraterna i detta betänkande när de nu är opposition öser på med en reservation där de blir alla goda gävars givare. De skönmålar lite överslätande den tidigare regeringens insatser. Nu vill de motverka klyftan mellan tätbebyggda områden och glesbygd. Nu säger de att staten måste ta ansvar för att alla ska få tillgång till bredband.

Herr talman! Låt mig lyfta fram några grundläggande utgångspunkter samt min och Centerpartiets vision av hur informationssamhället bör utvecklas och byggas ut. En grundläggande och självklar utgångspunkt i det sammanhanget är att tekniken ska stå i människans tjänst. Det har också flera varit inne på här tidigare.

För det första ska nya och bättre tekniska lösningar och snabbare kommunikationer bidra till att förbättra människors vardag.

För det andra ska tekniken användas för att överbrygga klyftor och inte skapa nya klyftor. Andra har här varit inne på den digitala klyftan.

För det tredje ska tekniken nyttjas i arbetet för att forma ett ekologiskt anpassat långsiktigt hållbart samhälle.

Tekniken ska också stå i företagsamhetens tjänst. Den ska bidra till att göra det enklare och effektivare att driva företag oavsett om det är ett litet enmansföretag eller en större verksamhet och oavsett var den finns i geografien.

Informationstekniken ska enligt vår mening inte bara komma ett fåtal till del. Det är utomordentligt centralt för oss att alla oavsett kön, ålder, social och ekonomisk bakgrund eller var de bor i landet ska få tillgång till snabba och säkra förbindelser på likvärdiga villkor. Det är i detta sammanhang som vi brukar tala om en digital allemansrätt.

Fru talman! Sverige ska vara en av världens främsta IT-nationer. Det ska vara ett land där våra innovatörer stannar kvar och utvecklar sina idéer i företag som nyanställer och där utländska företag gärna investerar. Sverige ska vara det land där hela befolkningen har verklig nytta av IT i sin vardag och där begreppet digital allemansrätt fått en verklig innebörd. Sverige ska vara det land där myndighetskontakterna förenklas, där 24-timmarsmyndigheten blir verklighet och där sjuka kan få bättre vård tack vare en effektivt arbetande vårdapparat med klokt utnyttjande av modern IT-teknik.

Allt detta förutsätter ett väl utbyggt, öppet och operatörsneutralt bredbandsnät som kan nås av alla medborgare, alla myndigheter och alla företag. Det behövs en offensiv nationell bredbandsstrategi med kopplingar till frågor som tillväxt, effektivisering och livskvalitet. Strategin måste enligt min mening baseras på några viktiga nyckelord.

Ett första sådant ord är konkurrensneutralitet. Det är inte särskilt lyckat med slutna nät där användarna för lång tid knyts till en enda operatör som också är tjänsteleverantör. Öppenhet är en förutsättning för att små potentiella tillväxtbolag och den offentliga sektorn ska kunna använda de nya bredbandsnäten.

Ett andra nyckelord är skalbarhet. Nätet måste byggas framtidssäkert och dimensioneras för den nya bredbandstekniken, det vill säga som jag ser det med optofiber, och erbjuda den säkerhet och redundans som krävs.

Ett tredje nyckelord är likvärdighet. Det måste finnas möjlighet att få bredbandsuppkoppling på ungefär likvärdiga villkor i hela landet.

Fru talman! Utvecklingen inom bredband går nu mot så kallade *triple play*-nät där Internetaccess, telefoni och tv, inklusive den nya högupplösande hd-tv-tekniken, går över samma ledning till hemmet. Detta framtidssäkra nät borde vara ett område där Sverige skulle kunna återta ledningen. Men det förutsätter ett heltäckande optofibernät.

Åtgärder för byggande av en framtidssäker och öppen infrastruktur, forsknings- och utvecklingsstöd till företag och skapande av klara spelregler skulle främja utbyggnaden av den nya tekniken. Den kan då bli en primär form för tv-distribution och kunna utnyttjas även för avancerade samhällstjänster som ställer krav på bildöverföring och säkerhet.

Fru talman! Med en framsynt IT-politik kan vi säkra välfärd och tillväxt genom en konkurrenskraftig industri. Vi får en förhöjd livskvalitet för medborgarna, en effektivare och bättre offentlig sektor, ett mer regionalt jämlikt Sverige och positiva miljöeffekter. Detta betänkande kan vara en bra början på utvecklingen åt det hållet. Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga motioner.

Anf. 146 DÉSIREE LILJEVALL (s) replik:

Fru talman! I dag finns 136 000 hushåll och företag i Sverige som inte erbjuds bredband. De än hänvisade till telefonmodem när de vill gå ut på nätet. Post- och telestyrelsens förslag till bredbandsstrategi för Sverige som presenterades nyligen och som Sven Bergström lyfte fram i sitt anförande visar hur man kan göra för att minska skillnaden mellan bredbandstillgången på landsbygden och i tätorterna. Post- och telestyrelsen föreslår att staten ska besluta om ett långsiktigt mål för bredband med hög kapacitet i glesbygden.

Hur ska Sven Bergström se till att det finns finansiering för glesbygdens bredband så att skillnaderna mellan glesbygdernas och tätorternas bredbandstillgång minskar?

Anf. 147 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Om Désirée Liljevall hjälper till så att jag får bli minister och sitta på avtryckaren så får jag bättre möjlighet att förverkliga alla mina tankar om detta. Just nu är det inte så, och då får man genom debatter här i kammaren och på andra sätt bidra till opinionen och försöka stärka tankarna på hur det här skulle kunna gå till.

Självfallet måste det här som alltid vara fråga om en balansgång mellan olika sätt att främja en utveckling som man vill åstadkomma. Det behövs skattestimulanser och det behövs bredbandsstöd, som man har haft nu.

I mitt anförande var jag lite grann inne på det som vi skulle ha gjort annorlunda om vi hade suttit på makten från början i den här utveckling. Vi ville ha en digital allemansrätt där staten tar ansvaret för ett heltäckande optofibernet, ungefär som elnätet, telenätet, järnvägar och vägar i hela landet. Det här är infrastruktur som det är ett samhällseligt ansvar att stå för, enligt vårt synsätt. Sedan ska vi ha olika aktörer som opererar på de infrastrukturnät som finns.

Som Désirée påpekar är det fortfarande hundratusentals hushåll som står utanför trots att Björn Rosengren i den här talarstolen för sju år sedan sade: Inom ett par år har vi fixat det här. Då är 98 procent av alla med!

Det var ett fatalt misslyckande. Men nu måste vi gilla läget och göra det bästa av situationen. Jag skulle verkligen välkomna ett omtag i de här frågorna där vi kan få en hyggligt bred samsyn över blockgränserna. Jag tycker att tonläget i debatten så här långt i dag har indikerat att det kan vara möjligt.

Anf. 148 DÉsirÉE LILJEVALL (s) replik:

Herr talman! Sven Bergström pratade i sitt anförande, och även nu, varmt om sin digitala allemansrätt. Sven Bergström måste nog fortsätta att kämpa för sin digitala allemansrätt, för mig veterligen är inte alliansen överens i den här frågan. Före valet sade Moderaterna och Folkpartiet att infrastrukturfrågan inte är en sak för staten. Kristdemokraterna har varit beredda på ett visst stöd, men utan att garantera en lika god överföringskapacitet till alla.

Men, herr talman, Sven Bergström och Centerpartiet har pläderat för en digital allemansrätt där staten garanterar bredband åt alla. På vilket sätt kommer Sven Bergström och Centerpartiet att hålla fast vid sin strävan att hela landet ska få bredband?

Anf. 149 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Jag gläder mig åt att Désirée Liljevall, precis som Claes-Göran Brandin i den tidigare sjöfartsdebatten, har höga förväntningar på den nya regeringen och allt som den ska åstadkomma. Det stärker oss i ambitionen att nu lägga fram våra förslag och gå fram med en offensiv hållning i en rad olika frågor.

Men precis som Désirée påpekar är inte de fyra allianspartierna överens om allting. Vi hade ett antal färdigförhandlade program när vi gick till val, som vi vann valet på. Nu har vi sjösatt dessa, gjort en regeringsdeklaration omkring dem och så vidare. Men på ett antal områden har vi inte förhandlat.

Vi får väl gå till Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänstern och be om goda råd om hur man gör på de återstående områden där alliansen ännu inte har breda heltäckande överenskommelser. Ni har ju lång erfarenhet av att hantera frågor lite ad hoc. Ni hade inte inför något val ett gemensamt program på något område.

Koalitionsregerandets villkor är just dessa – man är överens i ett stort antal frågor i bästa fall, och i ett antal andra frågor får man resonera un-

der resans gång. Nu har vi fyra år på oss, och jag är alldeles övertygad om att vi har goda förutsättningar att göra ett gott jobb för att se till att förverkliga det som jag vill kalla den digitala allemansrätten. Jag har också goda förhoppningar om att vi kan få en bred enighet inom alliansen – kanske också med hjälp av Socialdemokraterna över blockgränsen – för att komma vidare på det här viktiga området.

Prot. 2006/07:89
12 april

*IT-politik och
elektroniska
kommunikationer*

Anf. 150 CHRISTER WINBÄCK (fp):

Herr talman! Låt mig inleda med att yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på motioner och reservationer.

IT har en lång historia. Ingemar Vänerlöv försökte inledningsvis prata om när vi började använda IT som begrepp här i kammaren. IT är väsentligt mycket äldre än så. Redan Gutenberg på sin tid, när han gjorde tryckpressarna, skapade en teknik att sprida information på ett lättvindigt sätt.

IT-politiken har stor betydelse för att skapa fortsatt tillväxt och välbefinnande i hela landet. Sveriges ställning på IT-området är någorlunda stark, men måste försvaras och förbättras. Ett av de områden där vi kan använda IT till att förbättra Sverige är miljöområdet, som en tidigare talare har nämnt. Möjligheterna att med ny teknik minska miljö- och energibelastning inom samhällsplanering och transporter är mycket goda. IT som verktyg för att stödja ansträngningarna att komma till ett hållbart samhälle utvecklar informationsteknikens betydelse i miljöarbetet.

Vänsterpartiet framhåller i en motion att IT kan minska pappersåtgång och lokala transportbehov, men det sker inte av sig självt. För att IT ska minska transportbehov krävs aktiv styrning. Låt mig försäkra Peter Pedersen om att mycket av detta sker av sig självt. Om det finns en vinst att hämta tas vinsten hem. Det är det som kallas för marknadskrafter. Däremot är det viktigt att vi ser till att förse marknaden med verktyg på olika sätt. Det är utvecklingen i IT som är så viktig att främja på olika sätt.

Offentlig sektor kan gärna gå före i olika frågor. Vi har nämnt virtuella möten, e-tjänster, distansutbildning och så vidare. Det gäller att tydligt sätta upp mål, mäta och synliggöra effekter som man kan åstadkomma vad gäller energiförbrukning, minskad miljöbelastning etcetera. Naturligtvis ska också FoU-insatser och en god utbildning riktad mot området främjas.

Herr talman! Angående IT-säkerhet har s i en motion blivit varse att IT också är sårbart. Man konstaterar att man bör ge PTS och Sitic ökade anslag för att de ska kunna ta ansvar för IT-säkerhet. Man räknar upp många exempel på vad de kan och bör göra.

Pengar löser inte allt. Prioriteringar av vad som ska göras är långt viktigare. En utredare gavs i uppdrag av den förra regeringen att föreslå förbättringar för bland annat samordning av utveckling av standard inom IT etcetera, vilket var bra. I ett tilläggsdirektiv i november förra året gav nuvarande regering en utredning i uppdrag att utreda förutsättningar för bland annat e-förvaltning och för att informationssäkerhetsfrågor ska ges en framträdande roll.

Det är angeläget med en nationell strategi för informationssäkerhetsarbetet där frågor om sårbarhet, e-brottslighet etcetera hanteras. Det är positivt att PTS har lämnat förslag på en strategi för säkrare Internet i

Sverige och hur det kan prioriteras och utvecklas. PTS har också i regleringsbrevet för året fått i uppdrag att bistå Regeringskansliet i arbetet med just informationssäkerhet. Det gäller varningssystem, samverkansformer med andra samhällsfunktioner och så vidare, bland annat med EU:s internationella expertcentrum Enisa, som nämndes tidigare.

KBM har en sammanhållande roll i IT-säkerhetsfrågan. Där ska de frågorna ges en framträdande plats. Men vi ska komma ihåg att varje förvaltningschef, varje myndighetsledning och varje företag också har ansvar för frågorna. En kedja är aldrig starkare än dess svagaste länk, så varje användare har också ett personligt ansvar för säkerhet. Detta kan aldrig nog betonas.

När den utredning som kommer att lägga fram förslag under våren tas om hand kommer vi att se hur vi kan arbeta med IT-säkerheten och skärpa den ytterligare. Vi hoppas att även oppositionen kan ställa upp på de förslag som kommer.

Herr talman! Jag ska säga lite grann om öppen källkod. I en motion av Peter Pedersen behandlas frågan om öppen källkod och öppna standarder. Motionären anser att IT måste vara ett område där alla ges tillgång att fritt utveckla sin kreativitet och att använda program efter eget huvud. Varje människa har rätt att anpassa program efter de behov man har och som individ har man rätt att dela med sig av program och så vidare, tycker Peter Pedersen. Det innebär i princip att ingen ska tjäna pengar på något. Samtidigt driver man frågan om löner och säger att många tjänar för lite. Men vissa ska uppenbarligen inte tjäna någonting alls. Det är företagsfientligt. Ska alla vara löntagare? Är det ordet "företag", Peter Pedersen, som smakar illa eller är det ordet "privat"?

Man säger också att fildelning i sig knappast är ett problem. Det är bara ett av många sätt att ta del av digitalt material. Problem uppstår ju om man laddar ned material utan någons tillstånd. Men, Peter Pedersen, det är faktiskt just det som debatten rör sig om. Har Vänstern missat det? Nyss sade ni ju dessutom att ingen skulle tjäna pengar på digitalt material, men samtidigt säger ni att ni står bakom upphovsrättslagen men anser att det krävs nya lösningar utan att det inskränker upphovsrättsinnehavarens rätt till ersättning och att det måste utredas vidare. Grattis! Det sade ni faktiskt nej till häromåret när jag i en debatt med Vänsterns Tasso Stafilidis krävde just detta. Det är bra. Då kan vi gå vidare med frågan. En utredning som den förra regeringen tillsatte pågår just för att se över upphovsrätten.

Sedan blandar man in öppna standarder i frågan. Det är någonting helt annat, som Eliza Roszkowska Öberg också redogjorde för. Det pågår ett arbete med standard och samordning i Regeringskansliet. Jag ser fram emot att ta del av de resultaten. Där kan den offentliga sektorn gå före. Det håller jag med om. Man kan vara ett föredöme och införa öppna standarder när detta är möjligt och lämpligt.

Anf. 151 PETER PEDERSEN (v) replik:

Herr talman! Till att börja med kan jag hålla med om att vi kunde ha varit lite tydligare i den motion som vi skrev i ämnet så att man inte får intrycket av att det här med öppen källkod och öppen standard är ungefär samma sak. Men jag tycker att det har blivit klart förtydligt i den reservationstext vi har och i det klargörande som finns från kansliet. Ingen är

ofelbar, inte heller Vänsterpartiet när det gäller detta. Det finns mycket att lära sig på det här området.

Det finns ju de som tar fram dataprogram, och vi tycker att det är rimligt att de kan få ersättning för det. Men de ska inte hålla på själva programvaran och ha en evig rätt så att man inte får göra någonting och att det ska vara på ett visst sätt. Den möjligheten finns. Redan i dag tar man fram öppen mjukvara. Då blir det en annan diskussion om hur man ska få ersättning för det. Man bör ändå ha den ödmjukhet som Sven Bergström pratade om tidigare. Några andra kanske kan tillföra det här programmet någonting, och det ska inte ses som en brottslig handling om man gör det. Om vi sedan kan utveckla det på ett bättre sätt får vi försöka att återkomma med det till nästa år.

Vi var också inne på fildelning. Nu har vi en generation av ungdomar som ägnar sig åt att skaffa musik genom så kallad fildelning. Jag tror inte att vi kan komma till rätta med det genom en repressiv lagstiftning och göra alla till brottslingar. Jag har själv, tillsammans med en annan vänsterpartist, skrivit en motion som går ut på att vi ska ha en mer tekniköppen och vänlig attityd och försöka hitta ett sätt via tekniken för att se till att ungdomar, och även vi vuxna, som vill söka bra musik på nätet kan göra det. Men vi måste se till att de som har gjort musiken får en rimlig betalning. Ett lämpligt sätt som också är på gång är att de som lägger ut musiken inte tar så hutlöst betalt för varje låt utan sänker priset. Det är bra om tio miljoner laddar ned en låt för tio öre. Det blir ganska mycket pengar.

Anf. 152 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Herr talman! Det gläder mig att Vänstern är ödmjuk i den här frågan. Det tycker jag att vi alla ska vara inför den här nya tekniken som också kräver att vi tänker annorlunda i vissa fall och tänker lite längre än vi kanske gjort tidigare.

När det gäller öppen källkod vill jag säga att den som konstruerar program är den som har rätten att antingen ta betalt för det eller att ge det fritt till dem som önskar använda det. Det är det som är skillnaden. Ska vi kräva att man gör det, eller ska vi främja att de som vill gör det? Det är fortfarande så att de som vill ha betalt för någonting som de har konstruerat har rätt att göra det oaktat om man har gjort smörknivar i trä, musik eller dataprogram. Jag tycker att det är viktigt att det är upphovsrättsinnehavaren som bestämmer över den produkt man har tagit fram.

Jag håller också med om att det är väldigt viktigt att vi kriminaliserar en hel generation ungdomar. Jag är helt med på att diskutera och hitta sätt för hur vi ska se till att copyrightinnehavaren får betalt på ett vettigt sätt. Sedan kanske vi inte har riktigt samma syn på hur lösningarna ska se ut.

Men jag tror ändå att musikbranschen har förskjutit sin inställning till detta under de senaste åren. För några år sedan sade man hårdnackat nej till detta, och nu hörde jag att en av de stora musikerättsinnehavarna faktiskt tar bort copyrightskyddet på den musik som de säljer för att underlätta en fortsatt konsumtion av musik. Men det är viktigt att vi ser till att de som äger programmen eller musiken i det här fallet också har möjlighet att ta betalt.

Prot. 2006/07:89
12 april

*IT-politik och
elektroniska
kommunikationer*

Anf. 153 PETER PEDERSEN (v) replik:

Herr talman! För protokollet vill jag säga att Vänsterpartiet anser att det är mycket viktigt att de som ägnar sig åt konstnärlig verksamhet, till exempel skriver ett musikverk eller en bok, ska ha ersättning för det. Vi säger att vi ska försöka hitta ett system där vi kan använda tekniken på ett sätt som möjliggör både–och så att vi gör både konsument och producent lyckliga. Det verkar nu som om verkligheten har kommit i kapp de stora musikdrakarna.

Jag konstaterar också att det finns undersökningar som visar att de som fildelar också är de som köper mest musik. Man upptäcker musik som man inte visste om, och så går man och köper den i en affär. Jag tror inte att det här behöver vara en motsättning. Vi har reagerat lite grann med ryggraden och sagt att det här ska vi stoppa. Jag tror inte att det är en möjlig åtgärd. Där kan vi nog hitta fram till ett sätt. Det innebär inte att Vänstern anser att det här är ett litet problem. Det är ett stort problem. Men vi bör använda tekniken för att komma till rätta med problemet i stället för att se tekniken i sig som ett problem. Vi kan inte inta den ståndpunkten.

När det gäller öppen källkod tycker vi att statliga myndigheter ska gå före och köpa in den typen av program som innebär öppen källkod där man har rätt att anpassa varan när man väl har köpt den. Det är det vi säger. Det är vår poäng att vi kan gå före inom offentlig sektor både vad gäller öppen källkod och öppen standard.

Anf. 154 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Herr talman! Det är viktigt att kunna ta betalt även för ettor och nollor på nätet. Oaktat om det är musik eller program ska de som gör det hela och vill ta betalt också kunna göra det, annars kan man inte tillägna sig deras produkter. Det är inte tillåtet.

Jag tycker att det är viktigt att man hittar former som gör att konsument, producent och distributör av musik, program och annat kan få en rimlig ersättning för det de gör. Hur vi utformar regelverket kan vi alltid återkomma till. Jag håller helt med om det. Den utredning som jag nämnde tidigare som jobbar inom Regeringskansliet med öppna standarder har också med öppen källkod som en komponent i den utredningen. Jag har ingenting emot att man försöker, där det så är lämpligt och där det finns behov av det, hitta program med öppen källkod. Men jag tycker inte att man ska kräva det, utan det är någonting som får växa fram.

Anf. 155 MONICA GREEN (s):

Herr talman! Chips på er brudar! S-kvinnor höll en folkbildningssatsning för många år sedan. Det var flera här som tidigare gjorde en historisk tillbakablick. När datasamhället var på ingående i Sverige var det många som var oroliga för att just kvinnor skulle hamna utanför IT-samhället. S-kvinnor tog det på stort allvar och genomförde en folkbildningskampanj i hela landet för att kvinnorna skulle haka på, och det har ju också visat sig att kvinnorna är med i IT-samhället. Men alla kvinnor är inte med. Det finns fortfarande kvinnor som står utanför. Ofrivilligt eller frivilligt står man utanför. Det är ett problem i sig. Dessa kvinnor borde få hjälp att ta steget in i IT-samhället.

Det finns även andra, som Désirée Liljevall så tydligt påpekade, som står utanför. Det finns människor i glesbygd, en del invandrare och en del äldre som fortfarande står utanför IT-samhället. Det borde vi ändra på. Vi borde fortsätta med folkbildningskampanjer. Vi borde ha en IT-satsning där folkhögskolor, studieförbund med flera får satsa på studiecirklar och uppsökande verksamhet i de områden där man fortfarande inte tagit steget in i IT-samhället.

I stället för en tv-kock skulle vi kunna ha en IT-Martina i tv som kan lära oss att surfa i datavärlden. Vi skulle kunna göra mycket mer.

Vi behöver också ha en utbyggnad i hela landet. Det behövs både för bredband med höga hastigheter och för mobiltelefoni. De områdena flyter ju ihop nu. Telefoner, datorer och tv flyter ihop. Vi har inte bara en telefon i fickan. Vi har faktiskt en tv i litet format. Vi kan titta på tv och lyssna på radio. Vi kan till och med lyssna på debatten i kammaren när vi är ute i skogen och plockar bär eller lyssnar på fåglarna. Då kan vi ha på debatten från kammaren. Det är fantastiskt, tycker jag.

Det visar hur snabbt IT-utvecklingen går. Det visar också hur viktigt det är att alla får chansen. Vissa väljer kanske fortfarande att stå utanför, men alla borde få chansen. Så är det inte i dag.

Det gläder mig mycket att utskottet delar uppfattningen i min motion om att parlamentet har en nyckelroll. Vi måste gå före och utveckla e-demokratin i Sverige och i Europa och se till att myndigheter finns tillgängliga 24 timmar om dygnet. Vi kan också gå före när det gäller sjukvård, hemsjukvård, telemedicin, digitala läkare, röntgenbilder från hemmen och så vidare. Då är det viktigt att vi har höga hastigheter.

Sverige ligger i framkant jämfört med andra länder tack vare den socialdemokratiska regeringen och tack vare de satsningar som vi har gjort bland annat genom att mycket stort bidra till hem-pc-reformen. Den avskaffade den borgerliga högerregeringen vid årsskiftet. Det beklagar jag. Vi ligger också i framkant därför att vi har satsat på bredbandsstöd. Utbyggnaden har skett i samklang med den privata marknaden, kommuner och staten.

Vi införde detta trots att Moderaterna och Kristdemokraterna var så fruktansvärt emot det. De protesterade vilt med argumentet att marknaden ska fixa allt. Vi fick höra marknadens lov här i kammaren.

Centern var på rakt motsatt linje mot sina nuvarande kamrater och ville satsa närmare 80 miljarder, tror jag, på den digitala allemansrätten. Det fick de inte igenom då. Jag hörde att Sven Bergström inte riktigt litade på sin partikamrat Åsa Torstensson, utan hellre själv ville bli minister för att lösa frågan. Det är ju synd att du inte litar på din partikamrat och på att hon kan få igenom mer pengar till bredbandsatsningen. Vi brukar lita på varandra inom partiet. Det gjorde inte Sven Bergström.

Ni har också avskaffat den IT-politiska strategigruppen. Det var en av de åtgärder som den socialdemokratiska regeringen tog till för att parlamentet och regeringskanslierna skulle kunna jobba tillsammans för att riva murarna, ta bort trösklarna och se till att man kan prata med samma digitala språk, eller ett och nollor, som Christer Winbäck uttryckte det. Man behöver inte ha samma system, men systemen måste kunna prata med varandra.

Den strategigruppen har den borgerliga högerregeringen avskaffat. Det beklagar jag.

Vi ska ha bredband åt alla senast 2010. Vi behöver fortsätta satsningen. Nu har den borgerliga högerregeringen satsat ett år med de bredbandspengar som vi hade avsatt i den budget som vi hade tänkt lägga fram. Ni antog budgeten att satsa på den kommunala bredbandsutbyggnaden ytterligare ett år. Men det är bara ett år. Sedan vet vi inte hur det blir. Vi vet inte hur framtiden ser ut.

Jag tycker att vi alla här i kammaren kan ta till oss den bredbandsstrategi som PTS har tagit fram för att nå alla. Kort sagt behöver vi fortsatt en miljövänlig tillväxt. Vi vill ha tillgång för alla, inte bara för några få. Vi behöver ha ett IT-samhälle för alla.

Anf. 156 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Herr talman! Det är alltid trevligt att lyssna på Monica Green, åtminstone vissa delar av det hon säger. Hon har ofta tankar och visioner om IT. Det är trevligt.

Grupper som står utanför är en viktig sak. När vi satt i opposition poängterade vi att det är viktigt att få med alla så gott det går. Vi har sett att det finns en del grupper – äldre och invandrare till exempel – som har halkat efter i IT-användningen. Enligt en rapport som jag har läst har kvinnor däremot kommit i kapp. Monica Green är ett utmärkt exempel på sådana som använder IT väldigt mycket.

Folkbildning är en viktig fråga för att få användarna att använda tekniken på ett bra sätt. Det finns olika sätt att lösa det. Jag vill poängtera att även vi har diskuterat hur utbildningen ska kunna komma ut till dem som använder IT.

Monica Green nämnde konvergensen. Olika teknikplattformar smälter ju ihop i dag. Man kan titta på tv i mobilen och man kan, om man vill, lyssna på kammaren när man är ute och plockar svamp. Det hoppas jag att jag slipper. Jag tror att det är viktigt att vi från offentlighetssidan kan gå före och driva tekniken framför oss.

Det är självklart viktigt att få fram höga hastigheter, så höga som behövs för att man ska kunna ta till sig tekniken på ett bra sätt. Ju högre hastigheter vi får desto mer driver det de saker vi nyttjar IT till. Till slut är den kapaciteten slut. Jag brukar skämtsamt säga om hårddiskar av den kapaciteten att det finns två typer av hårddisk: ny och full. Man utnyttjar allt tillgängligt utrymme.

Jag får ta resten i nästa replikrunda.

Anf. 157 MONICA GREEN (s) replik:

Herr talman! Jag uppfattade inte att Christer Winbäck ställde någon fråga till mig, men han vill gärna prata lite med mig. Det är trevligt.

Jag kan ju fortsätta att prata om hur viktigt det är att vi bygger ut i hela landet, hur viktigt det är för den ekonomiska tillväxten och att vi skapar tjänster och har nya investerings- och arbetsmöjligheter som IT skapar. Jag tror att vi är överens på det området.

Däremot är vi inte överens när det gäller hem-pc-reformen som ni har avskaffat. Man kan faktiskt säga att ni avskaffar en bra reform som har gjort det möjligt för betydligt fler i landet att ha en dator hemma. Med hjälp av den reformen gjorde vi det möjligt för IT-tekniker och andra att få jobb när man installerade. Man kunde jobba med *help desk* och så vidare. Nu har de tyvärr fått sluta. Ni inför andra subventioner i stället. Ni tycker att det är viktigare att man städar i hemmet än att man har en dator i hemmet. Det beklagar jag. Det är att gå från en IT-nation till en städnation. Det är den borgerliga regeringen i ett nötskal.

Anf. 158 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Herr talman! Även en hårddisk behöver städas ganska ofta.

Hem-pc-reformen finns ju kvar, även om den i dag är förmånsbeskattad. Det stämmer inte riktigt det som Monica Green säger. Jag har inte sett några siffror på om det har blivit någon jättearbetslöshet bland IT-tekniker. Jag vet att det förespåddes inför den diskussion vi hade. Jag har inte sett några uppgifter på hur det ser ut. Jag skulle vara glad att ta del av de uppgifterna om Monica Green har dem.

Monica Green nämnde att vi hade avskaffat den IT-politiska strategigruppen och ordade en stund om det. Vi har för närvarande inte någon IT-politisk strategigrupp. Vi funderar på hur man ska se på IT-frågorna framdeles. Om vi kommer att tillsätta en strategigrupp eller en rådgivande grupp ber vi att få återkomma till. Även s-regeringen avsatte ju en tidigare strategigrupp i utbyte mot den som ni tog senare. Det är inga konstigheter i att se över formerna för hur samråd ska se ut. Jag ser det som positivt att vi har chans att ta fram direktiv till en sådan grupp som vi vill ha.

Vad gäller hem-pc säger jag om igen att reformen finns kvar, även om den i dag är förmånsbeskattad.

Anf. 159 MONICA GREEN (s) replik:

Herr talman! Ni har ju beskattat det området högt. Ni beskattar de områden som ni tydligen tycker ska avskaffas, och ni skattesubventionerar sådana områden som ni tycker är viktiga. Med en borgerlig regering går vi från att vara en IT-nation i framkant till att i stället subventionera hushållsnära tjänster. Det tycker ni är viktigare. Jag beklagar det. Jag vill leva i en nation där vi satsar på utbildning, där vi satsar på bra jobb för alla och där vi ser till att människor har bra löner som de kan leva på i stället för att vi subventionerar dessa låglönegrupper, vilket ni tänker göra.

Nej, vi hade kunnat fortsätta med en bra bredbandsstrategi för alla för att få bra tillgänglighet och insatser från den offentliga verksamheten, för att se till att satsa på likabehandling och få en tillväxt i hela landet och höga hastigheter. Det skulle vi verka för, och vi kommer att jobba för det när vi tar över om tre och ett halvt år.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 18 april.)

*Utlåtande om
grönboken Mot ett
rökfritt Europa:
policyalternativ på
EU-nivå*

12 § Utlåtande om grönboken *Mot ett rökfritt Europa: policyalternativ på EU-nivå*

Föredrogs
socialutskottets utlåtande 2006/07:SoU16
Utlåtande om grönboken *Mot ett rökfritt Europa: policyalternativ på EU-nivå*.

Anf. 160 BARBRO WESTERHOLM (fp):

Herr talman! Socialutskottet ska nu diskutera utlåtandet om grönboken *Mot ett rökfritt Europa: policyalternativ på EU-nivå*. Detta är den första EU-grönboken som utskottet har haft att behandla.

Kommissionen tar fram så kallade grönböcker inom olika ämnesområden. Syftet med dem är att ge ett underlag för diskussion ute i medlemsländerna för att hämta in synpunkter under beredningsarbetet. Denna behandling kan sedan resultera i en vitbok som då innehåller mer konkreta förslag.

Dessa grön- och vitböcker har tidigare inte behandlats av riksdagen. Men riksdagen tog beslut i maj förra året om en modell som syftar till att få dessa dokument debatterade också av fackutskotten.

Modellen är att grönboken kommer till talmannen i riksdagen som sedan överlämnar den till kammaren. Och kammaren beslutar vilket utskott som ska ta hand om grönboken.

I utskottet diskuteras grönbokens innehåll. Men några motioner kan inte väckas med anledning av dessa grönböcker. Sedan kommer man fram till en sådan skrivning som vi ska diskutera här i kammaren i dag. Man kan rösta om alternativa skrivningar om man inte kommer överens i utskottet. Men man kan inte reservera sig. Efter debatten i kammaren läggs detta dokument till handlingarna, och debatten dokumenteras i vanlig ordning.

Denna grönbok handlar om passiv rökning och är en del av EU:s arbete med att länderna ska sträva mot en bra inomhusmiljö. Den hör alltså hemma i folkhälso- och miljöarbetet. Här presenterar man olika tillvägagångssätt, och det finns olika policyalternativ som att bevara status quo, frivilliga åtgärder, att använda öppna samordningsmetoder eller bindande lagstiftning. Det är det som denna diskussion i dag kommer att handla om.

Anf. 161 CHRISTER ENGELHARDT (s):

Herr talman! Det är ett steg i positiv riktning att EU genom grönboken tar initiativ när det gäller att analysera och driva på åtgärder som motverkar rökning.

De skador som orsakas av rökning börjar få den uppmärksamhet som är befogad med tanke på de personliga lidanden och de ekonomiska förluster som rökningen kan medföra.

Det är viktigt att rökning på ett entydigt sätt i EU-sammanhang pekas ut som den stora hälsofara som den faktiskt är.

EU har på senare tid visat att man börjar tänka i folkhälsotermerna. Det visar inte minst förslaget från i höstas från EU-kommissionen om en alkoholstrategi för att minska alkoholskadorna. Det bygger på antagandet att alkohol är ett folkhälsoproblem och att länderna måste arbeta med åtgärder.

Cigarett skulle med all sannolikhet totalförbjudas om de uppfanns i dag. Ingen skulle tillåtas att vidare försälja en ny vara på marknaden till allmänheten som leder till så stora skador, död och lidande. Men på samma sätt som alkoholen finns rökningen i vår kultur sedan mycket lång tid, och vi har att hantera frågan från den utgångspunkten.

Arbetet med att begränsa rökningen i vårt land har varit omfattande och lett till stora framsteg. Rökningen har minskat. Om man jämför med några årtionden tillbaka är skillnaden stor. Framstegen har byggts på omfattande informationsinsatser. Men det har också handlat om så kallade förbud – inte förbud att röka, utan olika förbud mot att påverka andra med sin rök, alltså den passiva rökningen. Det är en avgörande och viktig skillnad. Ingen ska egentligen behöva utsättas för passiv rökning när man rör sig på ett normalt sätt i samhället – flyger, åker båt eller tåg, är på jobbet, går i skolan, deltar i ett sammanträde eller besöker ett kafé, en restaurang och så vidare.

Vägen till ett sådant synsätt har varit en lång resa. Så sent som våren 2004 var det en ganska lång debatt här i kammaren om förbud mot rökning i serveringsmiljöer. Moderaterna röstade då emot. I vanlig ordning hänvisade Moderaterna till den frivilliga linjen, en linje som har prövats i årtionden utan framgång och som alltså har gjort det möjligt att fortsätta att utsätta andra för rök. Moderaterna har gjort det till en dålig vana att vara emot de flesta regleringar på detta område. Därefter tycks de tyst acceptera besluten. Och efter ett antal år kommer ingen ihåg att det var någon större debatt i frågan.

I en undersökning som gjordes av Hotell- och Restaurangfacket någon gång i samband med att frågan om rökförbud i serveringsmiljöer togs upp i riksdagen 2004 angav 35 000 restauranganställda att de hade problem med rök på jobbet. Det har nu i efterhand visat sig att beslutet är populärt. Ytterst få personer driver i dag frågan om att ta bort rökförbudet i serveringsmiljöer.

Före beslutet kom en hel rad av olika mer eller mindre ansträngda argument om hur många avigsidor och problem som skulle bli följden om man införde ett rökförbud. Efter beslutet blev det ganska tyst, i det närmaste helt tyst. Antalet restauranggäster minskade inte. Arbetsmiljön blev bättre. Miljön för gästerna blev bättre. Restaurangnäringens branschorganisation krävde ingen återgång utan verkade nöjd.

Detta förlopp är inte unikt. Rökning handlar till stor del om vanemönster och invanda rutiner som man ibland måste ruska om för att komma framåt. I dag skulle ingen komma på tanken att röka på ett sammanträde. Men det gick alldeles utmärkt långt in på 70-talet utan att rökningen ansågs störa övriga personer i lokalen på ett uppseendeväckande sätt.

Prot. 2006/07:89
12 april

*Utlåtande om
grönboken Mot ett
rökfritt Europa:
policyalternativ på
EU-nivå*

Sverige är, som framgår av utskottets utlåtande, ett av få länder i Europa som uppnått WHO:s mål att minst 80 procent av befolkningen skulle vara rökfri år 2000. Vi kan alltså se med viss tillfredsställelse på det arbete som har gjorts. Men arbetet måste fortsätta. Att 7 000 svenskar dör varje år till följd av rökning talar för sig självt.

I grönboken tar man upp frågan om passiv rökning. Nästan 80 000 personer i EU-länderna dör varje år till följd av passiv rökning. Motsvarande siffra i Sverige är 500 personer, alltså nästan exakt det antal som varje år dör i trafiken.

Olika länder har kommit olika långt när det gäller lagstiftning och insatser mot rökning. Mot den bakgrunden stöder jag den linje som anges i utskottets utlåtande – att frågan om rökfria miljöer måste hanteras i varje medlemsland. Det bör dock påpekas att det inte handlar om att påstå att Sverige i alla lägen har en mer framsynt rökpolitik än andra länder.

Debatt och åtgärder sker i en rad andra länder. När det gäller rökförbudet i serveringsmiljöer var Sverige inte först i raden bland EU-länderna, utan det var Irland. Utbyte av erfarenheter och diskussioner om rökning på EU-nivå är utvecklande för alla medlemsstater. Här kan vi från svensk sida tillsammans med andra medlemsstater och framgångsrika länder vara pådrivande och inspirerande i arbetet med att föra Europas länder i positiv riktning när det gäller att minska och begränsa rökningen just för folkhälsans och arbetsmiljöns skull.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till socialutskottets utlåtande om grönboken *Mot ett rökfritt Europa*.

Anf. 162 JAN R ANDERSSON (m):

Herr talman! Rökningen är ett av vår samtids kanske allvarligaste hälsoproblem. Varje dag dör i Sverige omkring 20 personer till följd av rökning. Folkhälsoinstitutet, som räknat på kostnaderna för detta, har konstaterat att rökningen kostar ungefär 26 miljarder bara för Sveriges offentliga ekonomi – detta trots att Sverige kanske är ett av de länder i världen som kommit väldigt långt när det gäller just icke-rökning. Vi har faktiskt nått WHO:s mål om att mindre än 20 procent av befolkningen ska vara rökare. Målet om att minska rökningen är därför fortfarande mycket angeläget.

Detta med att behandla grönböcker är en relativt ny ordning för oss här i riksdagen. Det är väl andra grönboken som är uppe till debatt här. Men det är en nyordning som vi moderater välkomnar. Vi tycker att det är bra att vi på ett tidigt stadium får vara med och påverka den politik som formas ute i Europa. Dock ger detta en ny dimension i olika frågor. Det är ju inte så att vi nu bara kan ta ställning till hur vi rent sakpolitiskt ser på olika frågor. Vi måste också ställa oss frågan hur vi vill att en annan politisk nivå, det vill säga EU, ska driva dessa frågor.

Vi ska alltså här i dag diskutera inte vad vi i Sverige i grunden tycker ska ske med den här politiken utan hur EU ska sköta detta.

På denna punkt är Moderaternas uppfattning klar. EU måste vara tillräckligt starkt för att klara sina uppgifter men också tillräckligt begränsat eftersom många frågor faktiskt bäst löses på det nationella eller på det kommunala planet. Många gånger löses de till och med bäst utan att politiken är inblandad.

Frågorna om folkhälsa är enligt vår mening i allt väsentligt ett nationellt och ett personligt ansvar, inte ett ansvar för EU. I socialutskottet har vi därför inte tagit direkt ställning till något av de policyalternativ som anges i den nu debatterade grönboken. Socialutskottet har endast sagt att man *inte* önskar se dessa frågor reglerade via lag från EU-håll. Moderaterna delar den uppfattningen. Det gör vi inte bara därför att vi inte tycker att EU ska reglera detta utan också därför att vi tror att en lagstiftning i detta läge skulle kunna vara rent kontraproduktiv.

Det vi nu ser i världen är att inställningen till rökningen på många sätt förändras. Av de 27 länder som numera ingår i EU har eller planerar i princip alla staterna ett förbud mot rökning på arbetsplatser och i serveringslokaler.

Jag har helt snabbt gjort en sammanställning av de fakta som finns och konstaterar att runt 95 procent av EU-medborgarna nu bor i länder där rökning i serveringslokaler är förbjuden eller begränsad eller där beslut om detta planeras inom kort.

När man tittar på Europas karta kan man se att det framför allt är de nya EU-länderna som har mest kvar att göra. Slovakien och Slovenien ligger fortfarande långt efter. Bulgarien, som så sent som detta år blivit medlem, har kanske – av lätt insedda skäl – inte kommit lika långt som vi.

Vi kan ändå konstatera att mer eller mindre alla EU-länder aktivt jobbar med åtgärder mot rökning. Alla EU-länder har skrivit under WHO:s deklaration, och nästan alla länder har ratificerat denna. Därför menar vi att det i det läget skulle kunna motverka syftet att avisera mer bindande lagförslag då detta skulle kunna innebära att arbetet i staterna stannar upp. Under tiden som EU skulle arbeta med att ta fram en mer omfattande reglering skulle arbetet med fortsatta åtgärder förmodligen ligga nere på många ställen.

Vi moderater menar också att det är mycket viktigt att medlemsländerna själva kan vidta åtgärder för att nå målet om minskade skador på grund av tobaksrök. I Europa ser det olika ut. En del länder har en lång tradition av demokrati, rättsstat och marknadsekonomi, medan andra länder helt nyligen genomfört sina första demokratiska val på väldigt många år. Europas stater ser annorlunda ut. Men det är också det som ger Europa dess styrka. De här olikheterna måste vi acceptera.

I en till synes så banal fråga som den om rökningen finns det ingen *quick fix* eller patentrösning när det gäller hur rökningen ska åtgärdas. Även om vi kan lära mycket av varandra måste åtgärderna se olika ut i olika länder. Det finns ju också i våra kulturer olika uttryck som representerar olika saker. Låt mig helt kort ge ett exempel.

Tyskland hade under andra världskriget en ganska tydlig icke-demokratisk, diktatorisk, regim. Adolf Hitler ledde landet. Han var en tydlig icke-rökare. Detta syntes också väldigt tydligt i Tyskland i den propaganda som fanns under tiden för andra världskriget. Detta ledde till att det efter kriget för många blev en frihetshandling att tända en cigarett ute på gatan. Att röka en amerikansk cigarett var för en del tyskar en handling som visade att man var mot det gamla och för det nya, att man var för en demokratisering och såg framåt.

Jag tycker att det är ett exempel som visar att vi har väldigt olika försättningsar, vilket också kräver olika åtgärder i de olika medlemsstaterna.

Om vi som politiker menar att andra länder eller unioner inte ska bestämma över frågor där vi tror oss vara de som bäst vet hur de kan lösas i Sverige är det väl också vår skyldighet att inta samma hållning gentemot andra länder. Jag tror inte att vi kan införa den svenska modellen på alla områden. För oss moderater är det därför en naturlig hållning att förorda begränsade gemenskapsinitiativ när det gäller att förebygga skador till följd av tobaksrökning. Det vi inte vill att andra ska besluta för oss, det ska vi heller inte besluta för andra – hur välmenat det än må vara.

Herr talman! Med anledning av detta vill Moderaterna förorda policyalternativ 1 eller policyalternativen 1 och 2 i kombination och i övrigt överlämna ärendet med dessa nyss framförda synpunkter.

Anf. 163 CHRISTER ENGELHARDT (s) replik:

Herr talman! Jag lyssnade noga på vad Jan R Andersson sade här i talarstolen och är väl införstådd med det sätt på vilket vi har tagit fram dokumentet och naturligtvis med hur det ska användas. Jag måste ändå få belysa följande – väl medveten om att den här debatten inte är en debatt om rökfria serveringsmiljöer, för den debatten hade vi förra mandatperioden. Ändå lyfts det argumentet in i utskottets ställningstagande när det gäller texten kring grönboken. Där lyfter vi bland annat fram att, som det står i utskottstexten, lagändringarna har bidragit till att påverka förhållningssättet till rökning och till tobak. Tobakspolitiken har skärpts, och utskottet har erfarit att genomförandet av den ändrade lag om rökfria serveringsmiljöer som trädde i kraft den 1 juni 2005 har fungerat mycket väl och lett till en förbättrad personalhälsa, en förbättrad arbetsmiljö och så vidare.

Det här är ändå tecken på att vi visar på vilka vägar som vi i Sverige valt och som varit väldigt lyckosamma i vårt arbete för att bekämpa rökningen och för att kunna hitta rökfria serveringsmiljöer, underlätta för personalen på restauranger och kaféer och så vidare. Tydligt har det här mottagits väldigt positivt ute i samhället.

Det här är ändå signaler som vi skickar med när vi talar om hur vi gjort. Vi har uppnått ett väldigt lyckat arbetssätt, och vi har stävjat rökningen och kommit mycket långt i det här sammanhanget.

Som jag sade i mitt huvudanförande ser jag detta som att vi också ska vara med och bidra till debatten och diskussionen i EU. Min fråga till Jan R Andersson är om Moderaterna i det här fallet har bytt uppfattning i förhållande till den ställning man intog förra gången, alltså då vi behandlade betänkandet om rökfria serveringsmiljöer.

Anf. 164 JAN R ANDERSSON (m) replik:

Herr talman! Jag vet inte om Christer med det han anför här avser det utskott där jag suttit med och behandlat frågan eller om det gäller tidigare riksdagsledamöters hantering av frågan.

Låt mig säga att det i sådana här frågor trots allt är viktigt att lära sig av andra, att vi har en öppen attityd och ser vad som kan göras.

Till syvende och sist tror jag ändå att det är viktigt att man har känsla för den opinion som finns, framför allt när det gäller beslut på EU-nivå.

Om EU skulle gå in och reglera möjligheten att röka tror jag att det i många länder till och med skulle kunna skada processen och skada EU:s förtroende och möjlighet att vidta vidare åtgärder. Jag tror att det här är en fråga där man ska göra som Sverige, att den bäst styrs från Sverige. Vi som känner Sverige väl ska se till hur vi utformar vår antirökningspolitik. Jag tror att det har en stor del i framgången för oss att vi inte har använt importerade recept utan har utgått från den opinion som har funnits i landet. Så som det ser ut i dag står sig den opinion som finns för det beslut som fattades om rökfria restauranger väldigt stark. Det finns i dag ingen som ifrågasätter det beslutet. Man kan givetvis fundera på vad man tyckte vid det tillfället, men det lämnar jag därhän. Det är viktigt i den här debatten att vi funderar på vad vi vill att EU ska göra i denna fråga, och där har vi moderater varit tydliga.

Anf. 165 CHRISTER ENGELHARDT (s) replik:

Herr talman! Jag refererar naturligtvis till den debatt som vi hade när vi debatterade den här frågan i kammaren utifrån ett utskottsbetänkande och en proposition om rökfria serveringsmiljöer. Då hänvisar jag naturligtvis till den dåvarande ledamoten i utskottet med partibeteckningen Moderaterna, som var det enda parti som inte stod bakom det utskottsbetänkande och den proposition som då låg på riksdagens bord. Man hade en reservation som man yrkade bifall till. I övrigt skulle man inte delta i beslutet ifall det inte fanns majoritet för Moderaternas reservation. I det fallet hänvisar jag till Moderaternas politik som var gällande åtminstone under förra mandatperioden och som det gavs uttryck för såväl i socialutskottet som i kammaren när vi behandlade den frågan.

Jag vill lyfta in det i det här sammanhanget eftersom det här är en så tydlig del av utskottets ställningstagande i utlåtandet. Det är ändå signaler vi skickar om att det här är vägar som har varit bra i Sverige när det gäller att minska rökningen och skapa ett hälsosammare samhälle för såväl personal som krog- och kafégäster. Man sade då tydligt från moderat håll att det här måste lösas på frivillig väg. Vi insåg att det inte riktigt skulle ha funkad i Sverige. Då kan vi hamna i den situationen att vi på EU-nivå måste vidga perspektivet och säga att man kanske inte når fram på frivillig väg. Kanske hamnar vi inför det faktum att vi måste börja prata om lagstiftning. Det vore i så fall intressant att höra Moderaternas ståndpunkt. Har den ändrats i förhållande till den diskussion vi hade när vi behandlade ärendet förra gången?

Anf. 166 JAN R ANDERSSON (m) replik:

Herr talman! Min syn på folkhälsa handlar om att det mer ska vara morötter och mindre piskor. Det samhälle som vi lever i i dag är starkt individualiserat och har en annan kraft än tidigare, också vad gäller det som är enskilt. Därför tror jag att man måste ha en annan folkhälsopolitik som mer handlar om morötter. Vi ser också att det som sker i samhället just nu utan egentligen så mycket politisk inblandning leder till ett förändrat beteende hos människor. Folk har ett större intresse för sin egen hälsa, och det är viktigt. Det viktigaste ansvaret i de här frågorna är ofta det personliga.

Det beslut som fattades under den förra mandatperioden om rökförbud tror jag personligen är irreversibelt. Jag tror inte att det är någon som

Prot. 2006/07:89
12 april

*Utlåtande om
grönboken Mot ett
rökfritt Europa:
policyalternativ på
EU-nivå*

vill gå tillbaka till frivilligheten. Det är ungefär så det fungerar. I grunden har det varit ett huvudsakligen lyckat beslut. Däremot tror jag att det är farligt om vi här i svenska riksdagen säger att det vi har gjort i Sverige vill vi att man ska göra i de andra 26 länderna. Det tror jag är en farlig utveckling om vi försöker berätta för andra vad de ska göra och försöker pådyvla den svenska modellen på andra länder. Det tror jag inte är bra. Däremot är det viktigt att vi tittar på andra och lär oss. Det är det som sker lite grann i den här diskussionen om grönboken och i folkhälsoarbetet både i landsting och i kommuner och även i EU-institutioner. Det tror jag är väldigt bra.

Låt mig till slut säga att jag tror att den här frågan är lite större än så. Det handlar lite grann om vad EU ska göra eller inte göra. Där har Moderaterna sin syn tydlig, att om man ska ha ett starkt EU som kan göra saker, så ska det inte ha för mycket uppgifter. Folkhälsan är inte EU:s viktigaste uppgift, även om den givetvis är en del. Men om man påtvingar andra länder beslut som de inte vill ha försvagar man enligt min åsikt hela EU.

Anf. 167 LARS-IVAR ERICSON (c):

Herr talman! Riksdagens postfack innehåller mycket post, och när vi ledamöter hämtat posten passerar vi ett tidningsställ där vi kan få mera information. Där fann jag tidningen Tobak & Mer, och i denna tidning fanns rubrikerna "Ljudterapi botar kol", "Packad, vild och fräsch Mini, nya länder, säljer starkt", "Ny cigarill med smak av kaffe", "Ring och säg tobak mer så skickar vi ett förnämt startpaket."

I mitt postfack fanns tidningen Fri som berättar om rökavvänjning, och där fanns rubrikerna "Blodkärl läker vid rökstopp" och "Rökning fördubblar TBC-risken", "Hon har räddat livet på 900 patienter". Det var en artikel som handlade om en psykolog som jobbar med rökavvänjning.

Det var några exempel på det informationsflöde som når oss ledamöter och som man kan säga anknyter till det grönboksbudskap som vi diskuterar i dag.

Centerpartiet välkomnar grönboken, för vi anser att rökning, både aktiv och passiv, är en allvarlig folkhälsofara. Vi noterar att antalet cancerfall i Europa fortsätter att öka. Under 2006 diagnostiserades 3,2 miljoner nya fall i EU-länderna. Den cancerform som orsakar flest dödsfall är lungcancer på grund av rökning. Sverige har över en miljon rökare. Samhällskostnaden för rökare uppgår till 26 miljarder årligen. Rökare är i genomsnitt sjukskrivna åtta dagar mer per år än icke-rökare.

Alla insatser som görs för att minska rökningen är värdefulla. Att andelen rökare av befolkningen minskar ser vi som ett hoppfullt tecken på att människor blir mer och mer medvetna om rökningens faror. Att rökningen minskar bland unga är extra positivt. Det är värdefullt med skolans upplysningsverksamhet. Jag vill lyfta fram konceptet Tobaksfri duo. Det är ett kontrakt som eleverna skriver där de lovar att avhålla sig från rökning och snus. Det var mycket framgångsrikt.

En mycket positiv åtgärd var införandet av rökfria serveringar i Sverige. På så sätt har personalens hälsa och arbetsmiljö förbättrats. Talar vi med restaurangbesökare får vi höra att både mat och dryck upplevs som godare utan besvärande röklukt, och allergiker har fått helt nya möjligheter att gå ut och äta.

Hur är läget inom EU när det gäller tobak och rökning? Jag ska ta några exempel. EU ger stöd till tobaksodlingen genom jordbruksstöd. År 2005 uppgick stödet från EU till tobaksodling till ungefär 936 miljoner euro. En stor del av stödet gick till grekiska odlare. Vid mitt besök i Grekland träffade jag några av dem, och de sade: Den tobak vi odlar är så dålig att vi kan exportera den bara till Ryssland. Vi skulle gärna odla något annat, men vi kan inte vara utan EU-bidrag.

Den tyska regeringen backade redan efter en vecka från förslaget att införa en nationell tobakslag som förbjuder rökning på restauranger, nattklubbar, diskon, i skolor och i offentliga byggnader. England inför rökförbud den 1 juli i år. Det gäller på pubar, klubbar och många andra offentliga lokaler. Detta rökförbud röstades igenom med stor majoritet i parlamentet tidigare i år.

Så har vi Europaparlamentet. Efter bara sex veckors totalförbud i Europaparlamentet togs rökförbudet bort. Nu ska man i stället bygga rök-
rum med dyra ventilationsanläggningar.

Herr talman! Från Centerpartiet ser vi grönboken *Mot ett rökfritt Europa* som en positiv väckarklocka för alla länder. Den är nu ute på remiss i Sverige, och vi hoppas att det är samma förfarande i de andra EU-länderna. Vi kommer med intresse att ta del av remissvaren. Vi tycker att väckarklockan bör ringa i alla länder och ge upphov till diskussioner och beslut om fler rökfria miljöer.

Vi behöver också få bättre metoder för rökavvänjning. I de olika länderna kan man också diskutera ett totalförbud mot tobaksreklam. I det sammanhanget ska man ta upp den indirekta tobaksreklamen som man får genom filmer. Och det är inte bra att kläder säljs under samma varumärke som cigaretter.

Vi behöver också inom EU få ett samtal och ett beslut om tobakssubventionerna med stora belopp. Jag vet att vår centerpartist Lena Ek är pådrivande i denna viktiga fråga.

Traditionen bjuder att jag ska ge vidare ett latinskt citat, och det får bli ett som jag har använt tidigare: *vestigia terrent* – spåren förskräcker. Ja, att spåren förskräcker gäller verkligen om rökningens effekter. Vi får aldrig sopa igen spåren utan måste ta dem på största allvar. Då har vi tagit vara på grönbokens budskap.

Jag yrkar bifall till utskottets utlåtande över grönboken.

Anf. 168 MARIA LUNDQVIST-BRÖMSTER (fp):

Herr talman! Det känns oerhört glädjande att kommissionen nu har tagit detta initiativ inom tobaksområdet och att vi i riksdagen på detta sätt får förmedla vår syn på tobaksförebyggande arbete. Kommissionen vill på detta sätt skapa en öppen offentlig debatt inom EU. I det här fallet handlar det om den passiva rökningens skadeverkningar.

Enligt kommissionen avlider mer än 79 000 personer per år av passiv rökning varav 500 personer per år i Sverige. Vi har i Sverige ändå kommit långt inom det tobaksförebyggande arbetet. Den lagändring om rökfria serveringsmiljöer som gjordes 2005 har ju fallit mycket väl ut och har starkt stöd bland allmänheten.

Herr talman! 2005 i juli anslöt sig Sverige till WHO:s ramkonvention om tobak. Det innebär att varje land har skyldighet att begränsa tobakskonsumtionen. I år ska en rapport avlämnas för Sveriges del.

Vi kan konstatera att mycket pågår för att minska konsumtionen, och flera av artiklarna i konventionen har påbörjats men är inte uppfyllda. Vi har dock inte något handlingsprogram för hur vi ska uppnå de nationella tobaksmålen till 2014. Dessa mål är bland annat en tobaksfri livsstart, en halvering av antalet ungdomar som börjar röka och snusa, en halvering av rökningen bland de grupper som röker mest och att ingen ofrivilligt ska utsättas för tobaksrök.

Herr talman! Jag tycker ändå att vi har kommit en bit på väg. Vi har uppnått WHO:s mål på tobaksområdet, nämligen att minst 80 procent av befolkningen skulle vara rökfri år 2000. Folkpartiet tycker därför att det är viktigt att Sverige både inom EU och internationellt aktivt stöder arbetet mot tobaksbruk. Där har våra landsting på många håll bidragit på ett mycket positivt sätt.

I Västerbottens län har man i flera år arbetat med tobaksfri duo. Det handlar om att redan i årskurs 6 bilda ett partnerskap mellan barn och förälder. Detta arbete började som ett projekt men är nu permanent, och det sker i samarbete mellan FoUU-stab och folktandvården. Resultaten har varit goda och i dag finns evidens på metoden. I Västerbotten har rökningen faktiskt minskat bland våra ungdomar.

Den traditionella ANT-undervisningen är också viktig i det förebyggande arbetet. Vi vet att bruket av tobak och alkohol hänger ihop. Inom primärvården erbjuds rökavvänjning. Att gravida kvinnor röker har blivit allt ovanligare. Många landsting har varit rökfria i många år men inte tobaksfria. I ett tobaksfritt landsting tittar man på såväl organisationen som medarbetarna och patienterna. När det till exempel gäller patienterna handlar det i de här fallen om att ge patientinformation kring tobak. Man ställer frågor om rökning, det förs in i journalen och det följs upp. Man ger rådgivning, erbjuder tobaksavvänjning och även preoperativ avvänjning. Det har nämligen visat sig att rökstopp före planerad operation leder till en betydande minskning av komplikationer såsom infektioner, behov av intensivvård eller reoperationer.

Även om vi har kommit långt i det tobaksförebyggande arbetet får vi inte sitta still i båten. När vi pratar om rökningens skadeverkningar och den passiva rökningens skadeverkningar kopplar vi det ofta till cancer och hjärt-kärlsjukdomar. Vi glömmer ofta bort den andra stora folksjukdomen som ökat och som faktiskt också gått ned i åldrarna, nämligen KOL. Vid ett besök som jag gjorde under en dag vid en lungklinik blev jag mycket bestört då jag såg att en majoritet av patienterna hade KOL och att många av dem var väldigt unga.

Herr talman! Till sist några ord om snuset. Det har för många ungdomar men även för vuxna blivit ett alternativ till rökning. Man slutar röka och börjar snusa. I Karolinska Institutets rapport från 2005 påvisades några vetenskapligt etablerade effekter, men den visade också på många oklarheter rörande hälsoriskerna. Här vill Folkpartiet se ytterligare forskning.

Herr talman! Det är angeläget att såväl vetenskapligt som folkhälso-politiskt snarast utvidga kunskapen om snusets hälsoeffekter. Vi behöver bara gå tillbaka till 60-talet och vad vi då kände till om rökningen och dess skadeverkningar.

Herr talman! Jag vill avsluta med att yrka bifall till utlåtandet om grönboken *Mot ett rökfritt Europa*.

Anf. 169 CHATRINE PÅLSSON AHLGREN (kd):

Herr talman! Jag tycker att det är mycket bra att EU vill inleda en gemensam och samordnad insats för ett rökfritt Europa. Man vill ha en bred samrådsprocess och en öppen offentlig debatt. Det tycker jag känns som ett steg i rätt riktning.

Vi vet att vi i Sverige har kommit väldigt långt. 1979 rökte två miljoner svenskar. Nu år 2007 röker ungefär en miljon svenskar. Det är alldeles för många, men det har ändå hänt mycket.

Det är inte så länge sedan, herr talman, som man inte accepterade att passiv rökning kunde leda till sjukdom, att man kunde drabbas av passiv rökning. Jag kommer väl ihåg när det första fallet accepterades som en arbetsskada, en person som hade drabbats av passiv rökning på jobbet.

Det här måste vi ta till oss som politiker. Då tror jag att vi inte får välja mellan antingen EU-satsningar, nationella satsningar, ideella satsningar eller satsningar i skolan utan att vi behöver alltihop för att nå vårt mål.

Det är viktigt att vi informerar i andra länder om de positiva exempel som vi har i Sverige och för all del också i andra delar av vårt land.

Min kollega Maria som talade här före mig nämnde snuset. Jag läste om en spännande lärare som heter Olle Hjerpe. Han jobbar på Kvarnbergsskolan i Huddinge söder om Stockholm. Han bestämde sig för att sluta snusa. Men han bestämde sig för något mer. Han var nämligen lärare på ett ishockeygymnasium med 22 platser. Det brukar vara 100 elever som söker dit. Skolan har som inträdeskrav att man ska vara snusfri och rökfri. Vad händer då om man börjar snusa eller röka under gymnasietiden? Man blir inte utkastad från skolan, men i stället för att vara med på hockeylektionerna får man göra projektarbete om snus och annan tobak. Det var djärvt, tyckte jag. Han fick våldsamt mycket mothugg i början. Men det visar sig att nu är snuset utrotat. Det finns ingen som snusar och alltså finns det inga förebilder. Det är inget problem längre.

”Vi gav dem ett erbjudande som de inte kunde säga nej till, och vi nådde den som var trendskapare”, säger Olle Hjerpe.

Sådana positiva saker tycker jag att vi ska vara måna om att ta fram i detta arbete. Det är i väldigt hög grad eldsjälarna som når dit man vill. Det ska vi understödja från samhället.

Jag tror mycket på att erövra fria zoner. Vi har sett hur väl det har fungerat när det gäller rökning på krogen. Man behöver inte så mycket tillsyn, utan det finns tillsyn i varenda människa som är där. Egentligen borde varje arbetsplats vara rökfri.

Vi har ändå nått WHO:s mål att högst 20 procent av befolkningen ska vara rökare år 2000. Det är uppmuntrande när man tänker på andra samhällsområden, inte minst alkoholen.

Men vi måste erkänna att trots placeringen år 2000 hamnade Sverige bara på sjätte plats bland EU-länderna år 2004 beträffande omfattningen av åtgärder mot tobaken. Det som då framför allt drog ned den svenska placeringen var den låga skattesatsen. Men regeringen höjde från den 1 januari skatterna på alla tobaksvaror, vilket visar att denna regering är ambitiös med att föreslå saker.

Men jag och regeringen vill se ännu mer fart i arbetet. Det handlar om att försöka stimulera inne i landstingen. Det är också viktigt när man talar

Prot. 2006/07:89

12 april

*Utlåtande om
grönboken Mot ett
rökfritt Europa:
policyalternativ på
EU-nivå*

om drogproblem, alkohol och andra droger, att man även för in tobaken. Regeringen fortsätter också att stödja den nationella Sluta-röka-linjen.

Det är också viktigt med ett heltäckande föräldra- och familjepolitiskt stöd i Sverige. Där finns många positiva exempel på att det är huvudspåret för att få effekt, oavsett om vi talar om kriminalitet, alkohol, rökning eller vad det kan vara.

Vi ska verkligen använda de möjligheter som vi har till det ökade samrådet. Jag vill slå ett slag för WHO:s tema tobaksfria dagen den 31 maj i år. Då är miljön huvudfrågan, och man hoppas att alla länder på olika sätt ska lyfta fram frågan om hur man kan förbättra miljön. Då, herr talman, har vi kommit ett steg till mot ett rökfritt Europa. Jag yrkar bifall till utlåtandet om grönboken.

Anf. 170 ELINA LINNA (v):

Herr talman! Socialutskottet är enigt i sin bedömning att frågan om rökfria miljöer på EU-nivå även i fortsättningen bör beslutas i former som inte innebär någon bindande lagstiftning. Den nuvarande ordningen är enligt Vänsterpartiet en bra ordning. I många frågor på EU-nivå skiljer sig medlemsländernas lagar och regler åt, så också i denna fråga. Och det är inget fel med det.

EU:s 27 medlemsländer är olika och enligt min och Vänsterpartiets mening suveräna att besluta om hur man på bästa möjliga sätt arbetar mot passiv rökning. Lösningarna kanske kommer att se olika ut och det kanske kommer att ta olika lång tid att komma fram till tobakslagar som är anpassade till WHO:s konvention för tobakskontroll. Något land kanske inte ens har ratificerat konventionen utan måste börja med det. Men jag är säker på att samtliga europeiska länder är måna om sin befolknings hälsa och med informationskampanjer och egen lagstiftning kommer att sträva efter ett rökfritt land. Jag förutsätter nu att regeringen i sitt yttrande för fram socialutskottets bedömning. Jag hade hoppats att ministern skulle vara närvarande så att hon hade kunnat lyssna på vad vi tycker i denna fråga.

Det som förvånar mig när jag läser grönboken är de storslagna orden i titeln: *Mot ett rökfritt Europa*. Jag undrar hur kommissionen har tänkt. Har kommissionen ambitioner att inleda en samrådsprocess med resten av Europa också? Är de 21 länderna som inte är medlemmar i EU informerade om detta?

Jag kan inte heller låta bli att förvånas över de motstridiga budskap som EU sänder beträffande tobaken. Detta har tagits upp tidigare här i talarstolen. Å ena sidan påminner man om de över 79 000 vuxna personer som varje år dör av passiv rökning. Det är en förfärligt hög siffra, det kan vi alla vara överens om. Å andra sidan ger EU varje år 9 miljarder kronor i stöd till tobaksodling i Grekland, Spanien och Italien. Inte ett ord om stödet eller rättare sagt om stoppet till stödet till tobaksodlare finns i grönboken! Vi har också hört tidigare att tobaken är av en sådan låg kvalitet att odlarna själva inte vill röka den.

Jag anser att den svenska regeringen tydligt måste arbeta för att stoppa stödet till tobaksodlingarna i samband med nästa budgetförhandling på EU-nivå. Även jordbrukspolitiken måste omfattas av folkhälso-perspektivet!

Herr talman! Vi har kommit långt i Sverige när det gäller rökfria miljöer. Men det har inte gått i en handvändning, och alla beslut har inte heller varit så populära. Själv var jag med om att fatta beslut i Sörmland om ett generellt rökförbud i landstingets samtliga allmänna och gemensamma lokaler redan 1988. Det var inte något enhälligt beslut i landstingsfullmäktige och mottagandet av beslutet var inte enbart positivt. I dag är det annorlunda, vi har inte enbart en policy för ett rökfritt landsting utan också en länsövergripande tobaksstrategi i Sörmland. Jag tror att det ser ut så på många håll i Sverige.

Men vi ska inte slå oss till ro i tron att vi har byggt strukturer som eliminerar rökningen i samhället. Visst är till exempel förbudet mot att röka på restauranger och serveringsställen ett stort och viktigt steg för att förhindra ohälsa genom passiv rökning. Och personalen och restaurangbesökare är enbart positiva till rökförbudet.

Vi i Vänsterpartiet menar att det är viktigt att vi inte avstannar i arbetet med att få en ökning av de rökfria zonerna. Vi föreslår att Folkhälsoinstitutet får i uppdrag att utreda vilka offentliga mötesplatser i samhället som i dag inte nås av rökförbudet. Utifrån en sådan utredning anser vi att regeringen därefter bör lägga fram ett förslag för hur dessa mötesplatser kan göras rökfria och därmed tillgängliga för alla.

Herr talman! Jag vill avsluta med att citera ur betänkandet *Mål för folkhälsan* som bygger på regeringens proposition från hösten 2002. I målområde 11 fastslås bland annat ”en tobaksfri livsstart från år 2014” och ”att ingen ofrivilligt ska utsättas för rök i sin omgivning”.

Det är mål som vi har beslutat om här i kammaren och som förpliktar till att vi ska fortsätta arbetet för att minska tobaksbruket i vårt land, och det ska vi göra oberoende av vilka påbud som än kommer från EU.

Anf. 171 THOMAS NIHLÉN (mp):

Herr talman! Denna debatt syftar vad jag har förstått till att vi från de olika partierna ska klargöra våra ställningstaganden kring grönboken *Mot ett rökfritt Europa*. Dock borde det vara EU i stället för Europa i titeln, vilket Elina Linna påpekade.

Jag kan tycka att det känns lite svårt att ha någon konstruktiv debatt om denna grönbok eftersom vi uppenbarligen är helt överens om de skrivningar som vi gemensamt har tagit fram i utskottets utlåtande och som vi från Miljöpartiet också ställer oss oreserverat bakom. Om det behövs yrkar jag bifall till förslaget i utlåtandet.

När jag nu har lyssnat på tidigare talare förstår jag att detta är ett tillfälle att klargöra våra respektive partiers åsikter om tobaksfrågan i stort. Det tänkte jag också göra.

Tobaksrökning är fortfarande den enskilt största riskfaktorn för sjukdom och för tidig död. Enligt Folkhälsoinstitutet dör ca 6 400 personer i förtid av sin rökning. Rökning är fortfarande en av de viktigaste orsakerna till hjärt-kärlsjukdomar bland både män och kvinnor. Lungcancer är världen över i dag den vanligaste dödsorsaken av alla cancersjukdomar. Passiv rökning leder till allvarliga hälsoförsämringar och orsakar minst 500 dödsfall per år i Sverige.

Enligt en studie gjord på uppdrag av Folkhälsoinstitutet börjar drygt 17 000 ungdomar röka varje år. Förebyggande arbete mot tobaksbruket en av de mest kostnadseffektiva åtgärder som finns för att förbättra folk-

hälsan. Beräkningar visar att tobaksanvändningen medför kostnader om minst 26 miljarder per år i produktionsbortfall och sjukvårdskostnader.

Miljöpartiet vill att kraftigt höjda skattesatser på tobaksvaror ska kombineras med ett totalt reklamförbud för tobaksvaror. Här har ju också den nya regeringen genomfört en kraftig skattehöjning, vilket vi tycker är väldigt positivt.

Vi vill också se ökad information i skolan och i samhället i stort om tobakens skadeverkningar. Den nationella samordningen, som sker i enlighet med WHO:s ramkonvention och som utgår från Statens folkhälsoinstitut, fyller en viktig funktion. Det saknas dock fortfarande ett handlingsprogram för att uppnå de nationella tobaksmålen 2014.

Likasa är det viktigt med ett fortsatt stöd till Sluta-röka-linjen och de frivilligorganisationer som jobbar med tobaksprevention.

Det är också viktigt att det tobakspreventiva arbete som sker inom vården fortsätter. Vi tycker att det behöver tas krafttag så att landets alla vårdcentraler kan erbjuda rökavvänjning. I dag kan färre än hälften av vårdcentralerna erbjuda det.

Miljöpartiet anser att regeringen bör låta utreda behovet av och hur ett licensförfarande på lämpligt sätt skulle kunna utformas för tobaksförsäljning. Det finns goda skäl till att göra det tydligt vilka regler som gäller, till exempel vikten av att inte sälja till minderåriga, möjlig egenkontroll av rutiner för personalen och krav på kunskap om nikotinets och tobakens skadeverkningar.

Som flera talare tidigare har tagit upp blev rökförbudet på restauranger och i andra serveringsmiljöer en succé. Det är alla överens om i dag. Det är dock fortfarande svårt för dem som inte röker att vistas på många platser i samhället utan att utsättas för passiv rökning. Vi anser att nästa steg kan vara att göra fler offentliga platser utomhus rökfria. Självklart är det svårare att utomhus avgränsa områden för rökare, men försök bör ändå göras. För rökarna kan det – precis som den tidigare reformen på restauranger och i serveringsmiljöer gjorde – kanske underlätta att röka mindre eller att ta steget till att sluta om man begränsar tillgängligheten ytterligare.

I flerfamiljshus kan passiv rökning vara ett stort problem. Moderna bostäder är ofta byggda med centrala ventilationssystem som innebär att bostaden är utsatt för ett ständigt undertryck. Detta leder till att tobaksrök från en balkong lätt tränger in i en lägenhet ovanför om ett fönster står öppet.

Sammanfattningsvis, herr talman, finns det mycket kvar att göra för att ytterligare minska rökningens negativa effekter. I första hand ska vi vara ett föregångsland genom olika aktiva insatser och lagstiftning på det nationella planet för ett fortsatt intensivt tobakspreventivt arbete. Vi ska dock även agera på den internationella arenan i denna så helt avgörande folkhälsofråga.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 18 april.)

Anmälades och bordlades

Propositioner

2006/07:109 Införande av trängselskatt i Stockholm

2006/07:111 Bättre möjligheter till tidsbegränsad anställning, m.m.

Motioner

med anledning av prop. 2006/07:59 Vissa sjukförsäkringsfrågor m.m.

2006/07:Sf16 av Gunvor G Ericson m.fl. (mp)

2006/07:Sf17 av LiseLotte Olsson m.fl. (v)

2006/07:Sf18 av Tomas Eneroth m.fl. (s)

med anledning av prop. 2006/07:61 Vissa bostadspolitiska åtgärder

2006/07:C2 av Christina Zedell m.fl. (s)

2006/07:C3 av Egon Frid m.fl. (v)

2006/07:C4 av Carina Moberg m.fl. (s)

2006/07:C5 av Marie Nordén och Berit Andnor (s)

2006/07:C6 av Jan Lindholm (mp)

med anledning av prop. 2006/07:77 Ersättning vid smittsamma djursjukdomar, m.m.

2006/07:MJ3 av Tina Ehn och Helena Leander (mp)

med anledning av prop. 2006/07:79 Upphovsmannens rätt till ersättning vid vidareförsäljning av originalkonstverk (följerätt) – genomförande av direktiv 2001/84/EG

2006/07:N13 av Siv Holma m.fl. (v)

med anledning av prop. 2006/07:80 Bidragsbrottslag

2006/07:Sf19 av Kalle Larsson m.fl. (v)

2006/07:Sf20 av Tomas Eneroth m.fl. (s)

2006/07:Sf21 av Gunvor G Ericson m.fl. (mp)

med anledning av prop. 2006/07:83 Fortsatt svenskt deltagande i den internationella säkerhetsstyrkan i Afghanistan

2006/07:U4 av Hans Linde m.fl. (v)

2006/07:U5 av Urban Ahlin m.fl. (s)

2006/07:U6 av Peter Rådberg m.fl. (mp)

med anledning av prop. 2006/07:86 Vissa skolfrågor

2006/07:Ub14 av Rossana Dinamarca m.fl. (v)

2006/07:Ub15 av Marie Granlund m.fl. (s)

2006/07:Ub16 av Mats Pertoft m.fl. (mp)

med anledning av prop. 2006/07:89 Ytterligare reformer inom arbetsmarknadspolitiken, m.m.

2006/07:A28 av Josefin Brink m.fl. (v)

2006/07:A29 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s)

2006/07:A30 av Berit Andnor m.fl. (s)

2006/07:A31 av Ulf Holm m.fl. (mp)

med anledning av prop. 2006/07:97 Avskaffande av åldersgränsen för
privatpraktiserande läkare och sjukgymnaster
2006/07:So17 av Elina Linna m.fl. (v)
2006/07:So18 av Ylva Johansson m.fl. (s)
2006/07:So19 av Thomas Nihlén m.fl. (mp)

med anledning av skr. 2006/07:114 Strategisk exportkontroll 2006 –
krigsmateriel och produkter med dubbla användningsområden
2006/07:U7 av Hans Linde m.fl. (v)
2006/07:U8 av Urban Ahlin m.fl. (s)
2006/07:U9 av Bodil Ceballos m.fl. (mp)

med anledning av framst. 2006/07:RRS23 Riksrevisionens styrelses
framställning angående genetiskt modifierade organismer i foder,
livsmedel och industriråvaror
2006/07:MJ2 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v)

14 § Anmälan om interpellationer

Anmälades att följande interpellationer framställdes

den 12 april

2006/07:468 Svensk spelmarknad

av *Lars Wegendal* (s)
till finansminister Anders Borg (m)

2006/07:469 Bostadspolitik

av *Lars Mejern Larsson* (s)
till statsrådet Mats Odell (kd)

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabb-
protokoll tisdagen den 17 april.

15 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 12 april

2006/07:1004 Offentlig upphandling

av *Anne Marie Brodén* (m)
till finansminister Anders Borg (m)

2006/07:1005 Ökade lokalkostnader för Ams

av *Johan Löfstrand* (s)
till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

2006/07:1006 Insatser för effektivare energianvändning

av *Lennart Axelsson* (s)

till näringsminister Maud Olofsson (c)

2006/07:1007 Elevers studietakt

av *Jan R Andersson* (m)

till statsrådet Jan Björklund (fp)

2006/07:1008 Svenska lokalproducenters möjlighet att sälja via Systembolaget

av *Jan R Andersson* (m)

till statsrådet Maria Larsson (kd)

2006/07:1009 EU:s gemensamma ståndpunkt gentemot Burma

av *Bodil Ceballos* (mp)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

2006/07:1010 Litteraturförsörjning för asylsökande

av *Veronica Palm* (s)

till statsrådet Tobias Billström (m)

2006/07:1011 Oskyldiga personer i kronofogdens register

av *Ronny Olander* (s)

till finansminister Anders Borg (m)

2006/07:1012 Ersättande av plastpåsar med miljövänliga papperspåsar i handeln

av *Ameer Sachet* (s)

till miljöminister Andreas Carlgren (c)

2006/07:1013 Upparbetningsanläggningen Sellafeld

av *Tina Ehn* (mp)

till miljöminister Andreas Carlgren (c)

2006/07:1014 Bristyrken på arbetsmarknaden

av *Ameer Sachet* (s)

till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 17 april.

16 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Anmäldes att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 12 april

2006/07:939 Minska förekomsten av hälsofarliga partiklar

av *Karin Svensson Smith* (mp)

till miljöminister Andreas Carlgren (c)

2006/07:943 Uttjänt vindkraft

av *Sinikka Bohlin* (s)

till miljöminister Andreas Carlgren (c)

2006/07:945 Åtgärder angående svenskt bolag i Sudan

av *Peter Hultqvist* (s)

till statsminister Fredrik Reinfeldt (m)

2006/07:963 Kalkning av sjöar och vattendrag

av *Carina Hägg* (s)

till miljöminister Andreas Carlgren (c)

2006/07:974 Nya hastighetsgränser och klimatpåverkan

av *Désirée Liljevall* (s)

till statsrådet Åsa Torstensson (c)

2006/07:975 Risk att utsättas för könsstämpning och rätt till asyl

av *Alf Svensson* (kd)

till statsrådet Tobias Billström (m)

2006/07:976 Rättelse i kronofogdemyndighetens register

av *Anne-Marie Wallouch* (v)

till finansminister Anders Borg (m)

2006/07:977 Minskade anslag till kalkning

av *Stefan Attefall* (kd)

till miljöminister Andreas Carlgren (c)

2006/07:979 Felaktiga uppgifter i kronofogdemyndighetens register

av *Carl B Hamilton* (fp)

till finansminister Anders Borg (m)

2006/07:983 Sveriges Radios uppdrag och minskad lokal sändningstid

av *Siv Holma* (v)

till kulturminister Lena Adelsohn Liljeroth (m)

2006/07:984 Återföring av samiska kvarlevor

av *Rolf K Nilsson* (m)

till jordbruksminister Eskil Erlandsson (c)

2006/07:987 ”Fritt val” men utan kollektivavtal

av *Eva Olofsson* (v)

till statsrådet Maria Larsson (kd)

2006/07:988 Skolk i skolan

av *Oskar Öholm* (m)

till statsrådet Jan Björklund (fp)

2006/07:989 Nya finansieringsalternativ för en utbyggnad av E 20

av *Cecilia Widegren* (m)

till statsrådet Åsa Torstensson (c)

2006/07:990 Utökad personlig assistans för 65-åringar och äldre

av *Barbro Westerholm* (fp)

till statsrådet Maria Larsson (kd)

2006/07:991 Bandvagnar

av *Åsa Lindestam* (s)

till försvarsminister Mikael Odenberg (m)

2006/07:994 Villkor för kvinnliga företagare med tunga lyft

av *Cecilia Widegren* (m)

till statsrådet Cristina Husmark Pehrsson (m)

2006/07:995 Filter mot barnpornografi

av *Birgitta Ohlsson* (fp)

till socialminister Göran Hägglund (kd)

2006/07:996 Besparingar inom Försvarsmakten

av *Gunilla Wahlén* (v)
till försvarsminister Mikael Odenberg (m)

Prot. 2006/07:89

12 april

2006/07:997 Åtgärder mot tbc

av *Lars-Ivar Ericson* (c)
till statsrådet Maria Larsson (kd)

2006/07:999 Polisens hantering av brott mot funktionshindrade

av *Lars-Ivar Ericson* (c)
till justitieminister Beatrice Ask (m)

2006/07:1000 Tbc-situationen i Sverige

av *Lennart Sacrédeus* (kd)
till statsrådet Maria Larsson (kd)

2006/07:1001 Bristen på flygledare

av *Lennart Sacrédeus* (kd)
till statsrådet Åsa Torstensson (c)

2006/07:1003 Säposamarbete med bostadsbolag

av *Mehmet Kaplan* (mp)
till justitieminister Beatrice Ask (m)

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll
tisdagen den 17 april.

17 § Kammarén åtskildes kl. 19.26.

Förhandlingarna leddes

av andre vice talmannen från sammanträdet början till ajourneringen
kl. 13.53,

av förste vice talmannen därefter till och med 9 § anf. 112 (delvis),
av andre vice talmannen därefter till och med 11 § anf. 146 (delvis) och
av förste vice talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

ANNALENA HANELL

/Eva-Lena Ekman

Innehållsförteckning

1 § Justering av protokoll	1
2 § Anmälan om fördröjt svar på interpellation	1
3 § Hänvisning av ärenden till utskott	1
4 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 11 april.....	2
KrU6 Bibliotek, litteratur och kulturtidskrifter	2
KrU7 Teater-, dans- och musikfrågor	2
KrU8 Spel- och lotterifrågor	3
UbU8 Grundskolan	4
UbU9 Gymnasieskolan	6
MJU9 Lagändringar med anledning av nya EG-direktiv om avgaskrav för motorer i tunga fordon, m.m.	7
5 § Länsstyrelsernas tillsyn av överförmyndare	7
Civilutskottets betänkande 2006/07:CU4.....	7
Anf. 1 INGER RENÉ (m)	7
Anf. 2 FREDRIK LUNDH (s)	8
(Beslut fattades under 10 §.)	8
6 § Vissa transportpolitiska frågor m.m.....	9
Trafikutskottets betänkande 2006/07:TU8	9
Anf. 3 LARS TYSKLIND (fp).....	9
Anf. 4 LARS MEJERN LARSSON (s).....	9
Anf. 5 PETER PEDERSEN (v).....	11
Anf. 6 KARIN SVENSSON SMITH (mp)	13
Anf. 7 ULLA LÖFGREN (m).....	16
Anf. 8 LARS MEJERN LARSSON (s) replik	17
Anf. 9 ULLA LÖFGREN (m) replik.....	17
Anf. 10 LARS MEJERN LARSSON (s) replik	18
Anf. 11 ULLA LÖFGREN (m) replik.....	18
Anf. 12 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik	18
Anf. 13 ULLA LÖFGREN (m) replik.....	19
Anf. 14 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik	19
Anf. 15 ULLA LÖFGREN (m) replik.....	20
Anf. 16 PETER PEDERSEN (v) replik	20
Anf. 17 ULLA LÖFGREN (m) replik.....	21
Anf. 18 PETER PEDERSEN (v) replik	21
Anf. 19 ULLA LÖFGREN (m) replik.....	21
Anf. 20 SVEN BERGSTRÖM (c)	21
Anf. 21 LARS MEJERN LARSSON (s) replik	24
Anf. 22 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	24
Anf. 23 LARS MEJERN LARSSON (s) replik	25
Anf. 24 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	25
Anf. 25 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik	25
Anf. 26 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	26
Anf. 27 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik	26
Anf. 28 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	27
Anf. 29 PETER PEDERSEN (v) replik	27

Anf. 30 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	28
Anf. 31 PETER PEDERSEN (v) replik	28
Anf. 32 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	29
(forts. 8 §)	29
Ajournering	30
Återupptagna förhandlingar	30
7 § Frågestund	30
Anf. 33 FÖRSTE VICE TALMANNEN	30
<i>Effekter av skattesänkningarna vid en framtida lågkonjunktur</i>	30
Anf. 34 LARS JOHANSSON (s)	30
Anf. 35 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp)	30
Anf. 36 LARS JOHANSSON (s)	31
Anf. 37 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp)	31
<i>Möjlighet att ta med skolpengen utomlands</i>	31
Anf. 38 MARGARETA CEDERFELT (m)	31
Anf. 39 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp)	32
Anf. 40 MARGARETA CEDERFELT (m)	32
Anf. 41 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp)	32
<i>Gemensam tv-teknik i Norden</i>	32
Anf. 42 HILLEVI LARSSON (s)	32
Anf. 43 Statsrådet CRISTINA HUSMARK PEHRSSON (m)	33
Anf. 44 HILLEVI LARSSON (s)	33
Anf. 45 Statsrådet CRISTINA HUSMARK PEHRSSON (m)	34
<i>Skolundervisning i entreprenörskap</i>	34
Anf. 46 PER ÅSLING (c)	34
Anf. 47 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp)	34
Anf. 48 PER ÅSLING (c)	35
Anf. 49 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp)	35
<i>Minskningen av växthusgasutsläppen</i>	35
Anf. 50 JACOB JOHNSON (v)	35
Anf. 51 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c)	36
Anf. 52 JACOB JOHNSON (v)	36
Anf. 53 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c)	36
<i>Förvaret av svenskt kärnavfall</i>	37
Anf. 54 MARIA WETTERSTRAND (mp)	37
Anf. 55 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c)	37
Anf. 56 MARIA WETTERSTRAND (mp)	37
Anf. 57 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c)	38
<i>Konsekvenser av förändringarna i socialförsäkringssystemen</i>	38
Anf. 58 HELENA FRISK (s)	38
Anf. 59 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp)	38
Anf. 60 HELENA FRISK (s)	39
Anf. 61 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp)	39
<i>Etiska kriterier i offentlig upphandling</i>	39
Anf. 62 LARS LINDÉN (kd)	39
Anf. 63 Statsrådet STEN TOLGFORS (m)	40

Anf. 64 LARS LINDÉN (kd)	40
Anf. 65 Statsrådet STEN TOLGFORS (m)	40
<i>Västkustbanan</i>	41
Anf. 66 ANNE MARIE BRODÉN (m)	41
Anf. 67 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	41
Anf. 68 ANNE MARIE BRODÉN (m)	41
Anf. 69 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	41
<i>Kör- och vilotider för yrkesförare</i>	42
Anf. 70 ANDERS KARLSSON (s)	42
Anf. 71 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	42
Anf. 72 ANDERS KARLSSON (s)	42
Anf. 73 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	42
<i>Bidragen till idrottsutbildare</i>	43
Anf. 74 LARS WEGENDAL (s)	43
Anf. 75 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp)	43
Anf. 76 LARS WEGENDAL (s)	43
Anf. 77 Statsrådet JAN BJÖRKLUND (fp)	44
<i>Finansieringen av Citybanan</i>	44
Anf. 78 PIA NILSSON (s)	44
Anf. 79 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	45
Anf. 80 PIA NILSSON (s)	45
Anf. 81 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	45
<i>Lastbilstransporternas påverkan på klimatet</i>	46
Anf. 82 KARIN SVENSSON SMITH (mp)	46
Anf. 83 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c)	46
Anf. 84 KARIN SVENSSON SMITH (mp)	46
Anf. 85 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c)	47
<i>Miljöteknikexport</i>	47
Anf. 86 ALEKSANDER GABELIC (s)	47
Anf. 87 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c)	47
Anf. 88 ALEKSANDER GABELIC (s)	48
Anf. 89 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c)	48
Anf. 90 FÖRSTE VICE TALMANNEN	48
8 § (forts. från 6 §) Vissa transportpolitiska frågor m.m. (forts. TU8)	48
Anf. 91 CHRISTER WINBÄCK (fp)	48
Anf. 92 PETER PEDERSEN (v) replik	49
Anf. 93 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik	50
Anf. 94 PETER PEDERSEN (v) replik	51
Anf. 95 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik	51
Anf. 96 LARS MEJERN LARSSON (s) replik	51
Anf. 97 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik	52
Anf. 98 LARS MEJERN LARSSON (s) replik	52
Anf. 99 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik	52
Anf. 100 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik	53
Anf. 101 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik	53
Anf. 102 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik	54
Anf. 103 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik	54

Anf. 104 BÖRJE VESTLUND (s)	55
Anf. 105 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik	56
Anf. 106 BÖRJE VESTLUND (s) replik	56
Anf. 107 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik	57
Anf. 108 BÖRJE VESTLUND (s) replik	57
(Beslut fattades under 10 §)	57
9 § Sjöfart	58
Trafikutskottets betänkande 2006/07:TU9	58
Anf. 109 SVEN BERGSTRÖM (c)	58
Anf. 110 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s)	58
Anf. 111 PETER PEDERSEN (v)	60
Anf. 112 KARIN SVENSSON SMITH (mp)	62
Anf. 113 LISBETH GRÖNFELDT BERGMAN (m)	64
Anf. 114 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik	66
Anf. 115 LISBETH GRÖNFELDT BERGMAN (m) replik	67
Anf. 116 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik	67
Anf. 117 LISBETH GRÖNFELDT BERGMAN (m) replik	68
Anf. 118 PER LODENIUS (c)	68
Anf. 119 LARS TYSKLIND (fp)	69
Anf. 120 ANNELIE ENOCHSON (kd)	70
Anf. 121 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik	72
Anf. 122 ANNELIE ENOCHSON (kd) replik	72
Anf. 123 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik	73
Anf. 124 ANNELIE ENOCHSON (kd) replik	73
Anf. 125 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik	74
Anf. 126 ANNELIE ENOCHSON (kd) replik	74
Anf. 127 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik	74
Anf. 128 ANNELIE ENOCHSON (kd) replik	75
Anf. 129 PETER PEDERSEN (v) replik	75
Anf. 130 ANNELIE ENOCHSON (kd) replik	76
Anf. 131 PETER PEDERSEN (v) replik	76
Anf. 132 ANNELIE ENOCHSON (kd) replik	76
(Beslut fattades under 10 §)	76
Ajournering	77
Återupptagna förhandlingar	77
10 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde	77
CU4 Länsstyrelsernas tillsyn av överförmyndare	77
TU8 Vissa transportpolitiska frågor m.m.	77
TU9 Sjöfart	78
11 § IT-politik och elektroniska kommunikationer	80
Trafikutskottets betänkande 2006/07:TU11	80
Anf. 133 INGEMAR VÄNERLÖV (kd)	80
Anf. 134 DÉSIRÉE LILJEVALL (s)	80
Anf. 135 PETER PEDERSEN (v)	82
Anf. 136 ELIZA ROSZKOWSKA ÖBERG (m)	84

Anf. 137	DÉSIRÉE LILJEVALL (s) replik	86
Anf. 138	ELIZA ROSZKOWSKA ÖBERG (m) replik	86
Anf. 139	DÉSIRÉE LILJEVALL (s) replik	87
Anf. 140	ELIZA ROSZKOWSKA ÖBERG (m) replik	87
Anf. 141	PETER PEDERSEN (v) replik	87
Anf. 142	ELIZA ROSZKOWSKA ÖBERG (m) replik	88
Anf. 143	PETER PEDERSEN (v) replik	88
Anf. 144	ELIZA ROSZKOWSKA ÖBERG (m) replik	89
Anf. 145	SVEN BERGSTRÖM (c)	89
Anf. 146	DÉSIRÉE LILJEVALL (s) replik	91
Anf. 147	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	91
Anf. 148	DÉSIRÉE LILJEVALL (s) replik	92
Anf. 149	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	92
Anf. 150	CHRISTER WINBÄCK (fp)	93
Anf. 151	PETER PEDERSEN (v) replik	94
Anf. 152	CHRISTER WINBÄCK (fp) replik	95
Anf. 153	PETER PEDERSEN (v) replik	96
Anf. 154	CHRISTER WINBÄCK (fp) replik	96
Anf. 155	MONICA GREEN (s)	96
Anf. 156	CHRISTER WINBÄCK (fp) replik	98
Anf. 157	MONICA GREEN (s) replik	98
Anf. 158	CHRISTER WINBÄCK (fp) replik	99
Anf. 159	MONICA GREEN (s) replik	99
	(Beslut skulle fattas den 18 april.)	99
12 §	Utlåtande om grönboken <i>Mot ett rökfritt Europa:</i>	
	<i>policyalternativ på EU-nivå</i>	100
	Socialutskottets utlåtande 2006/07:SoU16	100
Anf. 160	BARBRO WESTERHOLM (fp)	100
Anf. 161	CHRISTER ENGELHARDT (s)	100
Anf. 162	JAN R ANDERSSON (m)	102
Anf. 163	CHRISTER ENGELHARDT (s) replik	104
Anf. 164	JAN R ANDERSSON (m) replik	104
Anf. 165	CHRISTER ENGELHARDT (s) replik	105
Anf. 166	JAN R ANDERSSON (m) replik	105
Anf. 167	LARS-IVAR ERICSON (c)	106
Anf. 168	MARIA LUNDQVIST-BRÖMSTER (fp)	107
Anf. 169	CHATRINE PÅLSSON AHLGREN (kd)	109
Anf. 170	ELINA LINNA (v)	110
Anf. 171	THOMAS NIHLÉN (mp)	111
	(Beslut skulle fattas den 18 april.)	112
13 §	Bordläggning	113
14 §	Anmälan om interpellationer	114
15 §	Anmälan om frågor för skriftliga svar	114
16 §	Anmälan om skriftliga svar på frågor	115
17 §	Kammaren åtskildes kl. 19.26.	117

Tryck: Elanders, Vällingby 2007