

Riksdagens protokoll

2012/13:22

Fredagen den 9 november

Kl. 09.00 – 11.31



Protokoll
2012/13:22

1 § Avsägelse

Tredje vice talmannen meddelade att *Margareta Larsson (SD)* avsagt sig uppdraget som suppleant i försvarsutskottet.

Kammaren biföll denna avsägelse.

2 § Anmälan om kompletteringsval till försvarsutskottet

Tredje vice talmannen meddelade att Sverigedemokraternas riksdagsgrupp på grund av uppkommen vakans anmält Stellan Bojerud som suppleant i försvarsutskottet.

Tredje vice talmannen förklarade vald till

suppleant i försvarsutskottet
Stellan Bojerud (SD)

3 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
Proposition
2012/13:41 till utrikesutskottet

Motioner
2012/13:Sf2 till socialförsäkringsutskottet
2012/13:Kr1–Kr3 till kulturutskottet
2012/13:A11 och A12 till arbetsmarknadsutskottet
2012/13:MJ1–MJ3 till miljö- och jordbruksutskottet

4 § Svar på interpellationerna 2012/13:23 och 32 om säkerhetsbristerna på svenska kärnkraftverk

Anf. 1 Miljöminister LENA EK (C):

Herr talman! Ärade ledamöter! Ärade åhörare! Kent Persson har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att öka säkerheten i reaktorn Oskarshamn 2 och om jag avser att skärpa reglerna kring dispens.

Jens Holm har frågat mig om det är min uppfattning att säkerheten är garanterad på de svenska kärnkraftverken, vad jag avser att göra för att öka säkerheten samt om nya åtgärder kommer att vidtas och hur jag bedömer kostnaden för skattebetalarna respektive ägarna av kärnkraftverken.

Låt mig vara mycket tydlig på en punkt. Den kärnkraft vi har i Sverige ska vara säker. Det finns ingen tvekan från mig på den punkten.

Ansvar för att upprätthålla en hög säkerhet vid de svenska kärnkraftverken vilar helt och fullt på tillståndshavarna. Detta gäller både reaktorsäkerheten och det så kallade fysiska skyddet vid anläggningarna. Strålsäkerhetsmyndigheten är den expertmyndighet som tillvaratar samhällets intressen, sätter kravbild för de tillståndshavare som driver kärnkraftverk i Sverige och utövar tillsyn för att säkerställa att tillståndshavarna tar sitt ansvar.

De stresstester som genomförts inom EU sedan olyckan i Fukushima har varit och kommer att vara ett viktigt bidrag i arbetet med att förbättra säkerheten vid de svenska kärnkraftverken. Strålsäkerhetsmyndigheten har identifierat flera områden där det är nödvändigt att genomföra ytterligare analyser. Europeiska kommissionen har dessutom nyligen presenterat en rapport där de pekar på områden för ytterligare analyser avseende kärnkraftverk i medlemsstaterna.

Greenpeaces intrång i Forsmark och Ringhals ser jag mycket allvarligt på, och därför kallade jag till mig Strålsäkerhetsmyndigheten och representanter för kraftbolagen för att få ett klargörande. Jag var mycket tydlig med att det som hänt inte är acceptabelt och att det är tillståndshavarna som ansvarar för anläggningarnas fysiska skydd, precis som de har det fulla ansvaret för att upprätthålla reaktorsäkerheten.

Strålsäkerhetsmyndigheten har dock konstaterat att det tekniska skyddet fungerat som avsett och att det inte fanns något hot mot reaktorsäkerheten eftersom Greenpeace endast befann sig i det yttre område där inga vitala system finns för att upprätthålla reaktorsäkerheten.

Vid mötet gav jag myndigheten och kraftbolagen en månad på sig att analysera det inträffade och vidta de åtgärder som behövs för att detta inte ska kunna upprepas. Jag kommer att träffa dem inom en snar framtid för att få deras redovisning av detta.

Den 1 juli 2010 fick Strålsäkerhetsmyndigheten i uppdrag att tillsammans med några andra myndigheter göra en översyn av kärnkraftverkens och samhällets förmåga att skydda kärnkraftverken mot så kallade antagonistiska hot. I redovisningen från Strålsäkerhetsmyndigheten finns flera förslag som riktar sig både till regeringen och till olika myndigheter. Jag har nu intensifierat arbetet med att analysera dessa förslag. Beredning pågår i Regeringskansliet.

Den 8 april 2010 gav regeringen Strålsäkerhetsmyndigheten i uppdrag att redovisa en analys av den långsiktiga säkerhetsutvecklingen inom den svenska kärnkraften. Myndighetens analys visar att säkerheten vid de svenska kärnkraftverken kan upprätthållas även långsiktigt förutsatt att kärnkraftverken genomför ytterligare säkerhetsförbättringar och att de förstärker sina åtgärder för kontroll och underhåll av reaktorerna.

Avslutningsvis vill jag tydliggöra att något statligt stöd för kärnkraft, i form av direkta eller indirekta subventioner, inte kan påräknas.

Anf. 2 JENS HOLM (V):

Herr talman! Jag tycker att det är en viktig debatt som vi har i dag. Vi ska inte glömma att det är regeringen och miljöministern som har det yttersta ansvaret för säkerheten i de tio kärnkraftsreaktorer som finns i Sverige.

Anledningen till att jag skrev den här interpellationen är bland annat att det har läckt ut information från EU:s så kallade stresstester. Man har gått igenom alla reaktorer i Europa, och några svenska kärnkraftverk pekats ut särskilt, exempelvis Forsmark. Man konstaterar att Forsmarks kärnkraftverk inte skulle klara av ett elavbrott under en längre tid, eftersom det tar så lång tid innan säkerhetssystemen sätter in. Det skulle då i värsta fall kunna leda till en härdsmläta.

I samband med att jag skrev den här interpellationen gjorde också Greenpeace sitt intrång i Forsmark och Ringhals. Det var ett helt fredligt stresstest, som de kallar det. De gjorde ett liknande intrång för två år sedan.

Jag tycker att det är smått förbluffande att en stor grupp av fredliga aktivister kan klättra in i svenska kärnkraftverk. Nu får vi vara glada över att de här aktivisterna hade ett fredligt och gott uppsåt. Vad hade hänt ifall det hade varit illasinnade terrorister?

Jag tog upp den här frågan med Lena Ek i kammaren den 4 oktober. Då tyckte jag att miljöministern gav ett väldigt tydligt svar. Hon hade fullt förtroende för Strålsäkerhetsmyndigheten. Hon tyckte inte att det fanns några säkerhetsproblem vid de svenska kärnkraftverken.

Snart därefter gjorde alltså Greenpeace sitt intrång, och Lena Ek kallade till ett krismöte med innehavarna av de svenska kärnkraftverken och Strålsäkerhetsmyndigheten.

Jag tycker att det känns som att miljöministern har lämnat två helt olika signaler, en här i kammaren om att allt är lugnt, och sedan var det ett krismöte snart därefter.

Sedan har en rapport kommit från Strålsäkerhetsmyndigheten. Den kom för några veckor sedan. Där går man igenom säkerhetsläget på de svenska kärnkraftverken. Det är också den som miljöministern hänvisar till.

Jag tycker att den rapporten pekar på många oroväckande tecken bland de svenska kärnkraftverken. Strålsäkerhetsmyndigheten tar till exempel upp det faktum att många av de åtgärdsplaner som skulle ha startats 2005 för att stärka säkerheten på de svenska kärnkraftverken inte har genomförts. Endast 60 procent av åtgärdsplanerna har genomförts, och man konstaterar att det var "betydligt mer komplicerat och tidskrävande" att genomföra de här planerna.

Prot. 2012/13:22
9 november

Svar på
interpellationer

Man tar också upp en mängd andra områden. Man pekar på jordbävningar, risken för översvämningar och på problemet med extrema väderförhållanden – alla områden där de svenska kärnkraftverken pekats ut enligt den ansvariga myndigheten och där man säger att det inte har vidtagits tillräckligt många åtgärder för att stärka säkerheten.

Därför tycker jag att det är så otroligt viktigt att den ansvariga ministern verkligen säkerställer att vi har den bästa tänkbara säkerheten på de svenska kärnkraftverken. Det tycker jag inte att vi har i dag.

Anf. 3 KENT PERSSON (V):

Herr talman! Jag vill också tacka miljöministern för svaret på den interpellation som jag har skrivit med anledning av utvecklingen i Oskarshamn.

När det gäller Oskarshamn handlar det inte om någon särskild eller enskild händelse. De senaste tio tolv åren har en rad incidenter inträffat på de svenska kärnkraftverken som har varit av mer eller mindre allvarlig karaktär. År 2006 när jag kom in i riksdagen första gången var det en rad händelser på Forsmark som var väldigt allvarliga och hade kunnat sluta med en härdsälta. Som tur var inträffade inte detta, men det visar på hur pass allvarligt det var.

Under de sex år jag har suttit i riksdagen har det varit en rad händelser, till exempel bränder i Ringhals och flera stopp när det gäller Oskarshamn. På Oskarshamn 1 var det 2011 fyra snabbstopp under loppet av 17 dagar. Det visar hur pass osäkert det är och vilka säkerhetsbrister det finns. När sedan Strålsäkerhetsmyndigheten gjorde en kontroll av Oskarshamn 1 konstaterade man att det här hade kunnat undvikas om Oskarshamnsgruppen hade vidtagit åtgärder mot de brister som var kända sedan tidigare.

Det är lite grann inom det som jag har skrivit interpellationen om just Oskarshamn. För inte så länge sedan var det en intervju i *Dagens eko* där man intervjuade Oskarshamnsgruppen och Strålsäkerhetsmyndigheten. Det visade sig då att man från Strålsäkerhetsmyndigheten konstaterade att Oskarshamn inte har vidtagit de åtgärder som behövs för att slutföra de förbättrings- och säkerhetsåtgärder som behövs för att klara en säker drift av kärnkraften i Sverige.

Detta skulle vara klart 2012 eller i början av 2013. Oskarshamnsgruppen har dock inte gjort detta ännu utan begär ytterligare dispens för att få driva det här vidare. Detta är givetvis väldigt allvarligt, för om man går in och tittar och försöker förstå varför de inte åtgärdar det så visar det sig att de har prioriterat andra åtgärder före säkerheten. Det handlar framför allt om att höja effekten på befintliga kärnreaktorer samt att förlänga livstiden på reaktorer. De har alltså satt ekonomiska intressen före säkerheten, och det visar med all tydlighet att vi i dag inte kan leva upp till de åtaganden som vi har när det gäller säkerheten i kärnkraftverk.

Det yttersta ansvaret vilar på regeringen. Det går inte att, som Lena Ek gör, säga att ansvaret vilar på reaktorinnehavaren och tillståndsmyndigheten, alltså Strålsäkerhetsmyndigheten. Det håller inte, för när jag tittar på det svar som vi har fått går ju regeringen in och kräver analyser och svar av Strålsäkerhetsmyndigheten om vad som händer och vilka åtgärder som görs. Det visar med all tydlighet att ansvaret ytterst vilar på regeringen.

Nu har vi en situation när det gäller Oskarshamn där Strålsäkerhetsmyndigheten uttrycker sig såsom att de mer eller mindre blivit "ett rundningsmärke". Det är ett direktat från Strålsäkerhetsmyndighetens ansvariga när det gäller Oskarshamn.

Prot. 2012/13:22
9 november

*Svar på
interpellationer*

Anf. 4 Miljöminister LENA EK (C):

Herr talman! Låt mig först säga att jag välkomnar de här två interpellationerna. Jag tycker att det är oerhört bra att vi har den här diskussionen. Visst är det regeringens ansvar att se till att vi har övergripande säkerhetssystem på plats, att vi har en expertmyndighet som fungerar som den ska och att strukturerna är som de ska.

Däremot ska man inte som politiker titta på de tekniska frågorna. Det måste experter göra, och därför är det viktigt att Strålsäkerhetsmyndigheten är stark, självständig och fristående när det gäller den tekniska utvärderingen och hur man genomför de uppdrag som kommer från regeringen. Det är kanske inte alltid vi har en stabil alliansregering. Vi vet ju inte vad som händer efter valet, med olika partier i riksdagen, och hur det kommer att skötas. Därför är det viktigt att ha ett stabilt och robust system på plats.

Själva Strålsäkerhetsmyndighetens arbete har granskats av IAEA. Under en tre veckor lång period fanns de på myndigheten och gick igenom varje detalj, varje arbetsinstruktion och hur myndighetens säkerhetsarbete var upplagt. Den granskningen och revisionen utföll med väldigt gott resultat.

När det gäller själva ansvaret för anläggningsdrift är det enligt lag och enligt avtal driftbolagen och ägarna som har detta ansvar. Jag tycker att det är oerhört viktigt att det inte går att krypa baklänges ur det ansvaret. Det är de som äger och driver kärnkraftsanläggningar som har ansvar för hur man sköter säkerheten enligt de instruktioner som de får från Strålsäkerhetsmyndigheten.

Att regeringen tar det här på största allvar visas av att vi de senaste åren har lämnat fyra särskilda uppdrag till Strålsäkerhetsmyndigheten vad avser säkerheten. Vi har även beställt tre internationella granskningar. Resultaten kommer nu, och det är bara en vecka sedan vi fick långtidsuppdraget tillbaka från Strålsäkerhetsmyndigheten. Där finns påpekanden som måste åtgärdas.

Det är också så att den rapport från Strålsäkerhetsmyndigheten som har kommit om dagens säkerhet visar att det finns ett antal saker som måste åtgärdas. Analyser visar att säkerheten vid de svenska kärnkraftverken kan upprätthållas även långsiktigt *förutsatt* att kärnkraftverken genomför ytterligare säkerhetsförbättringar och förstärker sina åtgärder för kontroll och underhåll av reaktorerna.

Jag kan försäkra er om att jag kommer att följa upp detta med största noggrannhet, för det är villkoret för att man ska kunna ha en långsiktig drift. Det kommer inte att kunna gå att smita undan det ansvaret, och dessa kostnader åvilar industrin själv. Dem ska inte skattebetalarna ta. Detta kommer jag också att se till: att det faktiskt är industrin som ska ta kostnaderna för de åtgärder som måste genomföras för att man långsiktigt ska få driva kärnkraftverken.

Anf. 5 JENS HOLM (V):

Herr talman! Jag får tacka miljöministern för svaren så här långt. Jag har några frågor till som jag skulle vilja ha svar på.

Det är precis som miljöministern säger så att regeringen har beställt ett antal rapporter från den ansvariga myndigheten Strålsäkerhetsmyndigheten. En av dessa rapporter kom den 31 oktober. Där tar man upp de brister som finns på de svenska kärnkraftverken.

Jag skulle vilja veta miljöministerns syn på det som den ansvariga myndigheten säger på en del platser i denna rapport avseende hur tillståndshavarna, alltså de som äger och driver kärnkraftverken, bedriver säkerhetsarbetet.

Först konstaterar Strålsäkerhetsmyndigheten att det var betydligt mer komplicerat och tidskrävande att genomföra åtgärdsprogrammet för att stärka säkerheten på de svenska kärnkraftverken. Det är bara 60 procent av åtgärderna från det arbete som påbörjades 2005 som hittills har implementerats. Säger inte det någonting om hur komplicerat och svårt det är att över huvud taget skärpa säkerheten på svenska kärnkraftverk?

Det andra jag skulle vilja veta något om är det som står på s. 3 i den här rapporten. Där säger Strålsäkerhetsmyndigheten att tillståndshavarnas säkerhetsredovisningar av hur krav tillämpas och verifieras är "alltför allmänt hållna". De går alltså inte in i detaljerna för att på allvar ta tag i de verkliga problemen. Så tolkar i alla fall jag det här mellan raderna.

Några rader längre ned säger man att tillståndshavarna har en tolkning av de krav som har ställts på säkerheten på kärnkraftverken som "inte överensstämmer med SSM:s syn på föreskrifternas innebörd". Det står tämligen klart och tydligt att vi har en myndighet som ställer vissa krav på de här reaktorerna. Sedan har vi de som äger och driver de här reaktorerna som tolkar kraven på ett helt annat sätt. Här måste vi ha en minister som sätter ned foten och verkligen säger vad det är som gäller.

Sedan skulle jag också vilja veta från miljöministern: Är det på så sätt att ni inom regeringen förbereder skarpare lagstiftning för att förhindra framtida intrång på svenska kärnkraftverk? Jag läser ett uttalande av Gösta Larsen som är kommunikationschef på kärnkraftverket Ringhals. Han säger i senaste numret av tidningen Miljöaktuellt: Det ligger redan i dag ett förslag hos regeringen om strängare straff för sådant här. Med sådant här menar han Greenpeaceaktivisternas intrång på de svenska kärnkraftverken, som han har pratat om innan.

Då vill jag veta klart och tydligt från Lena Ek: Finns det ett förslag om en lex Greenpeace, alltså ett förslag om skärpta straffsanktioner avsedda att förhindra intrång på svenska kärnkraftverk? Jag tycker att det är viktigt att man stärker säkerheten, men att skräddarsy lagar för att förhindra att miljöaktivister fredligt ska kunna protestera mot svenska kärnkraftverk tycker jag verkligen att vi ska hålla oss för goda för. Finns det ett sådant konkret förslag hos regeringen eller inte?

Anf. 6 KENT PERSSON (V):

Herr talman! Jag återkommer till en fundering om Oskarshamn och det som hände där. Miljöministern sade att ansvaret åvilar driftägarna, alltså tillståndsinnehavarna, och att de inte heller får smita undan det ansvaret. Men faktum är ju – det är min tolkning och min bedömning – att reaktorinnehavarna och ägarna har smitit undan sitt ansvar. Vad har

de prioriterat under den här perioden framför säkerheten? När det gäller Oskarshamn 2, som jag har tagit upp i min interpellation, är det effekthöjningar och att förlänga livstiden på kärnreaktorerna som man har prioriterat framför säkerhetsaspekterna.

Då är min fråga: Är det miljöministerns uppfattning att kärnkraftsintehavarna tar sitt fulla ansvar? När man går in och begär dispens gör man ju det utifrån att man anser att man inte kan uppfylla de krav som Strålsäkerhetsmyndigheten och tidigare Kärnkraftsinspektionen har ställt för att hålla de här reaktorerna i drift. Då åvilar det faktiskt regeringen att agera, att sätta ned foten och tala om att det här inte är acceptabelt.

Någonstans säger också ministern i sitt svar att "myndighetens analys visar att säkerheten vid de svenska kärnkraftverken kan upprätthållas även långsiktigt förutsatt att kärnkraftverken genomför ytterligare säkerhetsförbättringar". Det är precis det de inte har gjort. Det man har klarat av är ungefär 60 procent av de åtgärdsförslag som fastställdes 2004 och som skulle gälla från 2005 och framöver. 60 procent har man klarat av. Ändå får man dispens på dispens för att driva reaktorerna.

Vem har då ansvaret ytterst? Ministern säger att det är Strålsäkerhetsmyndigheten som företräder svenska folket som myndighet. Men de måste ju i sin tur ha klara och tydliga direktiv för vad som gäller. De kan inte, menar jag, år efter år, gång efter gång bevilja dispens. Senast i oktober skulle man ha yttrat sig slutgiltigt om ansökan från Oskarshamn. Nu har man flyttat fram det yttrandet till november. Det är här som jag, och även Jens, menar att regeringen måste vara oerhört tydlig och inte bara säga att ansvaret ligger på reaktorintehavarna.

Det jag är intresserad av är hur regeringen och miljöministern ser på den uppkomna situationen, framför allt när det gäller Oskarshamnsreaktorerna.

Anf. 7 Miljöminister LENA EK (C):

Herr talman! Det är riktigt att Strålsäkerhetsmyndigheten på regeringens uppdrag har begärt skärpningar för de reaktorer vi har. Det är också riktigt att vi fick reda på i förra veckan att bara 60 procent av detta har genomförts. Det är självklart inte acceptabelt.

Själva bedömningen av hur det påverkar säkerheten och de återstående åtgärderna och i vilken ordning man ska ta dem och de tekniska diskussionerna runt detta är Strålsäkerhetsmyndighetens ansvar. De har fått ett uppdrag att se till att reaktorerna är säkra. De har fått ett uppdrag att specificera vad som behöver göras för att nå den standard som behövs för att man ska få tillstånd att fortsätta driften. Det är också Strålsäkerhetsmyndigheten som naturligtvis måste se hur deras specifikation och deras lista på åtgärder uppfylls.

Hela hanteringen av den svenska kärnkraften bygger naturligtvis också på förtroende för de företag som har ansvar för driften, de som äger, driver och har tillstånden. Jag tycker att företagen ska vara medvetna om att den uppkomna situationen inte stärker förtroendet för dem som har drifttillstånden, varken på Strålsäkerhetsmyndigheten, som har det operativa ansvaret för kontroller, hos regeringen, hos riksdagen eller hos den svenska allmänheten.

Prot. 2012/13:22
9 november

Svar på
interpellationer

Alldeles fränsett det är det så att de krav som har ställts av Strålsäkerhetsmyndigheten ska uppfyllas, men det är Strålsäkerhetsmyndigheten som måste ta ansvar för hur, var och när man ska hantera den uppkomna frågan. De direktiv de har från regeringen är fullständigt klara.

Vad handlar det här om då? Det handlar om kraftbolagens åtgärder för att modernisera anläggningar, genomföra förbättringar utifrån erfarenheter av kärnkraftsolyckan i Fukushima och stresstester, men också från det som Strålsäkerhetsmyndigheten har påpekat innan de här händelserna.

Strålsäkerhetsmyndigheten kommer att besluta om ytterligare säkerhetshöjande åtgärder som kraftbolagen behöver genomföra med anledning av det senaste årets händelser, och myndigheten arbetar nu med att ta fram en nationell handlingsplan för de åtgärderna. Många av dem är faktiskt samma som finns på Strålsäkerhetsmyndighetens lista enligt den förra rapporten. Det är fullständigt klart.

Dessutom kommer de att kräva att kraftbolagen ska ta fram och genomföra program för att förstärka kontroll och underhåll av komponenter och system i de reaktorer som bolagen planerar att driva längre.

De kommer också att vidareutveckla strategier och angreppssätt för hur tillsynen ska bedrivas inom reaktorsäkerhetsområdet.

Sammantaget pågår mycket arbete hos Strålsäkerhetsmyndigheten med anledning av de förra rapporterna beställda av regeringen, regeringens uppdrag med anledning av de europeiska stresstesterna och med anledning av långtidsuppdraget. Det har nu rapporterats att de redan beslutade kraven genomförs till 60 procent. Strålsäkerhetsmyndigheten ska se till att besluten verkställs. Hur och den tekniska specifikationen måste vara expertmyndighetens roll. Regeringens uppdrag och regeringens bestämda vilja och ambition är tydlig: Kraven ska uppfyllas.

Anf. 8 JENS HOLM (V):

Herr talman! Jag ställde en fråga till miljöministern som jag inte fick svar på. Den vill jag verkligen ha svar på. Förbereder regeringen skärpta straffsanktioner avseende intrång på svenska kärnkraftverk? Finns det en form av lex Greenpeace som ni kommer att lägga fram? Jag vill understryka att det är viktigt att vi har säkra kärnkraftverk, men man kan ifrågasätta om frågan löses genom att kasta fredliga aktivister i fängelse.

Precis som jag, Kent Persson och även Lena Ek har varit inne på finns en lång lista med säkerhetsåtgärder som de svenska kärnkraftverken ska vidta. Man har bara lyckats implementera drygt hälften av dem. Det här säger klart och tydligt hur svårt det är att över huvud taget bedriva säkerhetsarbete på kärnkraftverk – hur kostsamt, hur tidsödande och hur komplicerat det är.

I ljuset av detta måste jag ifrågasätta den borgerliga regeringens förslag om att bygga tio nya reaktorer i Sverige. Om vi bygger tio nya kärnkraftsreaktorer i Sverige bygger vi in nya fortsatta problem med säkerheten och kostsamma åtgärder som måste vidtas i framtiden. Vore det inte bättre att avveckla kärnkraften och i stället satsa på den förnybara energin?

Jag tycker att vi av dagens debatt kan lära oss hur svårt det är att garantera att kärnkraftverk är säkra. Det går helt enkelt inte att garantera det. Då ska vi välja andra energikällor. Jag önskar att vi hade Centerpartiet med oss i det arbetet. Det hade vi förr men tyvärr inte just nu.

Prot. 2012/13:22
9 november

*Svar på
interpellationer*

Anf. 9 KENT PERSSON (V):

Herr talman! Jag tackar också miljöministern för debatten. Jag miss-tror inte alls miljöministerns engagemang när det gäller säkerheten på de svenska kärnkraftverken. Centerpartiet är det parti som har varit involverat i svensk energipolitik längst av alla partier, faktiskt sedan 1997 när en överenskommelse gjordes mellan Centerpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet. Men ansvaret åvilar givetvis hela regeringen, och nu är Centerpartiet en del av den.

Det är bland annat reservkraften som saknas när det gäller Oskarshamn. Det har Strålsäkerhetsmyndigheten konstaterat. Det är oerhört allvarligt med tanke på vad som har hänt på Oskarshamn tidigare med snabbstopp och andra incidenter.

Enligt regeringen innebär detta att någon ytterligare dispens inte borde ges när det gäller Oskarshamn 2 eftersom de inte klarar av att uppfylla säkerhetsföreskrifterna. Jag kan inte göra någon annan tolkning efter att ha hört miljöministerns anföranden i den här debatten. Säkerhetsföreskrifterna ska uppfyllas. Det borde innebära att man stänger ned Oskarshamn 2 eftersom de inte ens klarar av den mest basala delen i fråga om tillräcklig reservkraft om ordinarie kraftförsörjning slås ut.

Jag hoppas att den signalen går fram tydligt till Strålsäkerhetsmyndigheten också i fråga om Oskarshamn.

Anf. 10 Miljöminister LENA EK (C):

Herr talman! Jag skulle vilja tacka interpellanterna för en bra och klargörande interpellationsdebatt.

Det pågår en särskild tillsyn av Oskarshamn. Strålsäkerhetsmyndigheten granskar särskilt hanteringen och beredningen av vad som görs i Oskarshamn. Det finns anledning till det. De tekniska besluten och bedömningen måste expertmyndigheten göra. Det är fråga om komplicerade tekniska samband.

Alldeles oavsett vad man tycker om kärnkraften som energikälla – Centerpartiets syn är välkänd i sammanhanget – är regeringens samlade åsikt att säkerheten ska vara god vid svenska kärnkraftverk. De regler och kriterier som myndigheten, SSM, ställer upp ska följas. Det finns ingen tvekan från något parti om den saken.

Jens Holm ställde en fråga. Det finns två regelsystem som hanterar intrång i brottsbalken, men där finns också skyddslagen. Greenpeace genomförde en aktion som jag måste fördöma. Det var en fredlig aktion – och det ska noteras. De regler som finns i skyddslagen täcker faktiskt inte icke fredliga aktioner. Det är ett håll i lagstiftningen som vi behöver göra något åt. Det tittar vi på just nu. Precis som Jens Holm påpekar kan vi inte förutsätta att eventuella framtida intrång har samma syfte och sker på liknande sätt. Det är därför viktigt att ta sig an den kategorin av händelser. Det pågår, och jag hoppas att svaret var klargörande.

I övrigt kan jag konstatera att regeringen har lämnat fyra uppdrag och det har varit tre internationella granskningar just för att klargöra situat-

ionen vad gäller säkerheten vid våra svenska kärnkraftverk och se till att säkerhetssystemen moderniseras och uppdateras. Ansvaret och kostnaden för att det faktiskt sker åvilar tillståndshavarna och ägarna, och det är de som ska ta kostnaderna.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på interpellation 2012/13:47 om hastighet på nya järnvägar

Anf. 11 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Stina Bergström har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att Ostlänken byggs på det sätt som är samhällsekonomiskt mest lönsamt och hur jag avser att agera för att kommande generationer ska kunna välja vilken hastighet de vill åka med på Ostlänken i framtiden.

Sverige ska ha ett starkt och hållbart transportsystem. Det ska vara ett transportsystem som ger oss en fungerande vardag, som gör det lättare för företagen att leverera sina produkter och som binder samman hela landet. Därför har regeringen i den nyligen lagda infrastrukturpropositionen föreslagit en höjd ambitionsnivå och satsar därför 522 miljarder kronor på transportinfrastrukturen under nästa planperiod 2014–2025. Det motsvarar en ambitionsökning med närmare 20 procent jämfört med den förra nationella planen för Sveriges transportsystem.

Regeringen föreslår att 241 miljarder kronor av ramen avsätts för drift och underhåll och reinvesteringar av statliga vägar och järnvägar. Resterade delar av ramen, 281 miljarder kronor, föreslår regeringen ska användas för att utveckla transportsystemet så att det klarar nuvarande och framtida krav på hållbarhet och för att göra det varaktigt robust.

I satsningen ingår bland annat Ostlänken, som möjliggör snabbtåg mellan Stockholm och Linköping. Detta möjliggör för fler, snabbare och mer punktliga transporter av både passagerare och gods på järnväg samt skapar bättre förutsättningar för jobb och tillväxt. Dessutom förbättras kommunikationerna mellan Stockholm och Skavsta avsevärt. För gods-transporterna innebär det att kapacitet frigörs på de befintliga banorna.

Efter presentationen av infrastrukturpropositionen vidtar nu åtgärdsplaneringen, som är det sista steget i processen som ska leda fram till en ny nationell plan för Sveriges transportsystem 2014–2025. Det är i åtgärdsplaneringen som detaljerna för Sveriges transportsystem ska mejslas fram. Infrastrukturpropositionen sätter ramarna och utgör grunden för åtgärdsplaneringen, där Trafikverket tar fram ett förslag till ny plan utifrån regeringens direktiv. I dessa direktiv till Trafikverket, som nu bereds inom Regeringskansliet, kommer att framgå att regeringen ser Ostlänken som en särskilt prioriterad åtgärd. Dess utformning, tidsmässiga genomförande och fördjupade kostnadsberäkningar ska nu Trafikverket utreda och presentera för regeringen under våren 2013. Frågor om hastighetsstandard och restider är därmed Trafikverkets sak att utreda nu. Regeringen har presenterat att Ostlänken ska byggas för att öka kapaciteten, robustheten och punktligheten i järnvägssystemet och samtidigt förbättra möjligheterna för pendling.

Då Stina Bergström, som framställt interpellationen, anmält att hon var förhindrad att närvara vid sammanträdet medgav tredje vice talman-
nen att Annika Lillemets i stället fick delta i överläggningen.

Prot. 2012/13:22
9 november

*Svar på
interpellationer*

Anf. 12 ANNIKA LILLEMETS (MP):

Herr talman! Först vill jag tacka infrastrukturministern för svaret på frågorna.

Äntligen! var vi många som tänkte – inte minst vi hårt prövade östgö-
tar som trängs på överfulla, försenade tåg som förhoppningsvis kommer
– när regeringen meddelade att man nu efter alla dessa år tänker satsa på
att bygga Ostlänken. Men vår omedelbara glädje grumlades av beskedet
att regeringen inte vill satsa på att bygga för höghastighetsstandard, det
vill säga så att det går att, om man vill, köra tåg upp till 320 kilometer i
timmen, utan nöjer sig med att bygga för snabbtågsstandard, det vill säga
upp till 250 kilometer i timmen.

Än värre blev det av finansministerns nästa tvärsäkra besked att Ost-
länken skulle byggas även för att klara godstransporter. Detta skulle
nämligen vara inte bara en långsammare utan en betydligt dyrare och
onödig lösning, enligt Trafikverket och forskare, vilket också uppmärk-
sammats mycket i medierna.

Om man inte har satt sig närmare in i frågan kan det förstås intuitivt
verka både logiskt och rimligt att hastighetsstandard och pris hänger
samman, på så vis att det alltid blir dyrare att bygga järnväg proportion-
ellt mot hur snabb trafik man bygger den för, alltså snabbare och dyrare
eller långsammare och billigare.

Det kan kanske också vid en första anblick, om man tittar snävt på en
enskild bana och inte ser på hela järnvägssystemet, verka klokt att alltid
bygga alla banor så att det går att köra alla olika slags transporter. Det
kan verka förnuftigt att bygga för att köra både snabba persontransporter
och tungt gods på samma spår när man ändå bygger. Men när man, som
Trafikverket gjort och också meddelat regeringen, tar reda på hur det
verkligen fungerar är det inte så enkelt.

Ostlänken har utretts under många år. Det finns en färdig järnvägsut-
redning där man har utrett flera sträckningar, och den korridor Trafikver-
ket slutligen valt och dimensionerat för går att bygga för höghastighets-
standard.

Det blir väl något dyrare att bygga för höghastighetsstandard, framför
allt om man väljer en bra teknisk lösning med ballastfritt spår, det vill
säga betong i stället för makadam. Men långsiktigt och ur ett livscykel-
perspektiv tjänar man i stort sett in den kostnaden, inte minst då man får
lägre underhållskostnad. Det handlar i sammanhanget om väldigt små
belopp – enligt gällande uträkningar uppåt 1 miljard eller så för hela
Ostlänken.

Dessutom slår Trafikverket fast att den samhällsekonomiska lönsam-
heten blir bättre med en höghastighetsbana eftersom resenärernas restid
förkortas med snabbare tåg. Att tågen ska gå snabbt är också något som
regeringen talar sig varm för, inte minst infrastrukturministern i svaret, så
att människor lättare ska kunna arbetspendla även lite längre sträckor.

Att bygga för tunga godståg på Ostlänken ger enligt Trafikverket avsevärt högre kostnader, – en uppskattning är 20–40 procent, skriver man – och är ett sämre alternativ ur kapacitetssynpunkt. Det är inte bra, bland annat därför att det inte är bra att blanda tåg med olika hastigheter.

Det finns mycket att säga om detta, och jag kan återkomma till det i mitt nästa inlägg.

I sitt interpellationssvar konstaterar ministern att Trafikverket ska fortsätta att utreda Ostlänkens utformning, tidsmässiga genomförande och fördjupade kostnadsberäkningar och presentera det för regeringen under våren 2013. Jag citerar ur svaret: "Frågor om hastighetsstandard och restider är därmed Trafikverkets sak att utreda nu."

Eftersom Trafikverket redan har utrett Ostlänken i flera år och rekommenderat att bygga den för höghastighetsstandard, och menar att det är en rimlig framtidssäkring med den högre standarden, tolkar jag detta som att regeringen nu har ändrat uppfattning och vill bygga Ostlänken för höghastighetsstandard och inte för gods. Vi är många som vill ha klart besked om att det är rätt uppfattat, och jag hoppas att ministern vill ge oss det här i dag.

Anf. 13 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jag tror att det är bra att vi reder ut några saker, bland annat det som Annika Lillemets frågar om.

Först kan jag konstatera att det är bra att vi är många som är överens om att det är bra att Ostlänken trots allt byggs, inte minst för att det är kapacitetsbrist, vilket ställer till problem för den regionala trafiken men också för den långväga både person- och godstrafiken.

Det är också en stor poäng i att börja separera trafik, i synnerhet när vi har ett transportsystem som på tågsidan innebär många olika hastigheter och som de facto ställer till problem.

Vad är då snabbt? Och vad är då höghastighet? Min tanke till att börja med är framför allt att vi måste komma framåt, att vi måste komma fram betydligt snabbare än vi gör i dag. Vi måste också kunna veta att vi kommer fram vid den tid som det är tänkt att vi ska komma fram.

EU har gjort tre olika klassindelningar av höghastighetståg, en som är 190, en som går upp till 250 och en som är 320 kilometer i timmen.

Varför ska då Trafikverket utreda igen i den här åtgärdsplaneringen, eftersom tanken på korridoren, den bana där sträckningen ska gå, har funnits sedan lång tid tillbaka och mycket arbete har lagts ned? Vad man har tittat på är framför allt en djupare utredning om just alternativet 320 kilometer i timmen. Däremot har man inte utrett alternativet 250 kilometer i timmen. Vad som behöver tas fram är vilka effekterna av transportsystemet blir med hänsyn tagen till olika hastigheter, fortfarande högre hastigheter, när det gäller slitage, energiåtgång, drift och underhåll och sådana saker.

Det är oerhört viktigt att vi har det här framför oss innan vi slutligen bestämmer vad som är det mest kostnadseffektiva, det mest samhällsekonomiskt effektiva och det som vi tror att vi har mest nytta av i framtiden. Därför är det ett av de viktiga uppdrag som Trafikverket har.

Ostlänken har utretts i många år, säger Annika Lillemets, och många har längtat i många år efter att den ska komma till. Man ska också vara oerhört medveten om att även om regeringen har pekat ut – även om vi i

infrastrukturpropositionen inte pekar ut objekt utan det kommer först i nästa steg – Ostlänken som särskilt prioriterad kommer det att ta ett antal år innan arbetet kommer i gång, även med en tidigareläggning. Det jag har förstått är att nästa steg i järnvägsplanen kan ta upp till tre år att göra, till en kostnad av mellan 1 och 2 miljarder.

I det uppdrag som vi lägger nu talar vi från början inte om exakt i detalj vad slutresultatet ska bli. Vi tycker att vi behöver ha en öppenhet i att utreda, att Trafikverket ska utreda det man ännu inte har tittat på, det vill säga alternativet 250 kilometer i timmen.

Det är väl ändå positivt att vi har kommit så långt, herr talman, att Ostlänken behövs, att vi tycker att det är bra att separera trafik och att tågen ska kunna gå betydligt snabbare än vad de gör i dag.

Anf. 14 ANNIKA LILLEMETS (MP):

Herr talman! Det var intressant att höra detta. Jag tycker inte – och jag tror att många inte tycker – att det är någon detaljutredning att avgöra om vi ska bygga för att det ska bli möjligt att köra i 320 kilometer i timmen om man så väljer i framtiden, så att man inte bygger bort möjligheten att Ostlänken blir en del i ett framtida riktigt höghastighetsnät, som på allvar kan konkurrera med flyg och bil, som ju är klimatskadliga transportslag. Ska vi i Sverige ha en chans att klara klimatmålen och minska utsläppen av växthusgaser måste vi ställa om transportsystemet och få över fler passagerare och mer gods till klimatsmart järnväg, och då är restiden viktig.

I det underlag som regeringen har fått av Trafikverket skriver man också om 250-kilometersalternativet. Visst går det att bygga det inom den korridor man har valt. Men man ser inte att det skulle ge några stora besparingar, enligt det underlag som regeringen har. Enligt underlaget finns det inte heller några tunga tekniska skäl för att inte bygga så att det är möjligt att köra även i 320 kilometer i timmen.

Det blir inte svårare eller dyrare med tunnlarna eftersom höghastighetstågen rent tekniskt är konstruerade så att det fungerar lika bra. Kurvradierna i den korridor som finns är redan anpassade för 320 kilometer i timmen. Skulle man göra ett omtag där och välja att utreda en helt annan sträckning talar vi om ytterligare förseningar av detta angelägna projekt på flera år.

Vad är det mer som regeringen behöver av Trafikverket för att ta beslut och våga satsa på att bygga för 320 kilometer i timmen, ifall kommande generationer vill ha det, även om vi inte gör det i närtid?

Beträffande godset tycker jag att det som står i interpellationssvaret är bra. Catharina Elmsäter-Svärd skriver att Ostlänken innebär att ”kapacitet frigörs på de befintliga banorna”, det vill säga framför allt Södra stambanan. Det tolkar jag så att regeringen nu har tagit ställning för att inte satsa på att bygga Ostlänken så att även tungt gods kan gå där. Det medför ju större kostnader, kräver att man inte har så branta backar och kräver också mer underhåll.

På den punkten uppfattar jag att vi har ett bra underlag, och det är också vad forskare och Trafikverket har sagt tydligt i medierna.

Då undrar jag: Vad mer behövs? Kan vi få besked här i dag om att det inte är aktuellt att bygga Ostlänken för tunga godstransporter?

Prot. 2012/13:22
9 november

Svar på
interpellationer

Däremot är det ju – om man bygger den för höghastighetsstandard för persontrafik – inget som hindrar att man kör lättare gods, vilket förhoppningsvis kommer att bli stort i framtiden, så att lättare gods kan flyttas över från väg till järnväg. Där har vi en möjlighet.

Det står ganska utförligt i underlaget till regeringen från Trafikverket att det redan finns alternativa vägar att köra godset på utan att man bygger Ostlänken och att man klart förespråkar att föra över det till befintlig järnväg, inte den nya.

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

Herr talman! Redan i dag kör vi runt 250 kilometer i timmen och kan till och med köra mycket snabbare med dagens tågteknik på den spårjärnväg som byggdes för snart hundra år sedan. Vad är det som säger att det inte är möjligt att med kommande ny tågteknik köra ännu snabbare på de järnvägar som vi bygger i dag utan att ”specia in oss” på vilka hastigheter det ska vara?

Snarare är väl det problem som vi ser i dag att tåg som är möjliga att köra i kanske 200–250 kilometer i timmen – vi har rätt många tåg som kan göra det – på banor där det skulle vara möjligt att göra det redan i dag inte kan göra det därför att bärigheten är för dålig, att underhållet har eftersatts så att det är alldeles för dåligt. Man har slängt på lite extra makadam för att få upp bärigheten, när det egentligen är vattentrummorna som borde ha bytts ut sedan 30 år tillbaka i tiden men där vattnet underminerar marken, så att man måste sakta in flera kilometer i förväg.

Det finns ganska mycket av det vi har redan i dag som skulle kunna göra att vi får en bättre framkomlighet och framkomlighet snabbare på dagens järnvägssystem. Det är också det vi avsätter pengar för att göra.

Samtidigt vill vi se till att bygga för framtidens järnväg. Vi tycker att det är bra att människor som vill och kan resa med tåg gör det. Vi tycker att det är bra att gods som kan och bör transporteras på järnväg kan göra det. Det kan de göra bara om järnvägen blir konkurrenskraftig utifrån förutsättningar som tid, kostnad och funktion.

Varför behöver vi utreda mer? Finns det inte tillräckligt? Som jag sade tidigare, herr talman: Jag tycker att man bör ha helheten komplett framför sig. Det finns vissa sträckningar, dragningar och hastigheter som är mer utredda än andra. Vi har ganska mycket kunskap, och det är inte lång tid som Trafikverket ska ha på sig. Men vi behöver få en samlad bild med detaljer i den åtgärdsplanering som ska lämnas till regeringen i vår.

Därför avstår jag i dag från att tala om exakt hur det ska bli. Det är inte min uppgift. Jag har givit förutsättningar för regeringens satsning i ram, inriktning och medel.

Däremot finns det något som jag tycker är lite intressant i diskussionen. När vi bygger är det klart att det inte ska vara förgävesinvesteringar. Det uttalas också i Kapacitetsutredningen. När vi börjar i de här delarna är det väl inte otänkbart att det kan vara en koppling till det som sedan finns ned mot Jönköping och vidare söderut, det som nämns vid olika namn: Götalandsbanan, Europabanan eller korridorer. Tanken skulle naturligtvis kunna vara: Hur tar vi oss sedan vidare till övriga Europa? Men det förutsätter också att regeringen fortsätter med det arbete som vi har i dag. Hur går planerna i Danmark? Hur går planerna i Tyskland?

Mina erfarenheter av kontakter i frågan om hur till exempel höghastighetstågen har slagit för Frankrike mellan Paris och Lyon har visat att det är ett fantastiskt resande. Det är 13-miljonersstäder. Men regionerna har börjat bli lite tveksamma, för nu dras spåren utanför städerna. Den regionala trafikpendlingen på tåg har minskat, och bilåkandet har i stället ökat.

Vad blir konsekvenserna om vi vill komma fram snabbt långa sträckor? Då måste vi konstatera att vi inte kan stanna vid så många olika stationer. Vi vet i dag att 98 procent av alla resor som vi gör är kortare än 10 mil. Frågan är: För vem är det vi investerar? Är det mot flyget eller för människors vardag, att kunna arbetspendla?

Anf. 16 ANNIKA LILLEMETS (MP):

Herr talman! Det sista är ju intressant. Det är klart att vi investerar för att frigöra kapacitet på Södra stambanan, så att pendeltåg och godståg kan gå regionalt mycket mer än de kan nu, till exempel. Det skulle naturligtvis vara en vinna-vinna-lösning att ha en snabb-bana för dem som behöver resa långt och snabbt. Då kan de slippa krångla med exempelvis flyg, och det blir mer kapacitet för de korta resorna.

Jag konstaterar att jag inte får något svar här i dag på den fråga som jag och många andra vill ha svar på: Varför i hela fridens namn vill regeringen inte ta beslut nu om att framtidssäkra och bygga för 320 kilometer i timmen, när vi har en utredning för Ostlänken, där vi vet att det inte blir nämnvärt dyrare, och det blir samhällsekonomiskt mer lönsamt enligt Trafikverket och forskarna? Varför då inte göra den så konkurrenskraftig som möjligt för framtiden?

Varför skulle vi bygga in en flaskhals redan nu i det större järnvägsnätet ned till kontinenten, som faktiskt kan ses som en stor möjlighet för framtiden? Det gäller som sagt att inte bygga in begränsningar från början, för om man har byggt för 250 kilometer i timmen är det inte realistiskt att bygga om för högre hastighet.

Självklart måste dagens banor underhållas och tas till vara bättre. Men det är ju en helt annan fråga. Här handlar det om hur vi bygger Ostlänken. Ska den byggas för att även kunna ta tunga godstransporter – till en avsevärt högre kostnad och helt i onödan, eftersom godstrafiken bör gå på Södra stambanan i stället och separeras, eftersom den liksom pendeltågen har en mycket lägre hastighet än höghastighetstågen? Det fick jag inget svar på än. Vi får väl vänta tills i vår.

Jag undrar fortfarande vad regeringen behöver veta mer för att ta principbesluten att inte bygga in den här flaskhalsen helt i onödan.

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

Herr talman! En av de stora finesserna med att påbörja en ny stambana, förutom att vi ökar kapaciteten och får bort flaskhalsar, är att man kan separera trafik. Vi har långa tåg och korta tåg, tåg som åker med hög hastighet och tåg med långsam hastighet. Då är en av fördelarna med att kunna separera trafik att vi kan ha en bansträckning för långsamgående tyngre transporter och en för de snabbare tågen. Ett snabbt tåg är naturligtvis inte ett kilometerlångt, tungt godståg. Det tror jag att Annika Lillemets och jag kan vara överens om.

Jag är imponerad över att man i Miljöpartiet är så tvärsäker på att just 320 kilometer i timmen är det mest optimala. Alternativet med 320 kilometer i timmen är det som har utretts. Det gjordes en särskild utredning på uppdrag av regeringen, men man har inte tittat på 250-kilometersalternativet. Bägge alternativen är att betrakta som höghastighetsnät om man utgår från EU:s standard och klassificering. Det är väldigt få länder som har högre hastigheter än så om det inte är mellan riktigt stora miljonstäder.

Jag hoppas att Miljöpartiet ändå funderar över vilka effekterna blir i transportsystemet som helhet. Det gäller slitage, energiåtgång, drift och underhåll och så vidare. Jag tycker att det kan vara rätt rimligt att vi får det förelagt oss av Trafikverket innan vi sedan under nästa år fattar beslutet. Den viktigaste poängen och det bästa beskedet är att vi nu har bestämt – och uppenbarligen kommer att få en god majoritet för det – att Ostlänken antligen ska börja byggas, och den ska byggas betydligt tidigare än man förut beräknat.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på interpellationerna 2012/13:48 och 87 om konkurrens på lika villkor inom åkerinäringen

Anf. 18 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Hans Hoff har frågat mig om jag avser att införliva den holländska lagstiftningen om dem som arbetar inom åkerinäringen i svensk lag.

Vidare har Monica Green frågat näringsministern vad hon avser att göra så att inte F-skattesedlar missbrukas på den svenska arbetsmarknaden. Monica Green frågar också vad näringsministern avser att göra för att seriösa företagare ska kunna fortsätta verka i Sverige.

Interpellationen har överlämnats till mig för besvarande.

Ett starkt företagsklimat är avgörande för Sveriges framtida tillväxt och välbefinnande. Regeringen arbetar därför aktivt med att främja ett dynamiskt och innovativt näringsliv och har genomfört en rad insatser inom flera olika politikområden. För att klara vår uppgift att skapa bra ramvillkor för företag i Sverige med Europas bästa företagsklimat är det avgörande att vi har en bra kontakt med näringslivet.

Regeringen arbetar systematiskt med att utforma spelregler och ramvillkor så att start och utveckling av företag och entreprenörskap i allmänhet främjas. Vi arbetar med insatser inom flera områden, bland annat med att förenkla för företag, trygghetssystemen, kapitalförsörjning, skatter, entreprenörskapsfrämjande, konkurrens och innovationsfrämjande.

Även om frågor om arbets- och anställningsvillkor är arbetsmarknadsministrarnas ansvar och beskattningsfrågor är finansministrarnas ansvar kan jag ändå konstatera att det inte är aktuellt med någon särreglering för en specifik bransch.

I Sverige gäller att en arbetsgivare och en arbetstagare inte självständigt kan disponera över vem som är att anse som arbetstagare. Arbetstagarbegreppet är nämligen tvingande, just för att det inte ska vara möjligt att kringgå den skyddslagstiftning som gäller för arbetstagare. Det inne-

bär att en person kan vara att anse som arbetstagare och komma i åtnjutande av de förmåner som avses i till exempel anställningsskyddslagen och föräldraledighetslagen även om det har upprättats ett avtal om att personen är egenföretagare.

Riksdagen har i ett tillkännagivande uppdragit åt regeringen att genomföra en förutsättningslös utvärdering av de förändringar av näringsverksamhetsbegreppet som genomfördes den 1 januari 2009 i syfte att göra det möjligt för fler att få F-skatt. Regeringen avser att genomföra en sådan utvärdering. Den ska gälla reformens effekter på skatteuppbörden, arbetsmarknaden, arbetstagarens ställning och företagandets villkor. Innan den utvärderingen är genomförd kan inte ställning tas till om reglerna för F-skatt behöver förändras.

Jag svarar som tidigare på liknande frågor att det förstås är oacceptabelt om seriösa förare och åkare får lida för att andra inte följer gällande regelverk. Detta gäller oavsett nationalitet eller ursprungsland. Regeringen har bland annat därför fattat beslut om att ge Rikspolisstyrelsen och Transportstyrelsen i uppdrag att se över regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg och senast i mars nästa år återkomma med förslag på åtgärder för att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg. I uppdraget ingår även att lämna förslag till eventuella författningsändringar. Jag avser att skyndsamt bereda de förslag som myndigheterna kommer att presentera i redovisningen av regeringsuppdraget.

Att arbetstagare utnyttjar sin rätt till fri rörlighet inom EU är i grunden något positivt. Jag avser inte att vidta några särskilda åtgärder för att som i Nederländerna reglera vilka anställningsförhållanden som ska gälla mellan just åkare och förare.

Då Monica Green, som framställt en av interpellationerna, anmält att hon var förhindrad att närvara vid sammanträdet medgav tredje vice talmannen att Eva-Lena Jansson i stället fick delta i överläggningen.

Anf. 19 HANS HOFF (S):

Herr talman! Jag vill tacka statsrådet för svaret.

Jag har begärt den här debatten utifrån den mycket negativa och allvarliga utveckling vi i dag ser i den svenska åkerinäringen. I stället för att ha egna anställda använder åkerier utländska förare. De är inte formellt anställda trots att förhållandena är anställningslika. I stället är de utländska chaufförerna egenföretagare med F-skattsedel.

Vi kan få en bild av situationen av Rickard Gegö, som är regionchef för Sveriges Åkeriföretag i Halland. Han skrev i Hallands Nyheter för några veckor sedan att utländska chaufförer utnyttjas på ett utstuderat sätt. De har en lön från 6 500 kronor i månaden, vilket knappast kan anses vara skäligt.

Chaufförerna lever i sina lastbilar i månader, utan tillgång till dusch eller toalett. De har inte heller möjlighet att hålla sig varma i hytten på vintern när de ska sova, eftersom det också kostar pengar. Det är ovärdigt ett land som Sverige att transporter sker på detta sätt, sammanfattar Rickard Gegö situationen.

Det är helt lagligt att åkerier anlitar utländska chaufförer med F-skattsedel. Den omänskliga hanteringen av människor har omfattande sociala

och ekonomiska konsekvenser. De betalar inte skatt eller sociala avgifter i Sverige eller i hemlandet, eftersom den låga lönen helt enkelt inte räcker till. Utländska förare tvingas att arbeta för svårlöner för att de svenska åkerierna vill öka sin vinst.

Hur stor är då omfattningen av denna verksamhet? Jag har fått hjälp av Svenska Transportarbetareförbundet i Halmstad med att räkna fram hur det ser ut i södra Sverige. I Hallands län körs i dag 262 lastbilar med utländska chaufförer med F-skattsedel. I Västra Götaland är det 185 lastbilar. I Skåne är det 115 och i Småland 69.

Några av företagen har ökat sin omsättning och antalet bilar kraftigt under de senaste åren. Ett företag har gått från att ha ett fåtal bilar, där de anställda hade löner och övriga villkor enligt kollektivavtal, till att i dag ha drygt 100 lastbilar med utländska chaufförer med F-skattsedel.

Är detta konstigt, herr talman? Nej, självklart inte. Förarnas villkor är så dåliga att de företag som använder sig av falska utländska egenföretagare konkurrerar ut seriösa företag som erbjuder avtalsenliga löner och villkor för sina anställda.

Ministern och regeringen är väl medvetna om situationen i svensk åkerinäring men verkar inte vill göra någonting alls åt situationen. I tidningen *Transportarbetaren*, juninumret, bagatelliserar Catharina Elmsäter-Svärd problemet till en fråga om regelefterlevnad, så även i det svar jag har fått i dag av ministern.

Jag pekar på den lagstiftning som man har infört i Holland för att komma åt problemet. Det handlar inte om F-skattsedeln, som ministern säger utreds. I Holland är det lag att chaufförerna ska vara anställda i det företag som de jobbar i. Det handlar om trafiktillstånd och egna fordon.

Människor behandlas illa. Seriösa företagare i Sverige konkurreras ut om de betalar lön efter avtal. Den holländska regeringen har agerat. När ska den svenska regeringen göra något åt denna situation?

Anf. 20 EVA-LENA JANSSON (S):

Herr talman! Jag ska börja med att å Monica Greens vägnar tacka för svaret, men precis som Monica Green skulle ha sagt här i dag är det ett ganska tråkigt svar. Regeringen vill egentligen inte ta frågan på allvar, upplever några av oss.

Jag ska beskriva vad Monica Green har tagit upp i sin interpellation. Hon vänder sig faktiskt inte till infrastrukturministern utan till näringsminister Annie Lööf och pekar på att det råder en oseriös konkurrens som får negativa effekter för svensk åkerinäring. Monica Green har träffat åkeriägare i Skaraborg precis som jag har träffat åkeriföretagare i Örebro län, och deras bild är ganska dystert. De ser hur de nu utkonkurrensas av utländska förare som anlitas av utländska åkerier som överutnyttjar dem men också av andra företag.

Egentligen konkurrerar man inte på lika villkor. Det som vi har talat om många gånger i den här kammaren handlar om den svenska modellen med kollektivavtal. Regeringen, som här företräds av Catharina Elmsäter-Svärd, har sagt att man står bakom den svenska modellen men undergräver den samtidigt hela tiden genom att inte agera eller agera genom att tillåta ett system där personer uppenbart, som det står i svaret, har ett anställningsförhållande men låtsas vara företagare och har en F-skattsedel. På det sättet kan de leva under, som Hans Hoff beskriver, ganska

vedervärdiga förhållanden här i Sverige, och det tillåter regeringen. Man bara ser på.

I ministerns svar står det att man därför aktivt arbetar med att främja ett dynamiskt och innovativt näringsliv. Och man kan väl säga att det är innovativt att tillåta lönedumpning och slå ut svensk åkerinäring, men jag vet inte om det är speciellt produktivt. Min fråga är: Har inte regeringen någon som helst kontakt med svensk åkerinäring? Svensk åkerinäring påpekar dagligen det här problemet, och frågan är ju inte ny.

Jag ställde en liknande interpellation till Annie Lööf i mars, som också den besvarades av infrastrukturministern, och det har inte hänt speciellt mycket sedan dess. Man pekade på den utvärdering som skulle göras.

I interpellationssvaret har det kommit till ett svar om just F-skatt-sedlar: "Riksdagen har i ett tillkännagivande uppdragit åt regeringen att genomföra en förutsättningslös utvärdering av de förändringar av näringsverksamhetsbegreppet som genomfördes den 1 januari 2009 i syfte att göra det möjligt för fler att få F-skatt. Regeringen avser att genomföra en sådan utvärdering." Ja, vi tackar för att regeringen faktiskt följer vad riksdagen har gett till känna. Men när kommer utvärderingen att ske? Är den tillsatt? Hur är tidsplanen? Vad har regeringen för agenda? Kommer det att hända någonting före 2014?

Vidare svarar infrastrukturministern att hon avser att skyndsamt bereda de förslag som myndigheten kommer att presentera i redovisningen av regeringsuppdraget. Ja, det tackar vi också för, och vi vore tacksamma om det skulle kunna komma några som helst förslag. Men "skyndsamt" har jag hört tidigare i helt andra sammanhang. Det sade till exempel Maud Olofsson i en helt annan fråga som gällde företagare och graviditetsspenning. Där har det fortfarande inte kommit fram något förslag. Det var två år sedan Maud Olofsson svarade på den frågan, så om två år är skyndsamt är jag lite bekymrad, herr talman. Och jag önskar lite mer precisa svar från infrastrukturministern.

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

Herr talman! Självklart har regeringen kontakter via departement, men också jag som statsråd har kontakter med inte minst åkeriföretagen. Nästa vecka ska jag följa med en åkare en hel natt för att följa hans vardag eller snarare nattliga färd.

Vi ska vara rätt förstående för åkarnas situation över lag. De har haft en tuff situation, inte minst kopplat till lönsamheten, företagandet och transporterna, som har en förmåga att öka eller minska beroende på hur den ekonomiska situationen ser ut i landet men också i våra grannländer. Där gör åkerinäringen själv ett oerhört viktigt arbete för att lära känna sin bransch. Där har man olika nischer som i dag går bättre, till exempel inom distributionen medan det på andra områden går betydligt sämre. Det är *en* viktig faktor. Och det är klart att man som åkare jagar sina kostnader.

Å andra sidan har vi bestämt oss för att vara med i den gemenskap som EU innebär och där det ska vara fri rörlighet och ges möjlighet för människor att jobba och verka i de olika länderna. Det tycker vi i grunden är bra.

Prot. 2012/13:22
9 november

Svar på
interpellationer

Vad som nu har kommit till, och som den här riksdagen också har beslutat om, är nya lagar när det gäller just yrkestrafiken. Det innebär att det ska vara lättare att utbyta information mellan EU-länder. Det började gälla i somras.

Vi har också skärpt kraven på svensk sida så att också den som beställer transporter har ett ansvar. Det kan till och med vara förenat med straff om man beställer från företag som inte följer de regler som vi har när det gäller skatter och avgifter.

Jag blir lite fundersam när Hans Hoff säger så tydligt att de som i dag kommer från andra länder och är här och jobbar med F-skatt inte betalar skatter och avgifter i sitt eget land. Det är egentligen en förutsättning att de ska göra det. Det är åtminstone den regel som gäller. Det är också så att den som söker F-skatt, vilket man har möjlighet att göra i Sverige även om man inte bor här, inte får ha några skatteskulder. Att detta ska kunna hålla förutsätter naturligtvis att vi kan ha ett bra utbyte mellan länderna, och det tror jag att den skärpning av lagen som började gälla i somras ska vara ett led i.

Nej, Hans Hoff, jag bagatelliserar inte när jag säger att det är viktigt att vi har en regelefterlevnad. Det säger nämligen också åkeriföretagen. Egentligen har de inte pekat på att det är fel på lagstiftningen. Däremot är tillämpningen och hur vi följer den det stora problemet, till exempel vad polisen gör, vad de gör i sina kontroller och hur de fullföljer det hela.

Därför är det en poäng med det utredningsuppdrag som vi har givit till Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen som har att titta på tillsyn och tillstånd för att tillsammans se vad man kan göra. De kom med en första rapport förra veckan som jag tycker är intressant. De utländska åkarna sticker nämligen inte på något sätt ut när det gäller regelefterlevnaden. Att samtliga aktörer håller sig till de regler som gäller är många gånger en förutsättning för en konkurrens på lika villkor.

När det gäller den holländska situationen är det till och med så att den holländska regeringen själv har valt att utvärdera den. Det skulle ha gjorts en utvärdering före sommaren. Den har dragit ut på tiden, och de har också haft val. Men det som jag hör från kolleger och via tjänstemän är att det inte är troligt att de kommer att ha kvar den här lagen, därför att den innebär egentligen en avart av krav på anställning av någon som de facto ska vara egenföretagare.

Anf. 22 HANS HOFF (S):

Herr talman! Först och främst skulle jag vilja kommentera det som ministern säger här om att åkeribranschen har en ekonomiskt tuff situation, att de jagar sina kostnader och att vi nu är med i EU. Jag utgår bara från att ministern inte tar detta som intäkt för att man ska bedriva den verksamhet som man gör i dag, där man lönedumpar och låter utländska chaufförer med F-skattsedel leva under vidriga förhållanden.

Herr talman! Som jag sade tidigare har dagens situation omfattande sociala och ekonomiska konsekvenser för förarna, för seriösa åkeriägare och för samhället i sin helhet.

Vissa förare som arbetar för svältlönerna försöker skaffa sig andra inkomster för att klara sin överlevnad. Det kan till exempel handla om stöld av diesel. Ett annat sätt att tjäna pengar är försäljning av smuggel-

sprit. Uppställningsplatser för lastbilar har blivit langningscentraler för minderåriga.

Falsa utländska egenföretagare leder till marknadsstörningar och illojal konkurrens inom branschen. Cabotage, som ska vara ett undantag från verksamheten, missbrukas å det grövsta och underbygger förutsättningarna för seriösa företagare i åkerinäringen. Problemet med cabotage-reglerna har varit känt i många år, men ännu har man inte lyckats komma åt det. Frågan är om det finns något verkligt intresse att göra något åt detta över huvud taget.

Samhället går miste om omfattande skatteintäkter, och landet går miste om hundratal arbetstillfällen. I mitt förra inlägg nämnde jag hur många utländska förare med F-skattsedel det finns i Halland, Skåne, Småland och Västra Götaland. Sammantaget är det i dessa regioner 731 stycken, vilket innebär att 731 yrkesförare är utan arbete. Det innebär också att samhället går miste om över 34 miljoner kronor i månaden i arbetsgivaravgifter och löneskatt.

Jag förstod att det var lite oklart för ministern att det var så, men om ministern kollar det med Skatteverket kommer hon att få klara besked.

I Holland har regeringen agerat och infört en lag som kräver att förarna ska vara anställda i de företag de arbetar för. I Holland krävs också att bemanningsföretag som kontrakteras i transportnäringen har kollektivavtal och att underentreprenörerna har egna trafiktillstånd och egna fordon.

Enligt min och många andras mening vore det ett bra sätt att komma åt problemen också här i Sverige.

Ministern har hört att man är missnöjd med detta i Holland. Inför denna interpellationsdebatt har jag lyssnat noga på branschen, och jag har inte fått någon signal om att det skulle vara på det viset. Ministern har kanske hört detta, men lagstiftningen finns där. Det problem vi har i Sverige existerar inte i Holland eftersom man införde denna lag.

Vad har då regeringen för konkreta förslag för att komma till rätta med den oseriösa konkurrensen och lönedumpningen som sker på de svenska vägarna just precis nu när vi står här och diskuterar denna fråga? Vi har inte hört ett enda förslag från regeringen här i dag. Kanske kommer det i nästa inlägg från ministern. Jag hoppas det.

Anf. 23 EVA-LENA JANSSON (S):

Herr talman! Jag ska upprepa de frågor Monica Green ställde i sin interpellation. Vad avser näringsministern att göra för att F-skattsedlar inte ska missbrukas på den svenska arbetsmarknaden? Vad avser näringsministern att göra för att seriösa företagare ska kunna fortsätta verka i Sverige?

I svaret till Monica Green pekar statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd på att man ska följa det beslut som riksdagen tog. Jag ställde frågan "när?" men fick inget svar, så jag hoppas att Catharina Elmsäter-Svärd kan konkretisera.

Regeringen avser att genomföra en sådan utvärdering, står det. När? Hur omfattande blir den? När tror man att det komma ett förslag?

I mars hade jag en debatt med Catharina Elmsäter-Svärd i just denna fråga. Då svarade statsrådet: "Vi bör naturligtvis upprätthålla den svenska modellen med ansvarstagande parter som i kollektivavtal kom-

Prot. 2012/13:22
9 november

Svar på
interpellationer

mer överens om rimliga villkor, och som vakar över efterlevnaden av dem, när det gäller chaufförer där svenska villkor ska gälla.”

Ja, det är självklart. Men det är svårt att övervaka villkor när man inte har kontroll över huvud taget.

När ni skriver att arbetstagarbegreppet är tvingande och ändå ser att det kringgås borde ni som regering säga att ni vill göra något åt det om ni tror på den svenska modellen och på att svenska företagare ska ha anställd personal och inte använda sig av F-skattsedlar för att dumpa den svenska modellen och kringgå kollektivavtalen. Annars slås de seriösa företagen i Sverige som har anställda ut och tvingas in på helt fel väg. Vi får personer som bor i sina lastbilar och väntar på jobb för kanske 6 000 kronor i månaden.

Polisen säger att det pågår en modern slaveriverksamhet som är reglerad och uppstyrd via F-skattsedelssystemet.

Det är konstigt att regeringen inte tar frågan på allvar.

Det är lika konstigt att regeringen som säger sig vara för företagarna inte ser de problem som svensk åkerinäring pekar på och att man kräver att få en lagstiftning på plats för att komma till rätta med detta.

Jag har inget emot konkurrens, men det måste vara på lika villkor. Så är det inte. Fri rörlighet är jättebra, men kommer man till Sverige ska man jobba med svenska villkor och inte dumpa lönerna.

Jag kommer ihåg när Maud Olofsson stod i Almedalen 2006 och sade: Nu ska vi konkurrensutsätta svenska löntagare.

Med det menade hon att vi skulle ned på europeiska löner.

Det systemet vill jag inte ha i Sverige, men med nuvarande politik konkurreras svenska företag ut samtidigt som lönerna dumpas. Det råder vilda västern där vi ser att trafiklagar och arbetstidslagen inte följs och att människor lever under orimliga villkor.

Ingen av oss är nöjd med denna situation, men trots det gör regeringen inget.

I mars frågade jag statsrådet om den holländska lagstiftningen, och då var svaret att hon avvaktade vad den holländska regeringen skulle utreda. Då var hon kanske lite tveksam. Nu avfärdar statsrådet den holländska lagstiftningen som innebär att man ska vara anställd av det åkeri man kör för.

Vad är det som har hänt, statsrådet? Varför är du så tveksam? Jag hör att du säger att den holländska regeringen inte är riktigt klar med sin utredning, men varför kan vi inte pröva systemet här i Sverige tills vidare när vi nu ser att det råder vilda västern inom åkerinäringen?

Anf. 24 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Inledningsvis i mitt svar nämnde jag den utredning om F-skatten som regeringen för närvarande bereder inom Regeringskansliet på uppdrag av riksdagen. Eva-Lena Jansson frågar vad den ska handla om. Det gäller reformens effekter på skatteuppbörden, arbetsmarknaden, arbetstagarens ställning och företagandets villkor. Innan den är redovisad kan jag inte tala om vad vi ska göra, för det är ju därför vi tittar på det.

Det är spännande att både Eva-Lena Jansson och Hans Hoff tar upp just Holland. I de diskussioner som pågår om EU-kommissionens förslag att utvidga cabotagemöjligheterna är nämligen Holland, enligt min kännedom, ett av de mest pådrivande länderna.

När Eva-Lena Jansson frågade mig i mars hade den holländska regeringen ännu inte fått sin utvärdering. De har fått den nu men inte kommit fram till vad de ska göra, utan det har förskjutits i tid. Vi följer givetvis frågan eftersom vi har nära kontakter med dem, men vi har förstått att de troligtvis inte kommer att ha kvar denna lagstiftning.

I Hans Hoffs interpellation fick jag frågan om jag har för avsikt att införa den lagstiftning som Holland har. När jag nu hör mina holländska kolleger säga att detta inte var det bästa blir frågan om jag ska se till att vi inför den lag som Holland möjligtvis själva kommer att avstå från. Jag måste först se vad de har för synpunkter och skäl att inte vilja fullfölja eller att vilja fullfölja.

Det har också varit diskussion om huruvida denna typ av lagstiftning följer EU-rätt, vilket kan vara viktigt att ha med sig.

Hans Hoff nämner också att cabotage har missbrukats och att det har varit känt i många år. För ett antal år sedan bestämde man att sätta en gräns för hur många dagar och körningar man får göra för att det ska vara liknande regler i hela EU. Sedan november förra året har man skärpt det så kallade beställaransvaret ytterligare. I svensk lagstiftning har vi vida-reberett möjligheten för länder att utbyta information. Det sker alltså en successiv skärpning.

Både Eva-Lena Jansson och Hans Hoff nämnde konkurrenskraften kopplat till åkerinäringen. Nu talar jag inte om avarter och det som jag också ser när det gäller människors situation. Om vi håller oss till åkerinäringen, transporterna och konkurrensvillkoren är det en förutsättning att vi har ett regelverk som alla följer. Min poäng är att vi måste se till att det finns en regelförfarande, annars har vi sådana som följer regelverket och får stå tillbaka för dem som inte följer regelverket. Det är något som man säger också från svensk åkerinäring. Man tycker inte att det i grunden är fel på lagarna, men man vill se en bättre efterlevnad och att det vidtas åtgärder mot den som inte följer regelverket. Det arbetet håller vi på med tillsammans med branschen.

Vi ska få slutrapporten i mars, och jag kommer att skyndsamt se till att vi gör något åt detta.

Anf. 25 HANS HOFF (S):

Herr talman! Det går att göra något åt problemen om man vill. I Holland såg regeringen problemen. Man agerade och man införde en lagstiftning för att komma åt en sådan situation som vi i dag ser i Sverige. Det har regeringen i Holland gjort. Nu har Catharina Elmsäter-Svärd och den svenska regeringen hört att detta kanske ska omprövas. Men man kommer ju att hålla fast vid att se till att situationen inte blir som den är i Sverige. I Holland har man sagt att det inte är acceptabelt att det fungerar som inom åkerinäringen i Sverige.

Agerar inte den svenska regeringen skyndsamt kommer varenda lastbil i Sverige att ha utländska underbetalda chaufförer. Den enkla anledningen till det är att ingen seriös företagare som betalar avtalsenliga löner som är gängse på den svenska arbetsmarknaden kommer att överleva. De priser som han eller hon offererar för transporterna ligger så mycket högre. Är det så regeringen vill att det ska bli?

Min fråga kvarstår: Vad ska regeringen göra för att komma åt den sociala dumpningen och den oseriösa konkurrensen i svensk åkerinäring?

Jag har inte hört ett enda konkret förslag från regeringen. Lämna gärna ett besked, Catharina Elmsäter-Svärd, om vad ni tänker göra för att komma till rätta med detta inom den svenska åkerinäringen.

Anf. 26 EVA-LENA JANSSON (S):

Herr talman! Det är lite tråkigt att behöva upprepa saker gång på gång och återkomma med kritik, men jag finner ingen anledning att inte göra det.

I mars hade jag en liknande debatt med Catharina Elmsäter-Svärd där hon hänvisade till en utredning som skulle vara klar senast i mars nästa år – den skulle alltså ta ett år. Jag vet att utredningar kan ske mycket snabbare. Om regeringen tycker att det här är viktigt kan man lägga ned resurser på utredningen och säkerställa att rapporten kommer snabbt. Man kan utreda läget; läget är ju känt sedan tidigare.

Nu får vi en situation där människor lever i Sverige och inte följer gällande cabotageregler och inte följer kollektivavtalsliknande villkor utan lever mer eller mindre som daglönare eller statare. Det är alltså människor som kommer till Sverige eftersom man inte kan hitta någon inkomst någon annanstans och lever under vedervärdiga förhållanden. De tvingas jobba på mycket sämre villkor än om de hade varit anställda och levt på svenskt kollektivavtal. Då hade de haft en ordentlig lön. Nu tjänar de kanske 6 000–7 000. De kan inte göra sina toalettbesök någon annanstans än i skogen. De tvingas bo i bilarna. De konkurrerar ut svenska chaufförer.

Som vi har sagt tidigare har vi ingenting emot att människor kommer till Sverige och jobbar; det är bra med fri rörlighet. Vad som inte är bra med social dumpning är att människor tvingas leva under sådana här villkor.

Vi vill ha en svensk åkeribransch som kan konkurrera i Europa. Man kan inte överleva i Sverige för att andra åkerier kommer hit och betalar underpriser på svensk arbetsmarknad. Om regeringen inte gör något åt detta är det vad man vill åstadkomma – man vill åstadkomma lönedumpning på svensk arbetsmarknad. Det är så man pressar priserna på arbete. Det är så man säkerställer att vi inte får den svenska modellen i Sverige. Jag är faktiskt bekymrad över regeringens agerande.

Anf. 27 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! En viktig förutsättning för att företag ska kunna verka är att det finns bra regelverk som alla håller sig till oavsett om man är svensk eller utländsk. Det är något som vi gemensamt borde vara överens om.

Det handlar också om hur världsbilden och den ekonomiska situationen ser ut i övrigt, i synnerhet inom transportsektorn. Där har konkurrensen varit tuff eftersom företag inte längre köper tjänster på samma sätt som förut. Det påverkar också.

Jag vet inte hur jag ska tolka sammanfattningen av debatten. Socialdemokraterna som säger sig vara för företagande är nu inne på att man vill särlagstifta för vissa branscher. Det är inte en tradition som vi har i Sverige. I grunden hindrar man egenföretagandet för att man vill ställa särkrav på vilka som ska få inneha F-skattsedel. Det tror jag vore dumt. Det vore ännu tråkigare om man vill särlagstifta för vissa branscher om

att införa minimilöner och det i en sektor där man från socialdemokratisk sida tänker höja kostnaderna, inte minst för åkerinäringen genom att införa lastbilsskatter.

Eva-Lena Jansson säger: Utred snabbt. Vi vet redan. Varför ska vi utreda? Det är en kort sammanfattning av Eva-Lena Janssons fråga.

Vi vet inte hur regelefterlevnaden är, men det sägs mycket om det. Det finns en poäng i att Transportstyrelsen och rikspolisens gör en uppföljning av den undersökning om regelefterlevnad som man gjorde 2007. Då ser vi tendensen. Vi har redan fått en delrapport. Slutrapporten kommer i mars. Då kommer vi att ha en bild av hur det ser ut som vi i bästa fall kan vara överens om. Min mycket tydliga uppfattning är att regler som vi har ska tillämpas likvärdigt oavsett om det är en svensk eller utländsk åkare. Det är en förutsättning för att få konkurrens på lika villkor. Vi måste se hur bilden ser ut statistiskt, inte bara känslomässigt.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2012/13:22
9 november

*Svar på
interpellationer*

7 § Svar på interpellation 2012/13:76 om färjetrafik Umeå–Vasa

Anf. 28 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Siv Holma har ställt tre frågor till mig som rör färjetrafiken mellan Umeå och Vasa, nämligen om jag avser att medverka till att en gemensam finansieringslösning tillsammans med Finland och EU utformas för att långsiktigt garantera färjetrafiken Umeå–Vasa, om jag avser att i närtid och tillsammans med Finlands trafikminister ta upp frågan med EU-kommissionen om att säkra trafiken över Kvarken samt om jag delar den finska arbetsgruppens ställningstagande om vikten av att utveckla transportsystemen och särskilt uppmärksamma de intermodala transportlösningar där färjan över Kvarken är en sådan komponent.

Jag vet att ett arbete pågår mellan EU, Finland och andra berörda parter för att se över förutsättningarna till en gemensam och långsiktig finansieringslösning för färjetrafik över Kvarken genom att söka delfinansiering från EU till ett köp av ett nytt fartyg. En sådan finansieringslösning måste drivas som ett sjömotorvägsprojekt, vilket innebär att minst två länder måste stödja ett sådant upplägg. Sjömotorvägar är den maritima delen av TEN-T, det vill säga det transeuropeiska nätverket för transporter.

En utgångspunkt i den svenska transportpolitiken har sedan lång tid tillbaka varit att interregionala och internationella transporter i första hand ska bedrivas på kommersiella grunder utan statliga subventioner. Jag kan därför konstatera att det i nuläget inte föreligger några förutsättningar att tillskjuta statliga medel från statsbudgeten för att stödja ett sjömotorvägsprojekt mellan Umeå och Vasa. I detta sammanhang har även den finska arbetsgruppens ställningstagande beaktats.

När det gäller frågan om jag tillsammans med min finska ministerkollega avser att ta upp frågan med EU-kommissionen kan jag meddela Siv Holma att jag har fört samtal med den finska ministern i denna fråga och att dialogen kommer att fortsätta.

Anf. 29 SIV HOLMA (V):

Herr talman! Jag tackar för svaret. Men infrastrukturministerns svar på min interpellation om färjetrafiken mellan Umeå och Vasa lämnar mycket övrigt att önska.

Det enda positiva i svaret är att ministern har fört samtal med den finska trafikministern i denna fråga och att dialogen kommer att fortsätta. Jag väljer att ta fasta på denna öppning.

Ministern säger i sitt svar att en utgångspunkt i den svenska transportpolitiken är att de transporter som sker med färja i första hand ska bedrivas på kommersiella grunder utan statliga subventioner. Hon konstaterar att det saknas möjligheter att tillskjuta statliga medel för att stödja sjömotorvägsprojektet. Hon säger att den finska arbetsgruppens förslag har beaktats. Men det verkar inte i sak ha förändrat infrastrukturministerns ställningstagande att avvisa förslaget om en framtida svensk medfinansiering för att ha kvar färjetrafiken mellan Umeå och Vasa, detta i motsats till vad den finska regeringen anser att den kan göra.

Herr talman! När ministern säger att trafiken ska drivas på kommersiella grunder borde utgångspunkten vara att alla färjelinjer i Sverige ska ha någorlunda likvärdiga förutsättningar för att driva sin verksamhet.

Trafik med bilfärja har bedrivits i Kvarken i snart 50 år. I och med Sveriges och Finlands EU-medlemskap upphörde den statliga skattefria försäljningen i Kvarkentrafiken 1999. Detta ledde i sin tur till att det årliga passagerarantalet rasade. Före borttagandet av taxfreeförsäljningen hade färjan som mest drygt en miljon passagerare. I dag är antalet passagerare strax under 100 000. Inget av de kommersiella rederierna ville därefter bedriva trafik i Kvarken utan valde i stället att koncentrera sin verksamhet till Åland och Stockholm–Helsingfors. Här finns taxfreeförsäljning kvar som en kommersiell grund.

Herr talman! Kvarkentrafiken har sedan 1999 inte haft konkurrensneutrala villkor som övrig färjetrafik mellan Sverige och Finland.

Min fråga till infrastrukturministern blir: Om den finska staten kan värna färjetrafiken mellan Umeå och Vasa, varför kan då inte den svenska staten göra det?

I den fortsatta dialogen med den finska trafikministern borde infrastrukturministern kunna ta med sig de berörda parternas synpunkter som jag har nämnt och vara öppen för en lösning med statlig medfinansiering för att man ska kunna ha kvar färjetrafiken mellan Umeå och Vasa. Delar infrastrukturministern min och Vänsterpartiets uppfattning att färjetrafiken ska vara kvar nu och i framtiden? Vi vill ha ett systemskifte i transportpolitiken som går ut på att satsa på transportslag som reducerar miljö- och klimatpåverkan. Sjöfarten är ett transportslag som kvalificerar sig i den strategin. Detta borde väl få infrastrukturministern att satsa på färjetrafiken utifrån miljö- och klimatperspektiv och inte bara utgå från de kommersiella grunderna.

Herr talman! Sverige och Finland har efter att man blev medlemmar i EU avskaffat taxfreeförsäljningen. Det enda rimliga borde därför vara att staten medverkar till kompensation i och med detta och är med och medfinansierar en ny färja som är anpassad till miljö- och trafikförutsättningarna i Kvarken.

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret på denna angelägna fråga. Vi har i Sverige traditionellt sett haft en ordning där staten tar ett ansvar för vår gemensamma infrastruktur. Sådant som har ett intresse för nationen har vi traditionellt sett både finansierat och byggt nationellt och statligt. Poängen med det är naturligtvis att alla inser att det skulle bli både ineffektivt och osammanhängande om varje kommun och varje person tog ansvar för den egna infrastrukturen.

Mot denna bakgrund är naturligtvis infrastrukturministerns svar på Siv Holmas interpellation om Kvarkentrafiken oroväckande. Precis som Siv Holma säger var detta en kommersiell trafik som egentligen grundade sig först och främst på taxfreeförsäljning. Det innebar att över en miljon passagerare som mest åkte över med färjan. Därmed kunde denna trafik också bära sig ekonomiskt.

Men i och med EU-medlemskapet förändrades dessa förutsättningar. Medan trafiken mellan Stockholm och Helsingfors kunde fortsätta med taxfreeförsäljningen som grund tog man bort denna möjlighet för färjetrafiken mellan Umeå och Vasa.

Detta har medfört att vi ända sedan dess haft problem att upprätthålla denna trafik. Trots att det är oerhört mycket bättre att lastbilar tar färjan över från Vasa till Umeå i stället för att åka norrut hela den långa vägen över Haparanda och Torneå och ned till Umeå och Västerbotten och Västernorrland. Det är också mycket bättre än att man åker ned till Helsingfors och tar färjan över till Stockholm och sedan tar sig med lastbil längs med vägarna. Det är inte ekonomiskt hållbart. Det tror jag förhindrar en ekonomisk utveckling som skulle kunna leda till mer tillväxt och mer jobb i denna region. Det är definitivt inte heller klimatmässigt bra. Det är till och med ganska dumt att detta sker.

Det är mot denna bakgrund glädjande att Europeiska unionen tycks vara beredd att stödja denna trafik för miljöns, jobbets och tillväxtens skull. Det är också mycket glädjande att den finska regeringen är beredd att göra det. Det är glädjande att regionerna Västerbotten och Österbotten är beredda att göra det. Nu saknas bara en aktör för att detta ska kunna bli verklighet så att man kan hitta en långsiktig lösning, och det är den svenska regeringen.

När jag läser infrastrukturministerns svar blir jag inte riktigt klok. Å ena sidan är det glädjande att regeringen är inbegripen i en dialog både med den finska regeringen och med Europeiska unionen. I svaret står följande: ”Jag kan därför konstatera att det i nuläget inte föreligger några förutsättningar att tillskjuta statliga medel från statsbudgeten för att stödja ett sjömotorvägsprojekt mellan Umeå och Vasa.”

Om detta är hållningen, vad är det då som ni diskuterar, infrastrukturministern? Infrastrukturministern har själv konstaterat att det för att EU ska kunna göra en insats här krävs att man är överens mellan två länder, i detta fall Sverige och Finland. Jag har nämligen svårt att tro att Norge, som inte ens är EU-medlem, eller Danmark skulle vara intresserade. Precis som infrastrukturministern säger krävs det två länder, Sverige och Finland, i detta fall. Varför har infrastrukturministern denna hårda hållning? Är det verkligen så att regeringen tycker att det är bättre att man kör med tunga lastbilar många mil i stället för att åka över denna sjömotorväg som skulle ha varit det bästa för miljö, klimat och arbete?

Anf. 31 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Det är naturligtvis bra om de olika transportslagen fungerar bra var och en, men det är ännu bättre om de kan fungera ihop. Det har jag sagt många gånger. De ska gärna också vara gränsöverskridande, inte bara över kommun- och länsgränser utan även över landsgränser.

Däremot, herr talman, blir jag lite förbryllad över Ibrahim Baylans ganska hårda ord och ifrågasättande av regeringens resonemang eftersom vi har fullföljt den grundprincip som den socialdemokratiska regeringen tog ställning till redan 2002. Den handlar om att det är i första hand denna typ av interregionala eller internationella dragningar som ska bäras på kommersiella grunder. Om det nu vore så mycket bättre för godset att transporteras den väg Ibrahim Baylan säger, varför bär sig inte detta i dag?

Oavsett detta tycker dock jag att Siv Holmas frågeställning blir relevant. Det finns ett otroligt engagemang, inte minst från Umeå och Västerbotten, att hitta en lösning i detta.

Grundprincipen kom efter att taxfree försvann och konstaterandet att det inte bär sig. Man har ändå upphandlat under prövotiden – de senaste åren har Västerbotten självt varit med och delbetalat den färja som sedan tyvärr gick i konkurs för bolaget i ett avtal tillsammans med Finland. Sverige som nation har inte haft någonting emot att Västerbotten har fått göra detta och hitta den ordningen – utifrån grundprincipen, som ligger kvar.

Jag tycker att det är bra med sjömotorvägar, för vattnet är också en viktig farled. Sjötransporter är ett viktigt transportslag. I dag finns både Umeås och Vasas hamnar med som så kallade TEN-T-hamnar. I det reviderade förslaget, som troligtvis börjar gälla från 2014, är det bara Umeå hamn. Det är dock inte i ett core network, alltså ett stomnät, utan det ligger i ett kringliggande, ett comprehensive network. På den finska sidan finns inte hamnen med alls, och inte heller järnvägen på anslutningen. Vägen på den finska sidan tillhör comprehensive network.

Ska man göra någonting är det alltså nu, innan det nya börjar gälla. Det har också regeringen förstått. Därför har vi varit behjälpliga med att följa med. Vi hade folk från departementet som tillsammans med Finland åkte ned till EU-kommissionen, till dem som har hand om frågeställningarna för sjömotorvägar under innevarande period, för att se vad som finns att göra. Vad blir kraven på svensk sida? Hur mycket pengar handlar det om? Det var för att se om vi kan vara med och vara behjälpliga trots vår grundläggande inställning.

Detta skulle för svensk del handla om att vi kanske skulle betala ungefär 250 miljoner kronor. Då måste vi också hålla den principiella ställningen vilka andra färjelinjer som kan komma i fråga som skulle vilja ha någonting liknande, om vi skulle göra ett undantag. Därför håller vi oss till principen till att börja med.

Det är alldeles riktigt som Ibrahim Baylan säger att det om man ska få EU-medel förutsätter att det är två stater som är med och betalar och att kommunerna är med. Nu har man bildat bolag tillsammans. Det handlar egentligen om den kommande färjan man vill införa; nu har man löst det med en tillfällig färja, men den ska bytas ut över tid.

Vi har tittat på och undersökt förutsättningar för om vi till exempel kan söka ur strukturfonderna, Inlandsinnovation AB eller Norrlandsfonden, för att se om vi kan hitta någonting. Vi kan konstatera att vi från statlig del inte är med. Det som däremot har börjat öppnas upp – och det är därför vi fortfarande för dialog – är om vi kan hitta en innebörd som gör att det inte skulle behöva få svenska statsfinansiella konsekvenser, alltså kostnader, men där vi kan hitta en lösning ändå. Därför har vi inte stängt igen locket, utan diskussioner pågår.

Anf. 32 SIV HOLMA (V):

Herr talman! Jag skulle vilja beröra detta att godstrafiken till skillnad från passagerartrafiken har varit stabil från 1999 fram till i dag. Det är alltså tusen långtradare per månad. Färjetrafiken är, som har sagts tidigare, en del av trafikleden E12 och erbjuder bilister en rutt som är 800 kilometer kortare än den landsväg som löper runt Bottenviken.

Rutten har som sagt fått samhälleligt stöd av finska staten och av regionförvaltningsmyndigheter i såväl Österbotten i Finland som Västerbotten i Sverige. Visserligen var det ursprungliga stödet temporärt. Det har under tiden minskat; 2010–2012 låg stödet på 500 000 euro per år. I slutet av förra året försattes RG Line, som driver färjelinjen, i konkurs. Konkursboet fortsätter att bedriva trafiken ända till hösten 2012, har jag fått uppgifter om. Vasa och Umeå städer har grundat ett bolag för att kunna ta över trafiken när konkursboets verksamhet upphör.

Persontrafiken har, som jag har nämnt, fått stöd av den finska staten. Från 2008 var stödet 250 000 euro, och det gavs i form av ett kollektivtrafikstöd från finska kommunikationsministeriet. Umeå kommun har betalat lika mycket i stöd till passagerartrafiken som den finska staten. Finska kommunikationsministeriet har dessutom fått EU:s godkännande i beslutet att göra på detta vis.

Frågan som infinner sig är varför inte den svenska staten kan göra det den finska staten kan göra. Jag tycker att det låter som att man har en princip som man in absurdum, vill jag påstå, använder sig av.

När det gäller att detta skulle bli prejudicerande för de andra färjorna har vi ju inte likvärdiga konkurrensförhållanden i färjetrafiken. Det kanske är så att vi inte heller ska ha det, eftersom det finns olika förutsättningar i olika delar av vårt land. Jag tycker att det är viktigt att man även norr om Stockholm kan få väldigt goda förutsättningar att bedriva sjöfartstrafik. Det är nämligen viktigt utifrån ett klimat- och miljöperspektiv.

Fartygstrafiken är en strategiskt viktig länk på Europaväg 12 för rutten från Helsingfors till Mo i Rana. Den är regelbunden, och det vill vi att den ska fortsätta vara. Fartygstrafiken är inte bara bra för närregionen, utan den har en mycket stark utvecklingspotential gentemot Norge, Ryssland och de baltiska länderna. Godstransporterna över Kvarken har ökat kraftigt, till och med kraftigare än övrig handel mellan Sverige och Finland, och det beror på den starka tillväxten i Österbotten och Västerbotten tillsammans med det ökade näringslivssamarbetet mellan länderna. Det finns ett starkt behov av ett nytt fartyg.

Jag tycker att det fanns ett oerhört intressant resonemang att vi ska ha ett mer miljöanpassat fartyg. Här finns då en vilja och en ambition att göra detta. Eftersom man inte har likvärdiga möjligheter jämfört med

övriga färjor borde staten kunna ha ett intresse av att ställa om transportslagen så att man går över till mer miljövänligt snarare än att så mycket av godstransporten bedrivs på väg. Vi vet ju vad det innebär för att Sverige ska klara sina miljömål.

Här behöver infrastrukturministern lyssna på den finska trafikministern. Då tror jag att detta kommer att lösa sig.

Anf. 33 IBRAHIM BAYLAN (S):

Herr talman! Ja, principer är viktiga, fru statsråd. Det är de. Principer in absurdum blir dock fullständigt verklighetsfrånvända. Det är klart att jag hade hållit med statsrådet om konkurrensvillkoren hade varit likvärdiga, det vill säga om det hade varit möjligt med taxfree också mellan Umeå och Vasa. Då hade jag sagt: Okej, då får man klara det bäst man vill.

Nu är det dock inte riktigt så. Ända sedan EU-inträdet har konkurrensvillkoren skiftat. Dessutom frågar statsrådet lite retoriskt: Om det nu är så många som vill åka över, varför bär det sig då inte kommersiellt?

Svaret är att klimat- och miljöinvesteringar, fru statsråd, ofta inte bär sig i det korta perspektivet. I förlängningen är det dock en ödesfråga för oss alla. Är det verkligen så klokt att skicka lastbilar 80 mil, som Siv Holma nämnde, över Bottenviken? Eller vore det klokt att skicka dem 8 mil över vatten, på ett sätt som gynnar inte bara klimatet utan också arbete och tillväxt i regionen? Det är något vi inte minst i dessa varseltider verkligen behöver.

Summan 250 miljoner låter som mycket pengar, och det är mycket pengar. Det ska också sättas i relation till annan infrastruktur vi bygger. Ta till exempel Förbifart Stockholm där varje kilometer kostar närmare miljarden att bygga. Det är mycket pengar förstås och en nödvändig investering. Det är mot den bakgrunden man ska se på detta, och jag tror att det här skulle kunna vara till gagn för miljö, klimat och tillväxt.

Jag tycker att det är bra statsrådet vill fortsätta dialogen, men jag tycker att hon borde ha en något mindre hård hållning när det handlar om finansiering. Annars är risken ganska stor att den dialogen inte leder till något annat än någonting kortsiktigt som inte håller, och så är vi snart tillbaka här. Medverka i stället till en långsiktig lösning där Sverige, Finland, EU och de berörda kommunerna är engagerade och kan lösa frågan.

Anf. 34 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Som Ibrahim Baylan säger är principer bra, men in absurdum något dumt. Ja, jag delar naturligtvis den uppfattningen. Men man måste fundera på vad konsekvenserna skulle bli om man skulle undanta någon till förmån för något. Vad skulle konsekvenserna bli för alla andra i möjligtvis liknande situation?

Både Siv Holma och Ibrahim Baylan gör det mycket riktiga påpekan- det att fartyg behöver ha en bättre miljöanpassning. Det vill vi av flera skäl. Det är tydligt kopplat till de fartyg som går i Östersjön, särskilt efter 2015 när de nya svaveldirektiven börjar gälla. Varför skulle vi då enbart gynna en båt, ett fartyg, när vi har 2 ½ tusen båtar som går i samma vatten med samma önskan? Vad blir konsekvensen? Ja, troligtvis inte bara

250 miljoner, som i sammanhanget kan låta lite. Därför kan det vara bra att hålla fast vid principer.

Som jag nämnde jobbar vi inte så att säga in absurdum. Det finns kreativa och bra lösningar, och man får se om man kan hitta finansiering från flera håll som ibland förutsätter flera parter, i det här fallet stater och kommuner tillsammans med EU. Vi har de facto tittat på frågan. I både strukturfonderna, som jag nämnde, och Norrlandsfonden kan vi söka och kanske finna lösningar.

Dessutom fick jag från Siv Holma en fråga som jag nog får lämna obesvarad: Varför kan den finska staten och inte den svenska? Jag vet att Finland i framför allt EU-sammanhang har många olika undantag. Vad som gäller exakt i den här frågan får jag återkomma till, för jag vet inte vad det beror på.

Att det även norr om Stockholm behöver finnas möjligheter att bedriva sjöfart är självklart, jag delar den uppfattningen. Vi har en lång kust och över ett femtiotal hamnar, och det är en av anledningarna till att vi så hårt håller vid att kunna ha en bra och effektiv isbrytning som inte minst gynnar hamnarna längre upp i norr. Det finns diskussioner även om det. Det muddras och kapaciteten ökas på många norrländska hamnar. Ställ inte det ena mot det andra, för det blir lite dumt, utan låt oss hålla oss till vad vi kan lösa i stort. Jag tycker att det naturligtvis är bra om man kan korta avstånd, hitta bättre sätt att komma mellan punkt A och punkt B och använda de olika trafikslagen på det mest effektiva sättet.

Låt mig avsluta med det som jag lite som hastigast kom in på i mitt förra inlägg. Vi har fortlöpande en diskussion. Det är många som försöker vara väldigt kreativa. Jag har kontakt med den finska ministern, och vi har på näringsdepartementsnivå kontakter med Umeå stad och regionen utifrån det arbete som nu pågår. Bara så sent som för någon dag sedan skulle de inkomma med ett nytt förslag till hur man skulle kunna lösa det här sjömotorvägsprojektet utan att det egentligen skulle få några statsfinansiella konsekvenser. Låt oss först se vad det är för någonting innan vi slutligt säger nej i frågan. Kreativiteten flödar just nu. Det måste innebära att man tror på själva Kvarkentrafiken.

Anf. 35 SIV HOLMA (V):

Fru talman! Jag är väldigt orolig utifrån att jag har erfarenhet av hur staten ser på saker och ting ute i landet. Man drar saker och ting i långbänk, och risken är, som jag uttrycker det, att snålheten bedrar visheten. Det vore tacknämligt om statsrådet, infrastrukturministern, vågade vara mer offensiv och inte bara var avvaktande.

Man frågar sig varför inte fler använder sig av den här möjligheten till godstransporter. Det är så att det befintliga fartyget inte uppfyller de moderna kraven i dag och inför framtiden. Det finns ett antal så kallade taxfreefärjor med stora passagerarutrymmen som inte uppfyller miljö- och isklassningskrav.

Den finska regeringens arbetsgrupp föreslår i sin slutrapport *Beredningen av en strategi för att trygga fartygstrafiken i Kvarken*, som kom ut någon gång i mitten av oktober, en långsiktig lösning som går ut på att bygga ett nytt fartyg som kan ta vara på intermodaliteten i förbindelse mellan länderna, främst i järnvägssystemen men också beträffande andra transportslag. Man behöver bland annat en fartygskonstruktion som med-

Prot. 2012/13:22
9 november

Svar på
interpellationer

för en avlastning av den isbrytarkapacitet som finns i Bottenviken. Det är väldigt positivt. Det här borde vara någonting som löser även andra problem inom det här området.

Därför vädjar jag än en gång: Var mer offensiv och inte så skraj för de statsfinansiella konsekvenserna. Medan gräset groor kan kon dö.

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

Fru talman! Jag ska nog inte ta Siv Holma så hårt på det sista som hon sade, nämligen: Var inte så skraj för de statsfinansiella konsekvenserna. Det är väl snarare så att god ordning och möjligtvis principfasthet gör att Sverige befinner sig där Sverige befinner sig i dag makroekonomiskt sett. Men utifrån vad jag tror att hon menade, kopplat till Kvarken-trafiken, ska jag säga att det blir lite svårt att bara isolera en särskild händelse, i synnerhet för mig som statsråd som ju har ansvar för hela landet och alla som vill transportera på sjön. Vi har andra färjor som i dagarna är aktuella och vars ägare funderar över prissättningen på sin färja som kanske inte kan stanna på en ö där det bor väldigt många människor. Dessa ska också hitta fartyg som kan gå i en viss hastighet, klara isklassningen för Östersjötrafik och klara kommande miljökrav. Det är därför som jag menar att gör vi en sak på ett ställe kan det få konsekvenser på flera andra ställen.

Jag är inte skraj, och jag är inte ooffensiv heller. I så fall hade vi inte ens en gång tittat på andra lösningar för att hitta finansiering för att kunna vara behjälpliga lite åt sidan av den så kallade grundprincipen, som jag annars har vädjat om.

Vi är inte i mål ännu, vi är inte klara än och vi har inte streck i debatten om Kvarken-trafiken, även om jag i dag håller fast vid principen att det är det kommersiella som ska bära den här typen av trafik. Det är ett ställningstagande som regeringar har haft över tid.

Med detta vill jag tacka för en bra diskussion.

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Svar på interpellation 2012/13:65 om Veckholms skjutfält

Anf. 37 Försvarsminister KARIN ENSTRÖM (M):

Fru talman! Pyry Niemi har frågat mig om jag gjort det ställningstagandet att det är dags att förlägga skjutfältsverksamheten vid Veckholm till annat skjutfält, alternativt genomföra en kraftfull minskning av antalet skjutningar och skjutdagar vid Veckholms skjutfält.

Försvarsmaktens övnings- och skjutfält är provningspliktiga enligt miljöbalken. Miljöbalkens krav innebär att en samlad provning ska göras av alla olika miljöeffekter som en verksamhet riskerar att medföra. En sådan provning är nödvändig för att skyddet för människors hälsa och för miljön ska kunna upprätthållas. I miljöprovningen får alla berörda möjlighet att lämna sina synpunkter. Provningsmyndigheten gör sedan en sammanvägning av omständigheterna i ärendet och fattar sitt beslut.

Länsstyrelsens miljöprövningsdelegation är första prövningsinstans. Ett beslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen, som med ett eget yttrande ska överlämna ärendet till regeringen för prövning.

År 2008 lämnade Försvarsmakten in en ansökan till länsstyrelsen i Uppsala län om miljötillstånd för Veckholms skjutfält. I maj i år meddelade Miljöprövningsdelegationen vid länsstyrelsen Försvarsmakten tillstånd till skjut- och sprängningsverksamhet på skjutfältet. Vidare beslutade Miljöprövningsdelegationen om olika villkor för verksamheten. Miljöprövningsdelegationens beslut har överklagats, och ärendet bereds nu i mark- och miljödomstolen.

Som statsråd varken kan eller får jag kommentera ett pågående miljöprövningsärende.

Anf. 38 PYRY NIEMI (S):

Fru talman! Jag tackar försvarsministern för svaret. Jag har stor respekt för ministerns tydliga ställningstagande eftersom det naturligtvis är att gå lite grann över ministerns befogenheter att ge ett sådant konkret svar, och det respekterar jag. Jag hade dock kanske hoppats på ett lite mer resonerande svar, vilket jag också tror att ministern förstår. Jag hoppas att vi kan föra ett mer principiellt resonemang om detta med militära övningsområden i samvaro med samhällsplanering, miljöstörningar, friluftsliv och rekreation i stället.

Men först ska jag ge en beskrivning av varför jag skrev den här interpellationen. Veckholms skjutfält, som det här handlar om, ligger alltså i Mälardalen som är en av Sveriges mest expansiva regioner. Befolkningen där bedöms öka med drygt ½ miljon människor fram till år 2030. Det innebär att befintliga bosättningar, orter och städer i Mälardalen kommer att förtätas och växa i högre grad än i någon annan region i Sverige. Antalet människor som bor, lever, vistas och besöker Mälarregionen ökar i hög takt. Mälaren är en dricksvattentäkt för över 2 miljoner invånare.

I Enköpings kommun, som jag vet att också försvarsministern känner väl till, ligger Veckholms skjutfält. Det utgörs av ett strandområde på 250 hektar samt 1 250 hektar vattenområde i norra Björkfjärden i Mälaren. Skjutfältets landområde är som skjutfält betraktat litet. Naturen är förhållandevis flack, vilket utgör en komplikation i sammanhanget eftersom få naturliga kulfång finns att tillgå. På grund av detta har ett stort vattenområde i Mälaren reserverats. Den huvudsakliga skjutriktningen är österut mot Håbo och Bålsta tätort samt Upplands-Bro. Tryck- och ljudvågor blir på grund av detta starkast i östlig riktning, det vill säga mot de tätt befolkade strandområdena samt givetvis ut mot Björkfjärden som är ett uppskattat rekreatjonsområde året runt.

Veckholms skjutfält ligger således mitt i den expansiva Mälardalen som växer snabbt på grund av sitt strategiska läge med närhet till Stockholm, ungefär 30 minuter, och mycket god infrastruktur.

Vad leder då detta till? Nu har länsstyrelsen gett tillstånd till utökad skjutning, och det har överklagats. De negativa konsekvenserna är alltså buller och tryckvågsstörningar, begränsningar av friluftsliv, rekreation och boende för många människor. Ingen vill bo och spendera sin fritid i närheten av ett skjutfält även om man befinner sig långt från skjutfältets gräns. Bullret i kombination med svårigheten att veta var gränsen går i vattenområdet gör att man flyr ett långt större område än själva skjutfäl-

tet. Det blir miljöförstöring i form av utökade blyutsläpp i vattnet. Det blir också stora säkerhetsproblem. Och det påverkar inte minst förmågan för kommuner som Enköping, Håbo och Upplands-Bro att göra bra befolkningsprognoser, bygga ut och så vidare.

Även om jag vill ta ett lite mer generellt grepp är min principiella fråga till försvarsministern: Ser försvarsministern principiella utmaningar när det finns militära övningsområden som ligger i tätt befolkade områden? Det finns liknande diskussioner i Göteborg och Jönköping. Vilka utmaningar finns i det här sammanhanget? Hur skulle vi kunna utveckla dialogen mellan Försvarsmakten å ena sidan och samhället i stort, kommuner och landsting, å andra sidan för att kunna få en harmoni i sammanhanget? Försvarsmaktens uppdrag har ju också förändrats sedan de här skjutfälten bildades.

Anf. 39 Försvarsminister KARIN ENSTRÖM (M):

Fru talman! Jag tänker börja med att beskriva vad Försvarsmakten nu har för uppdrag och hur Försvarsmakten har förändrats.

Våren 2009 beslutade riksdagen om den försvarspolitiska inriktningen. I propositionen som riksdagen ställde sig bakom anförde regeringen bland annat att Försvarsmakten bör bidra till målen för vår säkerhet och till målet för det militära försvaret. Försvarsmakten ska enskilt och tillsammans med andra försvara Sverige och främja vår säkerhet i Sverige, i närområdet och utanför närområdet.

För att Försvarsmakten ska kunna utbilda och öva sina förband är det nödvändigt att myndigheten har tillgång till övnings- och skjutfält och till ändamålsenliga områden och anläggningar.

Det är riksdagen som beslutar om insatsorganisationens utformning. Med detta som grund bestämmer Försvarsmakten den närmare utformning av insatsorganisationen som är nödvändig för att kunna uppfylla de krav på operativ militär förmåga som regering och riksdag har beställt. Det är också Försvarsmakten som bestämmer var och hur insatsorganisationens förband ska utbildas och övas och vilka övningsanordningar i form av fält och annat som man anser sig behöva.

I budgetpropositionen 2012 lämnade regeringen en utförlig redovisning av Försvarsmaktens övnings- och skjutfält eftersom de är av central betydelse för att Försvarsmakten ska kunna utbilda och öva den befintliga och framtida insatsorganisationen. För att kunna försvara hela Sverige måste Försvarsmakten ha tillgång till fält med skilda naturtyper och terrängförhållanden. Fälten måste finnas i olika delar av landet så att man kan öva i olika klimatförhållanden och terrängförhållanden.

I linje med att det är Försvarsmakten som bestämmer var och hur insatsorganisationens förband ska utbildas och övas anser regeringen i propositionen att det är Försvarsmakten som ska bedöma vilka fält som ska behållas och vilka som ska avvecklas. Det kommenterade inte riksdagen i det beslutet.

Men det är inte så att Försvarsmakten själva kan säga: Nu har vi ett övningsfält här. Vi har den ordningen att alla övnings- och skjutfält ska miljöprövas enligt miljöbalken. Det finns en fastlagd ordning för det. Det är länsstyrelsens miljöprövningsdelegation som är första instans. Sedan kan det, som i det här fallet, överklagas.

I miljöprövningen får alla berörda lämna sina synpunkter. Sedan gör man en sammanvägning utifrån miljöbalkens bestämmelser. En viktig del av detta är att ta hänsyn till de olika riksintressen som kan föreligga. Riksintressena regleras i miljöbalken. De avser bland annat områden för yrkesfisket, områden med natur- eller kulturvärden, områden som är viktiga för friluftslivet och områden av betydelse för totalförsvaret. Det står också mycket tydligt att om flera riksintressen kolliderar inom samma område ska försvarsintresset ges företräde enligt miljöbalken.

Det finns en god ordning för detta. Jag vill också understryka att det är Försvarsmakten som ansvarar för utformningen av ansökan om miljö-tillstånd och inte regeringen, och sedan är första instans Miljöprövnings-delegationen. Som när många intressen är samlade kan vi se en konflikt mellan olika intressen. Det är därför som vi har den ordningen att intres-sena är fastlagda i miljöbalken, och den är beslutad av riksdagen.

Anf. 40 PYYRI NIEMI (S):

Fru talman! Tack för resonemanget, försvarsministern! Men det blev lite kort om just utmaningar. Det kommenterade försvarsministern precis i slutet.

Den här utmaningen där Försvarsmakten och försvarsintresset ska ligga högst upp när det gäller riksintressen kan få en annan märklig konsekvens. Det tror jag att försvarsministern också känner till. Vissa områden kommer i princip att ha en våt filt över sig eftersom det inte går att planera exempelvis byggnation. Man kan inte planera för rekreation eller friluftsliv. Man har inga möjligheter att göra rimliga befolkningsprognoser i de områdena heller eftersom Försvarsmakten kommer att kunna hävda ett riksintresse och säga: Vi ligger där vi ligger och har legat där i flera år. Vi fortsätter att bedriva vår skjutning. Och vi kommer kanske att hamna i ett läge där kommer att behöva lite mer skjutstillstånd.

Jag raljerar möjligen, men i alla fall. Det här är en jättekomplicerad process. Å ena sidan måste Försvarsmakten vara en del av Sverige – så är det ju – för att försvara Sverige vid ett eventuellt hot. Samtidigt måste också Försvarsmakten vara en del av Sverige under perioder när det inte finns potentiella hot. Den samvaron och den utmaningen är oftast mer förekommande, eftersom Sverige faktiskt inte har befunnit sig i krig sedan för lite drygt 200 år sedan.

Vi är i ett läge där civilsamhället – kommunerna, landstingen och människorna i dem – kräver mer av de exploateringsytor som finns, för de blir färre och färre. Vi ser problematiken i Stockholm, men vi ser den också i Mälardalen. Det gör att till exempel bullerstörningar, riskavstånd och säkerhetsavstånd kan hävdas, vilket i sin tur gör att bostadsområden och samhällsplanering i stort hämmas för kommunerna. Stockholmsregionen, i det här specifika fallet, får svårt att växa i den riktningen, eftersom en del av det område där den skulle kunna växa de facto inte kan göra det av skälet att Försvarsmakten kan hävda riksintresse och säga: Nej, det här skjutfältet behövs för övningsverksamhet. Jag har respekt för det, för jag vet hur viktig Enköpings garnison är. Jag vet hur viktig den är när det gäller arbetstillfällen. Jag vet också vilken central betydelse den har för logistiken. Men samtidigt är det så att en region växer och ett skjutfält finns kvar.

Den här problematiken har Försvarsmakten egentligen, tycker jag, lite egenrätt att bedöma i, och det ställer också kommunerna, Enköpings kommun, Håbo kommun och Upplands-Bro kommun, i ett lite prekärt läge. Det här förekommer inte bara i Mälardalen, utan diskussionen finns också på många andra ställen i landet.

Jag är lite bekymrad över den här bristen på transparens, för det är enkelt att hävda riksintresse. Det är lite för enkelt för Försvarsmakten att säga: Vi behöver det här militära övningsområdet.

Jag säger inte att det ska omlokaliseras. Jag bara konstaterar att det är väldigt mycket störningar, och det är svårt för kommunerna att ha en bra och konstruktiv dialog i de här sammanhangen. Jag tycker att det skulle vara mer önskvärt att Försvarsmakten faktiskt tog den här dialogen och gav kommunerna en chans att i något slags synergi hitta lösningar som fungerar. Nu är det bara en ansökan, och sedan kör man. Det skulle vara mycket enklare om man satte sig ned vid förhandlingsbordet och försökte hitta konstruktiva lösningar tillsammans.

Jag vill fråga försvarsministern en gång till: Ser inte försvarsministern några utmaningar i det här? Finns det någon lite mer framkomlig väg för att hitta mer konstruktiva diskussioner och få en bättre och kanske smartare debatt än vad som är fallet i dag?

Anf. 41 Försvarsminister KARIN ENSTRÖM (M):

Fru talman! Försvarsmakten och dess organisation har genomgått en stor förändring och har genom försvarsbesluten 1996, 2000 och 2004 avvecklat över 60 övnings- och skjutfält. Det innebär att en hel del mark har frigjorts tack vare detta, men det innebär också att de återstående skjut- och övningsfältens betydelse ökar, liksom den möjliga användningen av dem.

Det finns en önskan, och det är också så den politik som vi driver ser ut, att vi ska ha en försvarsmakt som är i användning på ett sådant sätt att den ska vara tillgänglig och ha hög beredskap. Då måste den ha möjlighet att utbilda, och den måste också ha möjlighet att öka utbildningstiden. Det är nog det som man kan se som en spegling i de här ansökningarna, nämligen att man vill ha en möjlighet att, om så skulle behövas, öka sin övningsverksamhet.

Utan att gå in på själva ärendet vill jag säga att det här skjutfältet inrättades redan 1945. Som jag har förstått det har det byggts ut med fasta skjutfältsanordningar som gör att man kan gruppera staber och ledningsförband på fältet. Det är precis som Pyy Niemi säger att det i första hand är ledningsregementet som använder det, men andra förband kommer också och deltar i gemensamma, större övningar.

Man använder skjutfältet för skjutövningar med både lös och skarp ammunition och med olika vapentyper. Det har använts i mer än 60 år, så det är inte en ny företeelse i sig. På den tiden fanns det ingen lagstiftning om miljöprövning. Som tur är har riksdag och regering varit kloka och antagit en miljöbalk och också tydligt bestämt sig för hur detta ska gå till och vilka intressen som ska vägas mot varandra. Jag håller med Pyy Niemi om att det är att eftersträva att ha en god samverkan och en god kunskap om varandras behov och att kunna ha en dialog. Jag tror att alla parter har nytta, både inför en prövning i allmänhet och för att kunna samexistera i olika kommuner, av att man försöker få förståelse för

varandras behov. Jag håller verkligen med om att det är bra och någon-
ting att eftersträva.

Vi har som sagt ordningen för miljöprovningen, och inte minst det
som Pyry Niemi tar upp om att det kan innebära bullerstörningar och
begränsningar av friluftslivet. Syftet med provningen är att väga in stör-
ningar av olika slag som verksamheten kan orsaka och sedan väga av
intresset, i det här fallet Försvarsmaktens, av att få bedriva verksamheten.

I en sådan här provning får alla parter komma fram med sin syn på
störningarna och sin syn på hur mycket man skulle vilja använda fältet.
Som jag sade är riksintressena listade i miljöbalken, och där sägs också
att om de kommer i konflikt med varandra går försvarsintresset före. Det
innebär inte att Försvarsmakten därmed kan göra precis som de vill.

Nu har både Försvarsmakten, berörda kommuner i det här fallet och
ett antal enskilda överklagat Miljöprovningsdelegationens beslut. Det här
kommer alltså att återkomma, men jag kan inte kommentera själva ären-
det i sak.

Anf. 42 PYYRI NIEMI (S):

Fru talman! Jag uppskattar resonerandet från försvarsministern. Jag
konstaterar att det inte bara kan bli utan att det redan *är* miljöstörningar
och buller i det här specifika fallet. Det är också problematiskt för kom-
munerna att när Försvarsmakten vill utöka antalet skjutövningar är det en
signal tillbaka till kommunerna att det blir ännu mer begränsningar. I det
här fallet blir det definitivt så om provningen går igenom.

Om Försvarsmakten vill ha en bra dialog – jag tror att det går att få –
gäller det att bestämma sig i ett tidigt skede för att se över hur man kan
skapa bra rekryteringsbaser. I det här fallet är det viktigt att få in många
bra människor, speciellt i Enköping. Jag tror att försvarsministern och jag
är helt överens om det. Men det hämmar å andra sidan tillväxten av bo-
stadsbyggnation för att det finns buller-, säkerhets- och riskavstånd. Nu
hårdrar jag det lite grann, men det här är en problematisk bild som jag
inte tror att Försvarsmakten i alla lägen tar hänsyn till när man gör sina
olika ansökningar om miljöprovning för till exempel utökat skjutstillstånd.

Sedan handlar det om logistik och samverkan vid övningstillfällen.
Det är inte alltid så att vissa skjutfält hela tiden måste användas för vissa
typer av aktiviteter, utan man kanske förlägga större skjutövningar till
andra skjutfält som är mindre miljöstörande.

Det där bekymret känner försvarsministern mycket väl till. Jag avser
att återkomma i ärendet framöver, oavsett hur miljöprovningen landar.
Den här frågan kommer att växa och väckas vidare. Det är jag helt över-
tygad om. Jag tackar försvarsministern för den här dialogen.

Anf. 43 Försvarsminister KARIN ENSTRÖM (M):

Fru talman! Jag vill gå tillbaka till grunden, till varför det finns mili-
tära skjutövningsfält. Det är för att Försvarsmakten på bästa sätt ska
kunna utbilda och öva sina förband och på så sätt uppfylla de operativa
krav som vi, inte minst från denna kammare, har ställt och ställer på
Försvarsmakten. Då är utbildningen, möjligheten att kunna skjuta, att
kunna röra sig med fordon och förband, mycket viktig just för att säkra
vår försvarsförmåga.

Prot. 2012/13:22
9 november

Svar på
interpellationer

Vi ska också ha i åtanke att Försvarsmakten lämnat fler än 60 skjut- och övningsfält. De har lämnat dem och sagt att de inte har behov av dem. Även det har varit en viktig diskussion, alltså att få det beskedet. Man säger således att man inte för säkerhets skull vill spara alltför många, och därför har man varit tydlig med att säga att man avvecklat fler än 60 övnings- och skjutfält.

När det gäller den nu pågående miljöprövningen hoppas jag verkligen att alla berörda parter har fått föra fram sina synpunkter och intressen. Sedan har vi en ordning för hur det hela ska avvägas. Till det kan läggas att man självfallet alltid är betjänt av att vara tydlig och kunna föra en dialog. Det gäller all verksamhet. Varken Försvarsmakten eller någon annan myndighet ska vara en ensam ö, utan verksamheten bygger i allra högsta grad på dialog och samverkan med andra myndigheter, kommuner, markägare och enskilda.

Vi har en ordning, och precis som Pyry Niemi säger finns denna problematik. Man måste å ena sidan ha förståelse för den oro som kan finnas, samtidigt som vi, å andra sidan, har en ordning för hur det hela prövas. Det brukar slutligen utfalla ganska väl.

Överläggningen var härmed avslutad.

9 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Framställning

2012/13:RB3 Framställning om vissa utredningsbehov med anledning av Panaxias konkurs

Näringsutskottets betänkande

2012/13:NU4 Program för energieffektivisering och vissa andra frågor

Konstitutionsutskottets betänkanden

2012/13:KU5 Hanteringsordning av Riksrevisionens rapporter m.m.

2012/13:KU6 Ändringar i radio- och tv-lagen

2012/13:KU7 Sekretess vid samarbete mellan europeiska energitillsynsmyndigheter

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande

2012/13:MJU3 Sekretessen för djur- och växtarter

Arbetsmarknadsutskottets betänkande

2012/13:AU4 Behandling av personuppgifter vid Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering

10 § Anmälan om interpellation

Prot. 2012/13:22
9 november

Anmälades att följande interpellation framställdes

den 9 november

2012/13:107 Landgrabbing och matsäkerhet

av *Hans Linde* (V)

till statsrådet Gunilla Carlsson (M)

Interpellationen redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 13 november.

11 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 8 november

2012/13:100 Insteigsjobb

av *Josefin Brink* (V)

till arbetsmarknadsminister Hillevi Engström (M)

2012/13:101 Regeringens belöningsmedalj för särskilt berömvärda internationella insatser

av *Allan Widman* (FP)

till försvarsminister Karin Enström (M)

2012/13:102 Övertagande av Saab

av *Peter Johnsson* (S)

till finansminister Anders Borg (M)

den 9 november

2012/13:103 Konkurserna i Jönköping

av *Carina Hägg* (S)

till näringsminister Annie Lööf (C)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 13 november.

12 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Anmälades att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 8 november

2012/13:79 En starkare kärnvapennedrustning

av *Carina Hägg* (S)

till utrikesminister Carl Bildt (M)

Prot. 2012/13:22
9 november

2012/13:87 Attentatet mot Denis Mukwege
av *Andreas Carlson* (KD)
till utrikesminister Carl Bildt (M)

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 13 november.

13 § Kammaren åtskildes kl. 11.31.

Förhandlingarna leddes
av tredje vice talmannen från sammanträdets början till och med 7 §
anf. 33 (delvis) och
av förste vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

LARS FRANZÉN

/Eva-Lena Ekman

1 §	Avsägelse.....	1
2 §	Anmälan om kompletteringsval till försvarsutskottet	1
3 §	Hänvisning av ärenden till utskott	1
4 §	Svar på interpellationerna 2012/13:23 och 32 om säkerhetsbristerna på svenska kärnkraftverk.....	2
	Anf. 1 Miljöminister LENA EK (C).....	2
	Anf. 2 JENS HOLM (V)	3
	Anf. 3 KENT PERSSON (V)	4
	Anf. 4 Miljöminister LENA EK (C).....	5
	Anf. 5 JENS HOLM (V)	6
	Anf. 6 KENT PERSSON (V)	6
	Anf. 7 Miljöminister LENA EK (C).....	7
	Anf. 8 JENS HOLM (V)	8
	Anf. 9 KENT PERSSON (V)	9
	Anf. 10 Miljöminister LENA EK (C).....	9
5 §	Svar på interpellation 2012/13:47 om hastighet på nya järnvägar	10
	Anf. 11 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	10
	Anf. 12 ANNIKA LILLEMETS (MP)	11
	Anf. 13 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	12
	Anf. 14 ANNIKA LILLEMETS (MP)	13
	Anf. 15 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	14
	Anf. 16 ANNIKA LILLEMETS (MP)	15
	Anf. 17 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	15
6 §	Svar på interpellationerna 2012/13:48 och 87 om konkurrens på lika villkor inom åkerinäringen	16
	Anf. 18 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	16
	Anf. 19 HANS HOFF (S).....	17
	Anf. 20 EVA-LENA JANSSON (S)	18
	Anf. 21 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	19
	Anf. 22 HANS HOFF (S).....	20
	Anf. 23 EVA-LENA JANSSON (S)	21
	Anf. 24 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	22
	Anf. 25 HANS HOFF (S).....	23
	Anf. 26 EVA-LENA JANSSON (S)	24
	Anf. 27 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	24

7 § Svar på interpellation 2012/13:76 om färjetrafik Umeå–Vasa.....	25
Anf. 28 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	25
Anf. 29 SIV HOLMA (V).....	26
Anf. 30 IBRAHIM BAYLAN (S).....	27
Anf. 31 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	28
Anf. 32 SIV HOLMA (V).....	29
Anf. 33 IBRAHIM BAYLAN (S).....	30
Anf. 34 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	30
Anf. 35 SIV HOLMA (V).....	31
Anf. 36 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	32
8 § Svar på interpellation 2012/13:65 om Veckholms skjutfält	32
Anf. 37 Försvarsminister KARIN ENSTRÖM (M).....	32
Anf. 38 PYRY NIEMI (S).....	33
Anf. 39 Försvarsminister KARIN ENSTRÖM (M).....	34
Anf. 40 PYRY NIEMI (S).....	35
Anf. 41 Försvarsminister KARIN ENSTRÖM (M).....	36
Anf. 42 PYRY NIEMI (S).....	37
Anf. 43 Försvarsminister KARIN ENSTRÖM (M).....	37
9 § Bordläggning.....	38
10 § Anmälan om interpellation	39
11 § Anmälan om frågor för skriftliga svar	39
12 § Anmälan om skriftliga svar på frågor	39
13 § Kammaren åtskildes kl. 11.31.	40

