

Riksdagens protokoll

2012/13:134

Torsdagen den 29 augusti

Kl. 13.00 – 13.54



Protokoll
2012/13:134

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 22 augusti.

2 § Ansökan om ledighet

Talmannen meddelade att *Tomas Tobé* (M) ansökt om ledighet under tiden den 18 september–8 december.

Kammaren biföll denna ansökan.

Talmannen anmälde att *Ziita Eriksson* (M) skulle tjänstgöra som ersättare för Tomas Tobé.

3 § Anmälan om kompletteringsval

Talmannen meddelade att Moderata samlingspartiets riksdagsgrupp anmält *Ziita Eriksson* som suppleant i utbildningsutskottet under Tomas Tobés ledighet.

Talmannen förklarade vald *under tiden den 18 september–8 december* till

suppleant i utbildningsutskottet

Ziita Eriksson (M)

4 § Anmälan om interpellation

Talmannen anmälde att interpellation 2012/13:507 som besvarades denna dag inkommit den 23 augusti.

5 § Anmälan om protokollsutdrag från utskott

Talmannen anmälde att utdrag ur följande protokoll i ärenden om subsidiaritetsprövning av EU-förslag inkommit:
prot. 2012/13:37 för tisdagen den 20 augusti från arbetsmarknadsutskottet och
prot. 2012/13:34 för torsdagen den 22 augusti från näringsutskottet.

6 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelser:

Interpellation 2012/13:502

Till riksdagen

Interpellation 2012/13:502 Skattemedel till riskkapitalbolag
av Peter Persson (S)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 5 september 2013.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inplanerade engagemang.

Stockholm den 21 augusti 2013

Finansdepartementet

Anders Borg (M)

Enligt uppdrag

Rikard Jermsten

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2012/13:505

Till riksdagen

Interpellation 2012/13:505 Frågan om ”the Cuban Five”
av Torbjörn Björlund (V)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 12 september 2013.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 28 augusti 2013

Utrikesdepartementet

Carl Bildt (M)

Enligt uppdrag

Fredrik Jörgensen

Expeditionschef

Till riksdagen

Interpellation 2012/13:506 Visstidsanställning

av Ylva Johansson (S)

Interpellationen kommer att besvaras den 5 september 2013.

Skälet till dröjsmålet är inbokade engagemang som inte kan ändras.

Stockholm den 22 augusti 2013

Arbetsmarknadsdepartementet

Hillevi Engström (M)

Enligt uppdrag

Monica Rodrigo

Expeditions- och rättschef

7 § Anmälan om inkomna faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen, m.m.

Talmannen anmälde att följande faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen inkommit och överlämnats till utskott:

2012/13:FPM143 EU-förordningar om anpassning av regler för genomförande av EU-rätten på EU-nivå KOM(2013) 451, KOM(2013) 452 till konstitutionsutskottet

2012/13:FPM144 Blue Belt, ett gemensamt transportområde för sjöfart KOM(2013) 510 till trafikutskottet

2012/13:FPM145 Förordning om programmet för europeisk statistik 2013–2017 KOM(2013) 525 till finansutskottet

2012/13:FPM146 Meddelande om den europeiska högre utbildningen i världen KOM(2013) 499 till utbildningsutskottet

2012/13:FPM147 Förordning om koldioxidutsläpp från fartyg KOM(2013) 480 till trafikutskottet

8 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades

EU-dokument

KOM(2013) 534 och KOM(2013) 535 till justitieutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 28 oktober*.

KOM(2013) 560 till näringsutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 28 oktober*.

KOM(2013) 577 till skatteutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 28 oktober*.

KOM(2013) 578 och KOM(2013) 579 till finansutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 28 oktober*.

*Svar på
interpellationer*

9 § Svar på interpellation 2012/13:499 om olagliga godstransporter

Anf. 1 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Monica Green har frågat mig vilka val jag avser att göra för att rädda kvar den svenska åkerinäringen. Monica Green har också frågat mig vad jag avser att göra för att komma till rätta med de olagliga cabotagekörningarna samt vad jag avser att göra för att snabba på möjligheten till kvarhållning av olagliga bilar.

För mig och regeringen är det viktigt med en svensk åkerinäring som har god kvalitet och bra konkurrenskraft. Transportbranschen, liksom många andra branscher, står inför stora utmaningar när marknader förändras, till exempel när rörligheten – framför allt rörligheten inom EU – ökar. Förändrade förutsättningar kräver anpassning, och det är viktigt att vi då verkar för att sund konkurrens råder på marknaderna. Om det finns problem med fusk eller oegentligheter ska dessa självfallet åtgärdas, och det har vi också gjort till viss del. Vi behöver även veta vad som är problemet och hur stort det är för att kunna motverka det med rätt medel. Vi behöver veta om det är reglerna det är fel på eller om det är efterlevnaden av reglerna som brister. Detta behöver klaras ut.

Därför tog regeringen redan förra året initiativ till det uppdrag som Rikspolisstyrelsen och Transportstyrelsen har redovisat, där syftet var att se över hur regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg ser ut. Nu har vi en bättre bild av läget, och regeringen har även tagit nästa steg genom att ge Transportstyrelsen ett nytt uppdrag om fördjupade analyser av ett antal frågor i ärendet, bland annat rörande cabotage och så kallad klampning av fordon. Detta ska redovisas senast den 1 mars 2014.

Jag vill inte föregripa de analyser som Transportstyrelsen nu ska göra. Efter remittering och beredning inom Regeringskansliet kommer regeringen under våren 2014 att ta ställning till resultatet av genomförda analyser och vidta eventuella nödvändiga åtgärder.

Anf. 2 MONICA GREEN (S):

Herr talman! Det är djungelns lag som råder ute på vägarna nu – djungelns lag utan ordning och reda. Vi behöver ordning och reda även i trafiken. Tyvärr har vi inte det nu. Alltför många oseriösa åkare trafikerar våra vägar, och de bli bara fler och fler. De seriösa åkarna och åkerinäringen är oerhört frustrerade, arga och besvikna. Flera har gått i konkurs därför att de inte klarar konkurrensen. Det är ingen sjyst konkurrens och det är ingen sund konkurrens när vissa dumpar priserna genom att utnyttja chaufförer som får leva på närmast slavliknande löner. Chaufförerna utnyttjas, och de tvingas i stort sett också till annan brottslighet eftersom de nästan inte tjänar någonting på att köra på de svenska vägarna. Det är djungelns lag som råder. Så kan vi inte ha det, ministern.

Ministern säger att vi har fått en bättre bild, men att Transportstyrelsen nu ska få ytterligare uppdrag. Men under den tid som dessa utred-

ningar sker pågått brottslighet ute på våra vägar. Man följer inte vilotidsreglerna, man följer inte kollektivavtal och man följer inte de regler som finns för miljökrav. Allt detta låter vi bara ske. Det vidtas inga särskilda åtgärder ute på våra vägar – åtminstone är de inte många. De få poliser som jobbar med detta jobbar visserligen väldigt bra, men de vittnar i sin tur om att nästan 100 procent av åtalen läggs ned. De känner det som att de jobbar utan att göra någon nytta alls, eftersom de oseriösa åkarna finns kvar och den oseriösa åkerinäringen får fortsätta att verka.

Ett enigt trafikutskott krävde att regeringen skulle återkomma snarast. Ministern talar nu om vad som ska hända i mars nästa år. Då har det gått två år sedan ett enigt trafikutskott krävde omedelbara åtgärder. Det är två år då varken svenska eller vissa utländska seriösa åkare har klarat den osunda konkurrensen. De slås ut.

Detta håller inte. Vi kan inte ha det så här. Vi måste få till åtgärder. Man måste stoppa bilarna. Man måste ”klampa” de olagliga bilarna, hålla dem i kvarstad och rapportera det som har skett som är olagligt så att man har någonting att gå på. Man måste också se till så att det leder till åtal. Detta görs inte i dag i den utsträckning som behövs.

Jag ställer mig en fråga. Om det nu ska vara så att djungelns lag ska råda – är det då kanske inte bättre att vi säger åt resten av EU-länderna att detta inte håller? Vi får säga att vi måste ta timeout och att vi inte klarar cabotagetrafiken i det här landet för närvarande. Vi tar en timeout åtminstone ett år till dess att vi har rätt ut det här. Vad säger ministern om det?

Anf. 3 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! De frågeställningar som Monica Green tar upp är inte nya. Det är inte heller första gången som vi två står i denna kammare; det är alldeles riktigt.

Vi ska vara medvetna om att vi har flera olika bilder. Konkurrens är tufft, ja. Konkurrens ska å andra sidan kunna råda på sådana villkor att det känns att man kan konkurrera på ett rimligt sätt. Det tycker jag är viktigt och riktigt.

Vi har också haft ett antal år där ekonomin och det ekonomiska läget i stort har varit tufft. Det påverkar också en bransch som transportbranschen. Det måste finnas något att transportera.

Man kan fundera på hur transporter ska skötas på ett så effektivt och inte minst miljösmart sätt som möjligt. Det var grunden till att begreppet cabotage, som egentligen är någonting positivt, kom till.

Jag skulle redan här vilja markera att vi inte ska blanda ihop begreppen. Det som kanske är det riktiga problemet, och som jag tror att Monica Green är ute efter, är den illegala inrikestrafiken.

När det gäller den direkta frågan om man ska ta en timeout från cabotage vill jag säga att då handlar det om att svenska åkare inte ska åka över till andra länder. Det är ganska mycket trafik som går till Norge, Danmark, Finland och andra ställen. Om vi inte vill ha in andra åkare i Sverige måste vi vara beredda att säga till våra åkare, som kämpar med effektiva transporter i en ekonomisk situation, att de inte heller ska åka till något annat land. Jag tror att det i grunden vore direkt fel.

Däremot har vi tagit frågan på stort allvar. Vi har bett Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen att utreda detta. I våras återkom de för att

visa hur regelefterlevnaden de facto ser ut. Det är en relativt god efterlevnad. Det som däremot saknades och som togs upp när jag träffade branschen var att man inte på samma sätt hade studerat den olagliga inrikestrafiken djupare. Därför fick de också i uppdrag att göra djupstudier. Jag ska inte utesluta att de kommer att göra dem i områden som Malmö och Göteborg.

Dessutom var frågan om man, när man påträffar ett ekipage som av olika anledningar inte följer reglerna och som man skulle vilja stoppa, skulle kunna använda det som kallas för klampning som påföljd. Det fanns inte med i förslaget från Transportstyrelsen, och det var inte något som Rikspolisstyrelsen egentligen ville ta upp. Det var någonting som de som sedan skulle svara på remisserna lyfte upp. Innan remissinstanserna ens hade kommit in med sina synpunkter gavs ett tilläggsuppdrag att titta på vilka konsekvenser det blir när man utför en klampning. Det är ett av de förslag som vi nu ber att man plockar fram rent formellt, juridiskt för att se vilka konsekvenser det blir av en klampning. Jag tycker att samtidigt som man ropar efter åtgärder måste vi kunna lägga fram förslag som håller formellt och juridiskt, så att det inte blir en ny djungel som man ska försöka ta sig igenom.

Man kan tycka att det går olika snabbt. Det finns en annan problematik som jag tycker känns lika relevant, och den gäller hela kedjan. Hur får vi fram informationen till den som beställer transporter? Där har vi också skärpt kraven. Det handlar också om att kunna få fram information om att man har ett ansvar till speditören och sedan till åkaren. Mycket handlar om tid och att vara just in time.

De regler som finns ska självfallet följas. Jag har ingen annan uppfattning än att det ska vara på det sättet.

Anf. 4 MONICA GREEN (S):

Herr talman! Det är bra att vi är överens om det. Problemet är bara att reglerna inte följs. I dag är det faktiskt så att det blir fler och fler som kör på ett olagligt sätt ute på våra vägar. Man följer inte de lagar och regler som vi har här. Förarna omfattas inte av kollektivavtal, och man uppfyller inte de miljökrav som vi har här. Det leder till och med till annan brottslighet. Vi har sett exempel på dieseltjuvar. De tar diesel från andra bilar och kör på den. Det finns många exempel på rena olagligheter.

Den seriösa näringen måste gynnas. De som kör miljövänliga transporter måste gynnas. De kör miljövänliga och moderna lastbilar som klarar våra miljökrav. De borde gynnas. I dag gynnas man när man kommer undan när man kör med gamla, dåliga grejer. De räknar helt kallt med att det inte är någon som kommer att stoppa dem.

Ja, sätt i gång med ett beställaransvar! Det behövs i alla led. I dag beställer en beställare en transport, och den i sin tur beställer en annan som beställer en annan. Man har faktiskt inte kontroll på alla dessa underleverantörer. Beställaren skulle ha kontroll hela vägen så att man vet att de transporter som man beställer är riktiga. De ska följa våra miljökrav, ha kollektivavtal, följa vilotidsregler och så vidare. De som beställer skulle ha det ansvaret.

Catharina Elmsäter-Svärd säger att rikspolischefen inte föreslog klampning. Då tycker jag att Catharina Elmsäter-Svärd skulle ha läst trafikutskottets gemensamma rapport. Den lade vi fram för två år sedan.

Där krävde vi att regeringen skulle vidta snabba åtgärder. I den rapporten tar vi till exempel upp sådant som klampning. Det hade inte behövt ta ytterligare ett och ett halvt år om statsrådet hade läst den rapporten och tagit den på allvar. Jag tycker att det som sker nu är mycket olyckligt.

Jag inser att en timeout skulle kunna innebära att även svenska åkare får det besvärligt i våra grannländer. Men om våra svenska åkare säger att detta inte håller längre och att de inte klarar den osunda konkurrensen är det kanske ändå dags att säga till de andra EU-länderna: Låt oss ta en timeout. Låt oss titta på reglerna innan vi tillåter annan trafik än vår egen i våra länder.

Jag håller med om att tanken med cabotagereglererna var god en gång i tiden. Man skulle inte köra tom tillbaka. Man skulle leverera sin vara, sedan skulle man få en vara här i Sverige som skulle levereras till en punkt till och sedan skulle man lämna landet. Det sker inte i dag. Tanken var god, men i praktiken fungerar det inte. Nu är det en rent illegal inrikestrafik. Man stannar kvar här i flera månader innan man åker till ett annat land igen.

Anf. 5 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jag är nog mer av den uppfattningen att det skulle vara rent skadligt för Sverige, svensk ekonomi och svenska jobb om ingen annan än våra svenska åkare fick köra inom Sveriges gränser. Då skulle vi tappa något som för många skulle vara direkt avgörande. Däremot menar jag att oavsett från vilket land man kommer eller vad det står på registreringsskylten ska man följa de regler som gäller.

Då är frågan: Följer man reglerna, eller följer man dem inte? Enligt Monica Green är det i stort sett inga regler som följs. Det är den ena delen av debatten.

Sedan har vi den andra delen av debatten, som bland annat bygger på den rapport som Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen har lämnat till oss. Enligt den är det en ganska god efterlevnad av reglerna.

Jag tror inte att vare sig Monica Greens bild eller den bild som den här regelefterlevnadsrapporten har lämnat är den helt korrekta. Jag tror att vi befinner oss någonstans däremellan eftersom man, när man har tittat på regelefterlevnaden, inte har fått med alla bilar. Man har tittat på dem som har gemensamhetstillstånd.

Det är därför som uppdraget gavs redan i våras att göra djupstudier av dem som vi inte upplever som cabotagetransporter utan som illegala inrikestransporter. Det görs nu också.

Det är inte okej att stjäla diesel. Det är inte okej för någon. Det är inte okej att stjäla över huvud taget. Det exempel som Monica Green tar upp är egentligen en polisiär fråga. Jag vet att min kollega Beatrice Ask häromdagen var på besök i de södra delarna av Sverige för att träffa personer som har blivit utsatta för dieselstölder. Den frågan finns också med, och den är nog så viktig. Jag ser den mer som en kringfråga i en fråga som är rätt stor.

Låt mig gå tillbaka till beställansvaret. Monica Green tog själv upp det. Monica Green säger: Ja, men sätt i gång med det och skärp kravet på beställarna!

Det gjordes redan i november 2011. Det är till och med så att det kan leda till straffpåföljd om man beställer på ett sätt som inte är lagligt. Man har ett stort ansvar.

Men min fundering är snarare: Hur och på vilket sätt kan vi få beställarna att vara goda beställare? Det förslag som bland annat har kommit som en av åtgärderna, inte minst från Rikspolisstyrelsen och Transportstyrelsen, är att åstadkomma någon form av transparens på nätet med de här riskbedömningarna när det gäller företag, åkare och speditörer rörande hur de följer regler, hur det är med fortkörningar, om de betalar sina skatter och avgifter och så vidare. Då får man en riskbedömning. Vi behöver också hjälpa beställare att bli goda beställare.

Jag tror också att det behövs mycket bättre information här, och det är någonting som jag vet att Sveriges Åkeriföretag också har tagit till sig och tagit ett gemensamt ansvar för.

När det gäller klampningen stämmer det, som Monica Green säger, att trafikutskottet i sitt förslag krävde detta. Men det är en sak att kräva, och det är en sak att få något på plats. Jag tycker att när man inför saker ska det också vara formellt riktigt. Nu hade inte Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen med det i sitt förslag, och just därför fick de faktiskt backning på det redan i våras och krav på att ta fram ett sådant förslag.

Anf. 6 MONICA GREEN (S):

Herr talman! Catharina Elmsäter-Svärd verkar i stort sett vara nöjd och säger att det har hänt en del. De åkare jag träffar, i Skaraborg bland annat, upplever inte att det är så. Jag är på lastbilschaufförmöten och träffar åkare i Skaraborg, Skövde, Skara, Vara och på andra ställen, och de är förtvivlade. De känner att de håller på att bli utkonkurrerade av en oseriös näring där chaufförer utnyttjas till maxgränsen och varken får lön eller har råd att bo på hotell, utan de får bo i sina lastbilar i flera månader. De utnyttjas, och följderna blir att annan brottslighet uppstår. Om man inte kan leva på sin lön, vad ska man då leva på? Det drar med sig andra saker.

Inom den näring som jag träffar, den seriösa näringen, säger man att det händer alldeles för lite. De är otåliga och är oerhört missnöjda med att det går alldeles för långsamt. Åkare ringer till mig i stort sett varje vecka och tycker att jag gör för lite. När jag berättar att jag inte styr det här landet utan att det är en borgerlig regering som gör det och att man också ska ställa krav på dem som styr landet säger åkarna: Ja, vi försöker kontakta även de borgerliga företrädarna, men vi tycker inte att det händer någonting.

I takt med att jag får alla de här samtalen och är ute och träffar näringen oroas jag. Jag ser inte någon ljusning för närvarande. Om det ska ta två år från det att trafikutskottet kräver handling av regeringen till att det över huvud taget händer någonting finns risken att en hel näring går över styr.

Anf. 7 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Vi kan slå sista spiken i kistan genom att stänga alla gränser och säga att inga svenska åkare, även om de har massor av uppdrag, får lämna Sverige. Det blir konsekvensen om vi sätter upp höga murar runt Sverige där ingen annan får komma in och köra inom Sveri-

ges territorium. Jag tror att det är direkt skadligt att ens en gång tänka den tanken, men kan jag ha full respekt för att man kanske känner så för att läget kan upplevas som frustrerande. Jag träffar också många åkare som tycker att situationen är pressad. De har fullt fog för det. Men jag träffar också dem som under en längre tid har jobbat med omställning och har sett den ekonomiska situationen i landet som helhet och i Europa i övrigt och förmått att ställa om på olika sätt i denna tid av förändring.

Däremot tänker jag inte alls säga att jag är nöjd. Nöjd är ett begrepp som jag själv aldrig använder. Det används oftast av alla andra, som i det här fallet, herr talman, av Monica Green.

Monica Green säger att det händer för lite. Jag skulle snarare vilja formulera det som att det som händer sker för långsamt. Jag är fullt medveten om det, och jag kan också känna en viss frustration över det. Men jag tycker ändå att man inte bara kan föra en politik där man sätter upp ett finger i luften och funderar på hur det står till egentligen och vidtar en åtgärd och ser hur det blir. Det tycker jag vore direkt kontraproduktivt. Snarare måste man vara säker på hur problemen ser ut och var de finns. Då kan man komma med åtgärder som ger avsedd effekt. Sätter man in påföljder – lagmässiga eller inte – ska man vara säker på vilka de blir och att de också verkställs.

Överläggningen var härmed avslutad.

10 § Svar på interpellation 2012/13:507 om förarbevis för vattenskotrar

Anf. 8 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jens Holm har frågat mig om jag avser att verka för krav på förarbevis för framförande av vattenskotrar och för införande av åldersgräns för framförande av vattenskotrar, samt om jag avser att vidta andra åtgärder för att vattenskotrar i framtiden ska framföras med större säkerhet och med mindre negativ påverkan på miljö och djurliv.

För mig, liksom för Jens Holm, är det av största vikt att människor ska kunna bada och simma säkert samtidigt som fritidsbåtar, inklusive vattenskotrar, ska framföras på ett sjö- och miljösäkert sätt utan större åverkan på miljö och omgivning. De bestämmelser som reglerar vattenskoterkörning finns i vattenskoterförordningen. Där står: ”Den som framför en vattenskotter skall anpassa färdväg, hastighet och färd sätt så att människor och djur inte störs i onödan.”

Vattenskotrar får endast framföras i allmän farled och i områden som godkänts av länsstyrelserna. I övrigt gäller samma regler som för fritidsbåtar och övriga sjötrafikanter. Den som framför vattenskotter ska känna till gällande regler och i övrigt använda ett gott omdöme beträffande hur man ska förhålla sig till annan sjötrafik.

Trots detta finns det problem – människor skadas och störs. Under de senaste åren har, dess värre, ett antal allvarliga vattenskotertillbud och mindre olyckor som krävt sjöräddningsassistans ägt rum. På departementet har jag initierat en översyn av läget, och som ett led i detta kommer jag och justitieministern att träffa sjöpolisen i morgon för att gemensamt diskutera problemställningen.

Därutöver har regeringen tidigare gett Havs- och vattenmyndigheten i uppdrag att göra en kartläggning och analys av omfattningen och orsakerna till de olägenheter för människors hälsa eller miljön som användningen av vattenskotrar kan ge upphov till. Uppdraget ska redovisas i november. Det kan inte uteslutas att det kan finnas behov av reglering på området. Jag avser att återkomma till riksdagen om det skulle visa sig att det finns ett sådant behov.

Anf. 9 JENS HOLM (V):

Herr talman! Jag vill tacka infrastrukturministern för svaret på min interpellation. Bakgrunden till den här frågan är det som jag och många andra som är engagerade i den här frågan ser, nämligen ett växande problem med fordonet vattenskotter.

I början av juni i år blev en kvinna som simmade i Mälaren strax utanför Blackeberg här i Stockholm påkörd av en vattenskotter som kom i full fart. Kvinnan simmade inte särskilt långt från land, och den här vattenskottern kom enligt uppgift i mycket hög hastighet från ingenstans, körde på kvinnan och försvann därifrån.

Det här är ett av flera, tyvärr, tragiska exempel på incidenter med vattenskottrar. Det ska tilläggas att den här kvinnan nu enligt uppgift mår bra. Hon hade tur, tack och lov.

Jag tror att ett av skälen till att vi har problemen med vattenskottrar är att vattenskottrar rent tekniskt är ganska fantastiska skapelser. De går otroligt fort, de kan gå upp till 60 knop, vilket är drygt 100 kilometer i timmen, och de kan ha 100–200 hästkrafter, lika mycket som eller till och med mer än en medelstor bil. Vattenskottrar kan som sagt gå väldigt fort, de kan tvärstanna, de kan vända på en mycket liten yta. Man kan hoppa med dem, man kan leka med dem, och man kan köra på grunda vatten. Det gör att det kan vara roligt för dem som vill leka med dessa fordon. Samtidigt kan det vara farligt både för dem som kör skotrarna och inte minst för dem som vill göra något annat vid stranden, i sjön, i havet – till exempel bada eller bara sola och ta det lugnt – och som vill känna sig trygg.

Om det här vore på land skulle det aldrig accepteras. När vi sätter oss i en bil gäller säkerhetsbälte, körkort och självklart åldersgräns. Samma sak om man sätter sig på en motorcykel. Då gäller mc-kort, hjälm och givetvis åldersgräns. Till och med för mopeder, som ju inte är lika stora och snabba, gäller åldersgräns. Har vi en EU-moped gäller även körkort. Jag undrar varför vi inte har liknande krav på sjön.

Infrastrukturministern hänvisar i sitt svar – som jag tackar för – till vattenskotterförordningen som är från början av 1990-talet. Det är den lag vi har som ska reglera vattenskottrarna. Men både jag och infrastrukturministern vet att vattenskotterförordningen har dömts ut av EU-domstolen år 2009. Efter den EU-domen har polisen, Kustbevakningen, riksåklagaren och mängder av privatpersoner och politiker påpekat att någonting måste göras. Det har gått fyra år sedan EU-domen kom. Under dessa fyra år har ingenting hänt, och problemen har, skulle jag säga, fortsatt. Talar man med sjöpolisen i Stockholm säger de att problemet med vattenskottrar blivit allt värre.

Nu har regeringen, tack och lov, om än sent omsider, gett Havs- och vattenmyndigheten uppdraget att kartlägga dessa problem och åter-

komma med eventuella lagändringar. Jag vill ställa en fråga till infrastrukturministern. Ifall utredningen konstaterar att det behövs en lagändring, är infrastrukturministern då beredd att i god tid före sommaren nästa år presentera ett förslag om till exempel åldersgräns och krav på körkort för vattenskotrar?

Prot. 2012/13:134
29 augusti

Svar på
interpellationer

Anf. 10 GUNNAR ANDRÉN (FP):

Herr talman! För oss flitiga kanotister är vattenskotrarna en särskild sorts tyg, nämligen ett otyg. Det får man personligen stå ut med, att det är på det sättet. Det här är ett typfall av ett nytt slags fartyg där den enes frihet, det vill säga friheten att framföra dessa vattenskotrar, begränsar den andres frihet. Det är den grundläggande frågan. Det kommer ljud, det är höga hastigheter, det finns risk för olyckor, som Jens Holm och även statsrådet varit inne på.

Vi människor kan åtminstone försvara oss, men djuren behöver också en talesman i de här sammanhangen. Vi har fågelskyddsområden och vidtar andra åtgärder för att skydda naturen. Men nu har vi fått en ny form av nöjestråfik, herr talman, som är att noga skilja från nyttotrafik. Här talar vi om en form av nöjestråfik, ofta i kommersiell skepnad. Då gäller det, precis som Jens Holm och statsrådet varit inne på, att se till att vi begränsar den frihet som det är att helt fritt framföra dessa svavelosande och ljudliga maskiner.

Jag tror i och för sig inte på förbud, och vattenskotterförordningen har många förtjänster, liksom länsstyrelserna, i det här sammanhanget, men på samma sätt som när det är fråga om trafiken på vägarna, att det är tillåtet att framföra fordon under vissa betingelser, måste vi säga att det i grund och botten inte är tillåtet att bete sig hur som helst. Det är vattenskotterförordningens grundläggande tema.

När man ska cykla finns det skyltar som visar att det är en cykelbana. Motsvarande finns inte till sjöss där det tydligt och klart skulle framgå att här är det tillåtet att framföra vattenskotter. Jag tror att vi behöver ändra på själva ordningen så att det tydligt framgår var det är tillåtet, och i övrigt är det icke tillåtet. Det kan man exempelvis göra genom en skyltverksamhet; jag kan inte föreslå någon särskild skylt för det, men Sjöfartsverket kan säkert ta fram en skylt för där det är tillåtet att framföra vattenskotter. Då skulle man på ett helt annat sätt kunna skydda både djur och kringboende. Man störs nämligen på många håll väldigt av buller.

Herr talman! Redan för tio år sedan, år 2003, ställde jag en interpellation i den fullmäktigeförsamling som jag då tillhörde. Då fick jag svaret – och det är säkert korrekt – att man lokalt, i de lokala ordningsföreskrifterna för kommunerna, inte kan göra någonting åt bullerfrågor, för de omfattas inte av dem. Därför skulle jag vilja fråga statsrådet om man i en pågående översyn inte enbart ska låta länsstyrelserna ta ställning till frågan utan också ge kommunerna möjlighet att införa förbud, eller ge tillåtelseprövning, så att de kan avgöra var i deras kommun man får köra vattenskotter.

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

Herr talman! Det finns redan i dag reglerat var det är tillåtet att framföra vattenskotter. Det kanske inte är i form av vägs skyltar; på sjön kallar vi dem prickar, och de gäller i allmän farled och på andra områden som

hänvisas till av länsstyrelsen. Som Jens Holm var inne på är det där vi egentligen har osäkerheten eller rättsosäkerheten på området, och bland annat det ingår i uppdraget som vi har givit Havs- och vattenmyndigheten.

Man får i dag inte köra hur som helst och var som helst. Om vi fokuserar på problematiken med en framtida utveckling där vi ser större risker för andra människor, för djur och natur, finns det regler som man redan i dag måste använda sig av, oavsett vilken typ av farkost man framför på sjön. Nu kanske Gunnar Andréns kanot inte låter lika mycket eller åker fram lika snabbt som en vattenskoter, men inte heller Gunnar Andréns får ta sig in i ett naturskyddsområde eller ett fågelrikt område som är skyddat på något sätt. Samma regler gäller oavsett vem som är på sjön. Och man måste känna till dem, vilket är en viktig grundförutsättning. Det ligger i vars och ens eget ansvar.

När vi tittar på alla dessa miljoner människor som älskar att vara ute på sjön, antingen i fritidsbåt eller med vattenskoter, vet vi att det på sjösidan finns det vi av tradition kallar sjövätt. Det bygger på någon form av respekt och hänsyn. Det innebär att vi redan i dag med stöd av miljöbalken, och också brottsbalken, kan sätta dit den som de facto kör över tillåten hastighet. Sedan ett par år är det, inte minst utifrån ett säkerhetsperspektiv, inte okej att vara onykter och framföra en farkost på sjön. Man ska hålla hastigheten, vara nykter och åka i rätt områden. Det finns i dag bestämmelser om det.

Ibland känns det som om några få, för det handlar fortfarande endast om några få om vi tittar på det rent statistiskt, i sin iver och glädje, eller vad det nu kan vara, tappar sitt omdöme och glömmar bort detta med sjövätt. Det är därför jag har svarat Jens Holm – det gäller särskilt den sista frågan som också ställdes nyss – att i den översyn som jag nu har initierat ingår att undersöka om vi möjligtvis kan jämföra vattenskoter med terrängfordon och snöskoter, det som vi senast gjorde, och ha någon form av förarbevis. Jag har sagt att jag inte utesluter det. Det tittar vi på just nu.

Den andra utredningen har föranletts av att vattenskoterförordningen ligger på Miljödepartementet och min kollega Lena Ek. Vi jobbar tillsammans med den här frågan. Om det skulle framkomma att det finns behov av att göra förändringar och om det också finns förslag på vilken typ av lagändring man ska göra – och det är lite grann det som ligger i uppdragets natur – tycker jag att det vore naturligt att det skulle kunna finnas på plats inför nästa säsong. Det är åtminstone min ambition.

Anf. 12 JENS HOLM (V):

Herr talman! Jag tycker att det är positivt att vi från höger, lite mindre höger och i mitt fall vänster är relativt överens om att detta är ett stort problem som vi måste komma till rätta med. Det känns hoppfullt.

Jag vill återigen konstatera att det är olyckligt att det har gått så lång tid. Det har gått fyra år sedan EU-domen kom, då man i princip sade att vattenskoterförordningen inte kan gälla längre. Det har gått mer än två år sedan riksåklagaren i en skrivelse till regeringen uppmanade till ändring av lagstiftningen och konstaterade att man inte längre kan lagföra med vattenskoterförordningen som bas.

Men jag kan lämna det där bakom mig. Jag är glad över att regeringen nu har gett Havs- och vattenmyndigheten uppdraget att kartlägga problemet med vattenskotrar och sedan komma med konkreta förslag på hur vi kan komma till rätta med det. Jag är också väldigt tacksam för att Catharina Elmsäter-Svärd säger att eventuella lagändringar ska ha trätt i kraft före nästa säsong, alltså före sommaren 2014. Det är precis vad jag är ute efter.

Det ska självklart baseras på vad utredningen kommer fram till, men det behövs någon form av förarbevis – körkort kallar jag det. Med det kommer egentligen automatiskt en åldersgräns. Då tror jag att vi får bort väldigt många av de personer som inte har något sjövätt, som kanske aldrig har suttit i en båt tidigare, som inte vet vad knop är eller ens en gång vad babord och styrbord är. Det där måste man ha klart för sig innan man sätter sig på en vattenskotter.

En annan sak som jag tror är svårare att komma till rätta med men som likväl är något otroligt viktigt är det som Gunnar Andrén var inne på en del: Vem skyddar djuren i de här sammanhangen? Vem skyddar miljön över lag? Vi vet att vattenskotrar kan framföras i princip överallt, eftersom de är så grunda, snabba och smidiga att köra med. Så gott som varenda fågelskådare i landet kan berätta om vilket stort problem det är, särskilt under våren och försommaren, med häckande fåglar som störs av vattenskotrar som får fram och skrämmer dem. Här förväntar jag mig att regeringen gör ett förtydligande i lagstiftningen, så att miljön och djurlivet skyddas. Vattenskottrarna måste begränsas på något vis.

Catharina Elmsäter-Svärd är inne på att det redan i dag är så att man bara får köra vattenskotrar i allmänna farleder eller på andra platser där länsstyrelsen har sagt att man får köra. Men det är precis det som EU-domstolen har underkänt. Då undrar jag: Hur ska vi komma till rätta med problemet? Hur ska vi få en lagstiftning som fungerar med EU-rätten och därmed inte kan vara ett generellt förbud? Jag kan personligen säga att jag tycker att vattenskotterförordningen är bra. Den säger att man får köra i farleder – punkt! Men nu säger tydligen EU-rätten att vi inte får ha det så i Sverige. Hur ska vi då komma till rätta med detta, Catharina Elmsäter-Svärd? Är ni beredda att ta strid mot EU och säga att det är det här med allmänna farleder som ska gälla, att det bara är det som fungerar i Sverige? Eller hur ska vi annars göra?

Anf. 13 GUNNAR ANDRÉN (FP):

Herr talman! Jag vill gärna instämma med statsrådet: Om vi kunde lagstifta om sjövätt skulle vi naturligtvis göra detta, men det är väldigt svårt, precis som det är svårt att lagstifta om vett att framföra fordon, cykla och gå i trafiken.

Till Jens Holm skulle jag vilja säga att man inte ska se denna fråga, som Jens Holm mycket förtjänstfullt har väckt, som någon partipolitisk fråga. Det är framför allt en vällevnadsfråga och trivselsfråga för allmänheten. Jag tror inte att den har någon partipolitisk bäring i ideologiskt hänseende. Det är bra att regeringen arbetar med det här.

Jag håller också med statsrådet och Jens Holm om att vattenskotterförordningen i grund och botten är väldigt bra. Det finns ganska lite att invända mot den. Det är själva tillämpningen det handlar om. Där kom-

mer man tillbaka till vanliga människors val att inte använda sitt eget vett när de framför dessa fordon.

De flesta människor sitter på stranden och är inte ute med vattenskotrar. Att det är nöjestråfik och inte nyttotrafik är också viktigt att hålla i minnet. Det finns därför skäl att vara något tuffare mot detta än vi är med nuvarande lagstiftning. Inte minst är bullernivåerna från dessa vattensmaskiner väldigt höga, och ljudet sprider sig över mycket stora områden. Det är ett väldigt otyg, vilket många människor vet. Den enes frihet är den andres ofrihet i detta fall.

Anf. 14 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Det är riktigt som Jens Holm säger: Rättsläget i fråga om kopplingen till EU-tolkningen är det upplevs som oklart. Det ingår också i det uppdrag som Lena Ek har givit att reda ut den delen, och det är högst relevant.

Det finns en knepighet, kan jag tycka, om man fokuserar på ålder. Jens Holm säger att det med förarbevis per automatik blir ett ålderskrav. Det är så vi brukar ha det. Men man ska också vara observant på olycksstatistiken. Både med fritidsbåtar och inte minst med vattenskotrar drabbas oftast äldre män som är alkoholpåverkade. Det gäller alltså att jobba på flera fronter samtidigt. Men som sagt utesluter jag inte att ett förarbevis kan vara ett sätt att se till att det finns kunskap, och med det följer också ett mycket tydligare ansvar. Man kan dessutom bli av med ett förarbevis, vilket indirekt innebär att man även kan bli av med sitt vanliga körkort, och det brukar folk vara lite mer rädda om, om inte annat.

Sedan är det naturligtvis så att vattenskotern i sig är ett fantastiskt färdmedel, som Gunnar Andrén nämner, inte minst inom sjöräddningen. Vi har våra rescue runners, som innebär att vi kommer in i grunda områden som vi annars inte skulle ha kommit in i, till exempel vid räddningsinsatser.

Djur och natur är en del av problematiken. Man kommer till exempel in och stör under häckningsperioder. Den diskussionen kopplas till EU, för i dag får man egentligen bara köra vattenskotter på allmän farled eller där länsstyrelsen tillåtit det, som vi har skrivit från början. Både områdesdelen, vilket är den viktigaste delen, och rättsläget ingår i uppdraget.

Jag tittar utifrån mitt perspektiv också på vattenskotern som transportslag. Flera miljoner människor är ute på sjön – på liten båt, stor båt eller i det här fallet vattenskotter. Då handlar det om framkomlighet, säkerhet och vilka hänsyn man tar till varandra och annat runt omkring.

Det förs också en diskussion om buller. Jetski, som inte är varianten där man sitter typ två personer, har oftast en tvåtaktsmotor. Den låter mycket mer än fyrtaktaren, som man oftast har på en vattenskotter. Då får den ena klä skott för den andra.

Vi borde kunna hitta en god ordning för detta. Jag inbillar mig att människor fortfarande vill komma ut på ett bra och säkert sätt på vattnet.

En annan konsekvens som jag också har noterat – huruvida den nu är statistiskt säkerställd eller inte – är att det fanns en ganska stark och uppåtgående trend att många ville hyra av uthyrare. Det känns som om den trenden har vänt därför att kostnaden är så hög för dem som hyr ut både vattenskottrar och andra typer av motorfordon för vatten, med de reparationer de får göra just på grund av dem som uppenbarligen inte har haft

sjövätt. Det kan bli en mekanism tillsammans. Man kanske värnar lite mer om det man själv äger och vill behålla det, så det kan säkert vara en kombination.

Anf. 15 JENS HOLM (V):

Herr talman! Jag vill tacka Catharina Elmsäter-Svärd och Gunnar Andrén för debatten.

Jag kommer att fortsätta att följa den här frågan noggrant. Jag ser fram emot den 29 november, som jag tror är det datum då myndigheten senast ska lägga fram rapporten om hur vi ska komma till rätta med olägenheterna kring vattenskotrar.

Jag hoppas, precis som Gunnar Andrén är inne på, att vi kan arbeta brett över partigränserna och hitta lösningar för att se till att sommaren 2014 blir en sommar då vi ska kunna bada, sola och vistas vid våra stränder, sjöar och hav och vara säkra på att vi kan göra det och känna oss trygga utan att behöva vara rädda för att det ska komma en vattenskoter från ingenstans och köra på oss.

På samma sätt ska vi kunna vara förvissade om att djur- och fågelliv ska ha ett mycket bättre skydd mot vattenskotrar än i dag.

Jag vill avsluta med två korta frågor. Ifall vi kommer överens om att vi ska införa någon form av förarbevis för vattenskotrar tycker jag att det är ganska logiskt att förarbeviset måste hamna i någon form av register. Vattenskotrar måste alltså registreras på något vis. Då är vi framme vid att om vattenskotrar ska vara i ett register är det ganska logiskt att båtar också ska vara i ett register. I Norge och Finland finns båtregister. Tycker infrastrukturministern att det är bra?

Avslutningsvis skulle jag vilja veta om infrastrukturministern eller någon annan minister har tagit upp den här frågan på EU-nivå och försökt övertyga EU om att vår vattenskotreförordning egentligen är ganska rimlig, att vi borde kunna få ha kvar den och att det kanske är EU som måste ändra sin lagstiftning och inte vi.

Anf. 16 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! På den sista frågan, om det är någon som har tagit upp detta i EU-sammanhang, är svaret att jag inte har gjort det. Möjligtvis kan den ansvariga ministern Lena Ek ha gjort det, men det låter jag vara osagt.

Jens Holms fråga är naturligtvis ganska logisk. Om vi får ett förarbevis blir det ett register, och så har vi alla 800 000 båtar, borde vi då inte ha ett båtregister?

Det finns möjlighet i dag att ha ett frivilligt register. Jag är inte beredd att på samma sätt gå från det ena registret till det andra. Jag talar utifrån säkerhet och framkomlighet. Det jag har sagt är att jag inte utesluter att vi behöver ha ett förarbevis för vattenskotrar. Det kan vara ett sätt att få utbildning, kännedom och kunskap. Allting vore så oerhört mycket enklare om vi kunde lagstifta mot dumhet, men det är svårt. Då har vi i stället att förhålla oss till brottsbalken och miljöbalken.

Både min kollega Lena Ek och jag upplever att såväl polisen och sjöpolisen som Kustbevakningen måste kunna känna trygghet och ha ett verktyg de kan förhålla sig till när de gör insatser. Bland annat det ska jag prata med dem om i morgon, då vi ska åka ut på sjön och kolla. Det

Prot. 2012/13:134
29 augusti

Svar på
interpellationer

kanske inte är så många som åker vattenskoter nu längre, men även jag har följt dem i stort sett hela sommaren.

Överläggningen var härmed avslutad.

11 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades
Proposition
2012/13:188 Permanent utvidgad målgrupp för etableringslagen

12 § Anmälan om interpellationer

Anmäldes att följande interpellationer framställdes

den 29 augusti

2012/13:508 Åtgärder mot ohälsosam luft i Stockholm

av *Åsa Romson* (MP)
till miljöminister *Lena Ek* (C)

2012/13:509 Tiggeri

av *Mattias Jonsson* (S)
till statsrådet *Maria Larsson* (KD)

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 17 september.

13 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 23 augusti

2012/13:720 Nordisk samekonvention

av *Helene Petersson* i Stockaryd (S)
till landsbygdsminister *Eskil Erlandsson* (C)

2012/13:721 De potentiella riskerna med elektromagnetiska fält

av *Helene Petersson* i Stockaryd (S)
till försvarsminister *Karin Enström* (M)

2012/13:722 President Obamas besök och Egypten

av *Carina Hägg* (S)
till utrikesminister *Carl Bildt* (M)

2012/13:723 Bärplockarproblematiken i Norduppland

av *Agneta Gille* (S)
till justitieminister *Beatrice Ask* (M)

den 26 augusti

Prot. 2012/13:134
29 augusti

2012/13:724 Bidraget från internationella insatser till det svenska klimatmålet för 2020

av *Matilda Ernkrans* (S)
till miljöminister *Lena Ek* (C)

2012/13:725 Varsel i Dalarna

av *Roza Güclü Hedin* (S)
till näringsminister *Annie Lööf* (C)

2012/13:726 Bedrägerier

av *Anders Karlsson* (S)
till justitieminister *Beatrice Ask* (M)

2012/13:727 Arbetslösheten

av *Anders Karlsson* (S)
till arbetsmarknadsminister *Hillevi Engström* (M)

den 27 augusti

2012/13:728 Bristande tillgänglighet som diskriminering

av *Agneta Luttröpp* (MP)
till statsrådet *Erik Ullenhag* (FP)

2012/13:729 Införandet av en dubbdäcksavgift i Sverige

av *Mats Pertoft* (MP)
till finansminister *Anders Borg* (M)

den 28 augusti

2012/13:730 Körkortsprov

av *Elin Lundgren* (S)
till statsrådet *Catharina Elmsäter-Svärd* (M)

2012/13:731 Jämställdheten inom utrikespolitiken

av *Anna Steele* (FP)
till utrikesminister *Carl Bildt* (M)

den 29 augusti

2012/13:732 Statliga myndigheter och utbyggnad av vindkraft

av *Kristina Nilsson* (S)
till miljöminister *Lena Ek* (C)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 17 september.

14 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Anmälades att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 23 augusti

2012/13:694 24-timmarsregeln på apotek
av *Peter Hultqvist* (S)
till socialminister Göran Hägglund (KD)

den 26 augusti

2012/13:697 Böter för dålig luftkvalitet
av *Kristina Nilsson* (S)
till miljöminister Lena Ek (C)
2012/13:698 Sjöräddningen i Sverige
av *Lars-Axel Nordell* (KD)
till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)
2012/13:699 Kompensation till kommuner
av *Kristina Nilsson* (S)
till finansminister Anders Borg (M)
2012/13:700 Patent på gener och gensekvenser
av *Barbro Westerholm* (FP)
till justitieminister Beatrice Ask (M)

den 27 augusti

2012/13:631 Ungerns EU-medlemskap
av *Peter Persson* (S)
till utrikesminister Carl Bildt (M)
2012/13:644 Militärkuppen i Egypten
av *Peter Persson* (S)
till utrikesminister Carl Bildt (M)
2012/13:702 Nationellt program för vattensäkerhet
av *Christina Oskarsson* (S)
till försvarsminister Karin Enström (M)
2012/13:703 Avgiftszoner för dubbdäck
av *Jens Holm* (V)
till miljöminister Lena Ek (C)
2012/13:708 Alla barns rätt till barnahus
av *Fredrik Lundh Sammeli* (S)
till justitieminister Beatrice Ask (M)
2012/13:710 En modern barnomsorgslinje
av *Fredrik Lundh Sammeli* (S)
till statsrådet Maria Arnholtz (FP)
2012/13:711 Krafttag mot barnsexhandel
av *Fredrik Lundh Sammeli* (S)
till justitieminister Beatrice Ask (M)
2012/13:712 Den vita kappen som stopptecken
av *Fredrik Lundh Sammeli* (S)
till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

2012/13:704 Strategiskt branschprogram för digital era

av *Fredrik Lundh Sammeli* (S)
till näringsminister Annie Lööf (C)

2012/13:705 Plastpåsarna och haven

av *Hans Olsson* (S)
till miljöminister Lena Ek (C)

2012/13:706 Ett nationellt kompetenscentrum för Bliss

av *Fredrik Lundh Sammeli* (S)
till statsrådet Maria Arnholtz (FP)

2012/13:707 Gymnasiestudier för alla

av *Fredrik Lundh Sammeli* (S)
till utbildningsminister Jan Björklund (FP)

2012/13:709 Barns rätt till kunskap om barnkonventionen

av *Fredrik Lundh Sammeli* (S)
till utbildningsminister Jan Björklund (FP)

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 17 september.

15 § Kammaren åtskildes kl. 13.54.

Förhandlingarna leddes av talmannen.

Vid protokollet

MADELEINE GABRIELSON HOLST

/Eva-Lena Ekman

Innehållsförteckning

1 § Justering av protokoll	1
2 § Ansökan om ledighet	1
3 § Anmälan om kompletteringsval	1
4 § Anmälan om interpellation	1
5 § Anmälan om protokollsutdrag från utskott	2
6 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	2
7 § Anmälan om inkomna faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen, m.m.	3
8 § Hänvisning av ärenden till utskott	3
9 § Svar på interpellation 2012/13:499 om olagliga godstransporter	4
Anf. 1 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	4
Anf. 2 MONICA GREEN (S)	4
Anf. 3 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	5
Anf. 4 MONICA GREEN (S)	6
Anf. 5 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	7
Anf. 6 MONICA GREEN (S)	8
Anf. 7 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	8
10 § Svar på interpellation 2012/13:507 om förarbevis för vattenskottrar	9
Anf. 8 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	9
Anf. 9 JENS HOLM (V)	10
Anf. 10 GUNNAR ANDRÉN (FP)	11
Anf. 11 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	11
Anf. 12 JENS HOLM (V)	12
Anf. 13 GUNNAR ANDRÉN (FP)	13
Anf. 14 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	14
Anf. 15 JENS HOLM (V)	15
Anf. 16 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	15
11 § Bordläggning	16
12 § Anmälan om interpellationer	16
13 § Anmälan om frågor för skriftliga svar	16
14 § Anmälan om skriftliga svar på frågor	18
15 § Kammaren åtskildes kl. 13.54.	19