

Riksdagens protokoll

2008/09:116

Tisdagen den 12 maj

Kl. 14.00 – 15.32



Protokoll
2008/09:116

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 6 maj.

2 § Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelse:

Interpellation 2008/09:484

Till riksdagen

Interpellation 2008/09:484 Den demokratiska situationen i Turkiet
av Jacob Johnson (v)

Interpellationen kommer att besvaras måndagen den 8 juni 2009.

Skälet till dröjsmålet är utlandsresor.

Stockholm den 30 april 2009

Utrikesdepartementet

Carl Bildt (m)

Enligt uppdrag

Inga Eriksson Fogh

Expeditionschef

3 § Svar på interpellationerna 2008/09:368 och 391 om förlängd miljöbilspremie och ny skrotningspremie för ökad efterfrågan

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! Tomas Eneroth har frågat näringsministern om hon avser att ta initiativ till att det införs någon form av efterfrågestimulanser för att motverka fordonskrisen samt om hon avser att verka för att öka andelen svensktillverkade fordon i den offentliga sektorns bilparker. Vidare har Monica Green frågat näringsministern om hon avser att vidta några åtgärder för att rätta till de felaktiga uppgifter hon spridit kring miljöbilspremien. Interpellationerna har överlämnats till mig. Jag avser att besvara dem i ett sammanhang eftersom de tar upp likartade frågeställningar.

Alliansregeringen ärvde en bilpark som var den mest bensinslukande i Europa. Sedan alliansregeringen tillträdde har Sverige haft den snabbaste minskningen av utsläppen inom EU. Miljöbilspremien introducerades som ett svar på den höga bensinförbrukningen för att stimulera efterfrågan på nya miljöbilar. Satsningen uppgick ursprungligen till 250 miljoner kronor men har förstärkts med 565 miljoner kronor. Detta har varit och är en kraftig stimulans för nybilsförsäljningen. Sedan miljöbilspremien infördes i april 2007 har andelen miljöbilar av nybilsförsäljningen ökat från knappt 15 procent till i dag drygt 30 procent.

Den stora andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen är en bidragande orsak till att personbilarnas utsläpp av koldioxid har minskat under samma period från ca 181 gram per kilometer till 174 gram per kilometer och fortsätter att minska.

Till Monica Green vill jag säga att det finns inga felaktiga uppgifter att rätta. Mona Sahlin uttalade själv följande i Aftonbladet den 11 juni 2007: Deras – det vill säga alliansregeringens – eget bidrag till bilinköp är för lite pengar för att göra skillnad. Det handlade då om regeringens förslag att inrätta miljöbilspremie. Liknande uttalanden gjordes även av Anders Ygeman. Dessa uttalanden visar vad Socialdemokraterna egentligen tyckte om miljöbilspremien. Att Socialdemokraterna nu har svängt efter det att miljöbilspremien har blivit en succé exemplifierar svårigheterna att hitta en linje i miljö- och klimatpolitiken.

För att fortsatt stimulera till inköp av miljöbilar även efter det att miljöbilspremien har upphört den 30 juni avser regeringen att i budgetpropositionen för 2010 föreslå att miljöbilar skattebefrias i fem år. Denna skattebefrielse är tänkt att omfatta miljöbilar som säljs från och med den 1 juli 2009.

Från och med den 1 februari i år gäller att statliga myndigheter endast får köpa miljöfordon som dessutom uppfyller högt ställda trafiksäkerhetskrav. När myndigheterna handlar upp taxiresor eller hyrbilar är det också miljöbilar som gäller. Svenska fordon kan däremot inte positivt särbehandlas i dessa sammanhang.

När det gäller efterkonvertering av bilar är detta numera möjligt genom att lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränsle har ändrats. Något bidrag för efterkonvertering är dock inte aktuellt. Konverterade bilar är ofta gamla bilar med låga avgaskrav, hög bränsleförbrukning och omodern reningsteknik. Här finns en tydlig skillnad; regeringen satsar på nya miljövänliga fordon medan Socialdemokraterna vill satsa statens pengar på gamla fordon.

I syfte att säkerställa att skrotningspremien verkligen bidrar till en högre trafiksäkerhet och förbättrad miljö utgår en skrotningspremie i både Tyskland och Frankrike endast till privatpersoner som skrotar en äldre bil och samtidigt köper en ny bil. Det finns inga entydiga belägg för att en så utformad skrotningspremie skulle ge några tydliga mervärden för den svenska fordonsindustrin eftersom den dels begränsar urvalet till enbart de kunder som har råd att köpa en ny bil, dels gynnar mindre och billigare nya bilar framför större och dyrare nya bilar, där den senare är den kategori bilar som den svenska fordonsindustrin tillverkar.

I och med EU:s bestämmelser om producentansvar för biltillverkarna, som trädde i kraft i januari 2007, togs bilskrotningspremien bort. I och med det utökade producentansvaret fick biltillverkarna hela ansvaret för insamlingen och omhändertagandet av uttjänta bilar. Övergången till ett tydligare producentansvar ligger i linje med den strategi som förs inom andra avfallsområden. I och med att producentansvaret infördes fanns det inte längre något behov av en bilskrotningspremie ur nedskräpningssynpunkt.

För att säkerställa att den svenska fordonsindustrin utvecklar och upprätthåller en konkurrenssituation som gör den världsledande, särskilt inom områdena klimat och säkerhet, krävs kraftfulla åtgärder. Med anledning av detta har 3 miljarder kronor avsatts för att förstärka industrin, särskilt vad gäller klimatanpassad fordonsteknik. Utöver detta finns statliga kreditgarantier på 20 miljarder kronor för omställning till grön teknologi.

Sammantaget har regeringen vidtagit flera kraftfulla åtgärder som på kort och lång sikt utgör ett stöd för fordonsindustrins fortsatta utveckling av säkrare och mer miljöanpassade bilar i Sverige.

Anf. 2 MONICA GREEN (s):

Herr talman! Det är viktigt att vi ser till att vi har en bra miljöfordonspark eller en fordonspark som är modernare och mer miljöanpassad än vår gamla fordonspark. Därför vill vi socialdemokrater tillsammans med Miljöpartiet och Vänsterpartiet se till att det blir lättare att skaffa sig en miljöbil.

Men det ska också vara lättare att förstå vad som är en miljöbil. Trots att regeringen har kallat sin så kallade reform för miljöbilsreformen finns det fortfarande ingen bra definition på vad en miljöbil är. En sådan borde egentligen ha varit framtagen för länge sedan så att människor ska kunna välja på ett enklare sätt. Då vet man som konsument att man väljer en miljöbil. Det är anmärkningsvärt att regeringen har haft en miljöbilspremie utan att ha en riktig definition av miljöbilar. Det behövs en sådan. Vi socialdemokrater har tillsammans med Miljöpartiet och Vänsterpartiet föreslagit att en riktig definition införs.

Dessutom är det anmärkningsvärt att regeringen tar bort miljöbilspremien nu, när den behövs som bäst. Ni införde den när miljöbilsförsäljningen var på väg uppåt. Volvo tillverkade biofuelbilar 2006, 2005 och 2004. De bilarna började folk köpa i takt med att det fanns möjlighet att tanka ute i landet. När regeringen tillträdde införde den en miljöbilspremie. Den ökade på försäljningen, och det var ju bra. Men det är fel tajmning! Först lägger man fram en premie, under en tid då bilförsäljningen ändå pågår. Och nu, när premien verkligen behövs och när vi ska se till att människor köper bilar som är miljöanpassade, tar man bort den. Det tycker vi socialdemokrater är fel. Det är också Miljöpartiets och Vänsterpartiets uppfattning. Det är därför som vi har lagt fram ett gemensamt förslag om ett miljöfordonspaket.

Det här miljöfordonspaketet innehåller inte bara en förlängd miljöbilspremie. Vi har för övrigt aldrig röstat nej till en miljöbilspremie. Andreas Carlgren kan påstå att Maud Olofsson aldrig har farit med osanning, men vi har aldrig röstat nej till den. Vi har alltid haft miljöbilspre-

mier i våra skuggbudgetar. Vi vill förlänga miljöbilspremie, men regeringen tar bort den nu när den behövs som bäst.

Dessutom är man emot en skrotningspremie. Andreas Carlgren säger att det är bra att man inte kör med gamla bilar, men ändå vill han inte ha en skrotningspremie. Det är anmärkningsvärt.

Andreas Carlgren säger att det är dumt att göra det möjligt för efterkonvertering eftersom gamla bilar drar mycket mer bensin. Det är precis därför som man ska konvertera dem, Andreas Carlgren. Det ska vara möjligt för var och en att låta bygga om sin bil så att den blir miljövänligare. Det är det som är grejen. Det ska inte vara en klassfråga. I dag är det möjligt för dig och mig, Andreas Carlgren, att ha miljöbilar, men det är inte möjligt för barnskötaren och undersköterskan att köpa en miljöbil. Det är mycket svårare eftersom det är dyrt. Det hade varit mycket bättre om regeringen hade gått på vår linje, det miljöfordonspaket som Socialdemokraterna har lagt fram tillsammans med Miljöpartiet och Vänsterpartiet, och sett till att det blir möjligt för var och en att bygga om sin bil så att den blir miljövänligare.

Anf. 3 TOMAS ENEROTH (s):

Herr talman! Tack för svaret, Andreas Carlgren, även om det var senkommet! Jag lämnade in interpellationen den 9 mars. Det har nu gått över två månader sedan dess.

Jag frågade om efterfrågestimulanser eftersom det rör svensk fordonsindustri. I dag kom en undersökning från Tillväxtverket som visar att vi har underskattat sysselsättningseffekten när det gäller svensk fordonsindustri. Det är snarare ca 190 000 anställda som berörs. En direkt nedläggning av Saab berör inte bara 4 000 utan väsentligt fler eftersom varje jobb i fordonsindustrin genererar väldigt många fler arbetstillfällen både i övrig industri och i servicenäringen.

Exportvärdet på fordonsindustrin är 155 miljarder kronor. Vi lever på export av industriprodukter i det här landet. Därför är industrin oerhört viktig. När väldigt många bedömare kunde se att den var hotad till följd av svaga ägare och den finanskris som slog till ropade vi på insatser och åtgärder och föreslog en mängd sådana.

Jag noterar att Andreas Carlgren inte var lika orolig. I en DN-artikel så sent som i november förra året säger Andreas Carlgren att fordonsindustrin inte har något skäl att oroa sig. Det var väl det årets understatement. Nog hade man skäl att oroa sig när man såg utvecklingen.

Regeringen själv valde att lägga fram ett 28-miljarderspaket som inom en dag visade sig vara helt verkningslöst. Inte en krona av dessa 28 miljarder har använts. I stället använder man tid och energi åt att smutskasta Saab och säger att det bara är ett vanligt varumärke. Man ser inte värdet i den industriproduktion som det faktiskt är.

Vi har föreslagit att undsättningslånen görs om till omstruktureringslån så att man kan använda dem för att trygga industrin och bidra till en omställning av svensk fordonsindustri. Vi har velat föreslå utbildnings-satsningar, forskningssatsningar, laddhybrider och biogasprojekt. Listan är lång på det som vi i oppositionen tillsammans med fordonsindustrin, fackliga organisationer och många andra föreslagit för att vi inte ska tappa den industriella kapacitet och den möjlighet att kombinera klimat-

och jobbpolitik som en offensiv satsning på att modernisera fordonsparken innebär.

Men som Fordonskomponentgruppens vd säger: Ansvariga politiker i regeringen förstår inte allvaret. Fordonsanalytikern Mats Carlsson säger: Min bedömning är att regeringen är okunnig i dessa frågor. Det är obegripligt att regeringen inte inför en skrotpeng, säger Bertil Moldén.

Kritiken från branschen och företagen är stenhård.

Nu åldras den svenska fordonsparken. Andreas Carlgren talade nyligen i interpellationssvaret om att vi har fått en modernisering. Det var tack vare den miljöbilspremie som regeringen nu väljer att avskaffa i förtid. Det är fascinerande när Tyskland inför en miljöbilspremie som ökar nybilsförsäljningen och moderniserar bilparken med 40 procent, när Frankrike har infört det, och det har ökat nybilsförsäljningen med 8 procent, när England inför en skrotningspremie och miljöbilspremie och när Italien gör det. När övriga Europa ser att detta är ett verkningsfullt instrument för att förnya och modernisera bilparken och det dessutom bidrar till att stärka industrin så att man har möjlighet att klara den här krisen väljer regeringen tvärtom.

Vi har alltså en regering som stimulerar vårdnadsbidrag för att folk ska stanna hemma och inte arbeta, som med hushållsnära tjänster stimulerar gräsklippning eller sängbäddning men som inte är beredd att bidra till att svensk industri tryggas framöver och kan vara en del i att modernisera den svenska bilparken. Varför inte satsa på att vi får en miljöbils- och skrotningspremie?

Monica Green har på ett alldeles utmärkt sätt redovisat alla våra förslag. Regeringen säger nej till alla insatser. Regeringen säger nej till efterfrågestimulanser. Min fråga till Andreas Carlgren blir avslutningsvis: Har ni något förslag som leder till att vi moderniserar bilparken? Eller kommer ni att vara passiva även där?

Anf. 4 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Herr talman! Låt mig börja med att tacka statsrådet för ett bra svar på intressanta frågeställningar i interpellationen.

Det är egentligen två problem som vi ska diskutera i ett sammanhang. Det ena är frågan om den svenska bilindustrins framtid. Det andra är att vi ska försöka få en modernare och mer miljövänlig bilpark i Sverige. Det är lite olika frågeställningar som bakas samman i den här debatten. Då kommer jag med en tredje frågeställning i två delar, nämligen: Vem betalar? Vem får skattebetalarnas pengar till en miljöbilspremie? Det är inga ointressanta frågor.

Man kan fundera på hur en skrotningspremie fungerar fördelningsmässigt. Under den förra mandatperioden höjdes skrotningspremien, herr talman. Dessvärre fick det inte exakt de följder som vi hade tänkt oss, utan det fick också den effekten att det blev dyrare att skrota bilar. Det handlade om nästan lika mycket pengar som skrotningspremien höjdes med. Det är ett problem vart pengarna går. Man måste se till pengarna så sådana här saker går till något bra.

Det finns också andra exempel på detta. När man stimulerade införandet av bergvärme för ett antal år sedan kunde dåvarande Riksdagens revisorer, nu saligen hädangångna, konstatera att priset på bergvärmeinstallationer gick upp ungefär lika mycket som själva bidraget. Det är ock-

så ett problem. Pengarna hamnar inte alltid exakt där man har tänkt sig. Jag tycker att det är en mycket intressant aspekt på skrotningspremien.

Det hindrar inte att det finns goda intentioner bakom detta. Det bestrider jag inte heller. Jag tycker att man ska fundera på det som Tomas Eneroth och Socialdemokraterna har sagt, nämligen hur man på ett bra sätt ska kunna förnya bilparken genom olika stimulanser.

Herr talman! Jag vill gärna meddela att jag avser att rösta för det förslag som kommer i budgetpropositionen 2010, nämligen skattefrihet för alla nya miljöbilar. Jag tror att det är ett mycket verkningsfullt medel för att förnya bilparken. Man kan dock diskutera om det är tillräckligt, men det är en mycket kraftfull signal att man från den 1 juli får skattefrihet under de närmaste fyra fem åren.

Det har också en annan fördelningsprofil som tillfredsställer mig. Det blir lika stor skattebefrielse för miljardärer som för den lågavlönade, ensamstående mamman. Det tycker jag är bra.

Vem betalar den här skrotningspremien? Jag tycker att Tomas Eneroth, som höll ett intressant anförande i övrigt, ska fundera på det. Känns det angeläget att stimulera de människor som har väldigt goda inkomster att skrota ut en ganska väl hållen bil bara för att komma i åtnjutande av själva skattebidraget?

Jag är osäker på om det verkligen är ett effektivt sätt att använda skattepengar på.

Anf. 5 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! På frågan om regeringen verkligen har något förslag för att sätta i gång förnyelsen av bilparken ska jag svara att vi redan har en hel politik för det. Vi *har* en miljöbilspremie i Sverige. När jag lyssnar på de här talarna låter det som att den hade avskaffats. Den finns, och vi har förstärkt den med mer pengar. Den leder fortfarande till höjda andelar miljöbilar bland de nya bilarna. Den senaste siffran visar att 37 procent av nybilsförsäljningen är miljöbilar, vilket kan jämföras med det som gällde innan miljöbilspremien och på den förra regeringens tid då andelen var klart under 15 procent.

Dessutom har vi gjort upp en långsiktig lösning som innebär att tillfälligt bidrag ersätts med långsiktig skattebefrielse, och den gäller från samma dag som miljöbilspremien upphör. Dessutom är statens uppköp och leasing av bilar helt och hållet miljöbilar.

Vi kan också se resultaten. Från att vi hade Europas mest bensinlukande bensinpark har vi i dag den bilpark där de nya bilarna leder utsläppsminskningen i Europa. Dessutom är ett klimatskattepaket nästa steg i satsningen där vi lägger en hel rad skatteförändringar som stimulerar just miljövänligare bilar med mindre utsläpp.

Skulle då en bilskrotningspremie vara lösningen på miljöproblemet? Nej, egentligen inte, eftersom det är väldigt osäkert, visar erfarenheten, vad det leder till för effekt när det gäller utsläppen. Framför allt vet vi att en stor del av de pengar som skulle gå till nya bilköp skulle skickas utomlands och inte till den svenska bilindustrin. Om idén är att gynna den svenska fordonsindustrin, varför satsa pengar där en stor del av dem går förbi de svenska bilföretagen och går utomlands? Varför satsa på det som vi inte vet säkert bidrar till att lösa miljöproblemen?

Dessutom när det gäller bilindustrin i stort: Hur mycket tror ni att det går att lura skattebetalarna? När bilkrisen slog till hade vi en situation där 18 miljoner bilar bjöds ut till försäljning i Europa men där konsumenterna bara ville köpa 11 miljoner bilar. Ska ni verkligen låtsas inför skattebetalarna att staterna i Europa kan gå in med mellanskillnaden med hjälp av skattebetalarnas pengar? Då är det ju inte konstigt att vi har en situation där det inte går en bra dag utan ett krav från Socialdemokraterna på nytt miljardpaket, och inte ett bra möte utan nya miljardkrav från Socialdemokraterna.

Det är klart att man kan hålla på så om man förbereder sig för lång tid i opposition, men inte om man på allvar skulle vilja lösa fordonsindustrins problem, därför att där visar också vacklandet och velandet hur svårt det kan vara. Först var det för lite pengar regeringen satsade. Sedan var nästa besked att det var för mycket pengar, och nu är beskedet att det är verkningslöst. Jag tror att det är klokare att satsa just långsiktigt, och då är det på forskning och utveckling där vi nu lägger nya, stora miljardbelopp. Det är satsning på ny teknik där vi också nu lägger stora pengar på att stödja nästa generation biodrivmedel och elbilar och dessutom lånegarantier som skulle kunna hjälpa bilindustrin att komma ur den svåra svackan. Vi hoppas att det verksamt ska bidra till att nya ägare också uppträder vartefter till industrier som fortsätter att utvecklas i Sverige. Situationen är allvarlig, men det finns också möjligheter att vända den.

Anf. 6 MONICA GREEN (s):

Herr talman! Jag glömde i mitt förra inlägg att kommentera att svaret kommer väldigt sent. Jag skrev min interpellation i februari. Jag tycker att det är bedrövligt att många ministrar fullkomligt struntar i riksdagens kontrollmöjligheter av regeringen. Jag instämmer alltså i Tomas Eneroths kritik här om att det är dålig stil av regeringen att komma dragandes med svar efter flera månader fast man ska få svar efter två veckor.

När det gäller frågan om hur vi dels ska se till hur vi får en bättre miljö, dels se till att vi klarar av jobbkrisen på ett bra sätt här i Sverige har vi lagt en rad förslag. Det är märkligt att Andreas Carlgren inte vill veta av någonting av det, och det är märkligt att Andreas Carlgren är så nöjd. "Vi har redan gjort allt som behöver göras, och det är tillräckligt det vi gör." Sedan radar Andreas Carlgren upp en massa exempel på vad regeringen gör. Det är fullt tillräckligt, och han är helt nöjd med situationen som den är.

Jag skulle inte vara lika nöjd om jag vore miljöminister. Det finns ju otroligt mycket att göra! Särskilt nu i lågkonjunktur kan man faktiskt satsa på gröna jobb och se till så att vi gör en smart omställning.

Andreas Carlgren säger att lösningen inte är en skrotningspremie. Men vi har inte sagt att det är den enda lösningen. Vi lägger ett rödgrönt miljöfordonspaket innehållande en tydlig miljöbilsdefinition, smart beskattning av fordon och en miljöbilspremie som vi vill förlänga och ni vill ta bort. Vi vill också ha skrotningspremien, och vi vill ha en kombinerad skrotningspremie ihop med att man köper en miljöbil, vilket gör att man blir mer premierad.

Dessutom vill vi alltså ställa om gamla bilar till att bli miljövänligare så att det inte blir en klassfråga om man kan vara miljövänligare eller inte, utan att alla ska ha den möjligheten. Vi vill också stimulera utbyggnaden av infrastrukturen när det gäller bränsle. Det är viktigt att vi påskyndar utvecklingen av både biogas och elladdstationer och så vidare. Vi avsätter avsevärda belopp på det i vår skuggmotion, och vi lägger de här förslagen för att vi vill ta över det här landet. Vi vill rädda miljön, rädda jobben och se till att vi har en ansvarsfull regering igen. Den regering som i dag har slarvat bort de goda åren med gigantiska skattesänkningar till dem som har det allra bäst står handfallen när lågkonjunkturen kommer och säger: "Vi kan ingenting göra nu. Skatteintäkterna minskar, och därför kan vi inget göra för närvarande."

Vi socialdemokrater ska tillsammans med Miljöpartiet och Vänsterpartiet se till så att Sverige kan mildra lågkonjunkturen. Jag vet att Andreas Carlgrens kompisar i regeringen påstår att det här är en internationell lågkonjunktur och därför kan de inget göra. Visst är det en internationell lågkonjunktur, men det är varje regerings ansvar att se till att man gör så gott man kan och inte tvär sina händer och påstår att bara för att det är någon annans fel ska man ingenting göra.

Nu har Andreas Carlgren stora möjligheter att sätta i gång ett fantastiskt smart, miljövänligt och framåtsyftande paket för att ta Sverige ur krisen på ett klimatsmart och grönt sätt. Jag är förvånad över att miljöministern är nöjd med de förslag som han redan har lagt.

Anf. 7 TOMAS ENEROTH (s):

Herr talman! Tack för svaret, Andreas Carlgren, även om det var ganska obegripligt. Jag får nog läsa det ordentligt, för att försöka diskutera utifrån någon allmän argumentation om skattebetalarnas pengar när man sitter i en regering som äventyrar Sveriges industriella kapacitet är lite farligt.

Det är ett läge där hela övriga Europa väljer att investera. Jag tror att Sarkozy har investerat 62 miljarder kronor i fransk fordonsindustri, och Angela Merkel har ett gigantiskt paket. Man stärker sin industriella kapacitet inte bara för att klara krisen utan också för att bidra till att ställa om och modernisera bilparken och tekniken så att man när konjunkturen vänder står stark. Vi är ett litet, exportberoende land på nio miljoner invånare. Hela vår välfärd och hela vårt samhälle bygger på vår förmåga att kunna konkurrera med industriproduktion som klarar detta.

Ändå väljer regeringen att vara den mest passiva regeringen i hela Europa, möjligtvis tillsammans med något baltiskt land. När Obama lägger 6 procent av bruttonationalprodukten i stora paket för att rädda och bidra till att utveckla industrin och möta klimatutmaningarna och när Europasnittet ligger på 4 procent av bnp, då väljer Sveriges regering att lägga 2 procent av bnp på den här typen av satsningar. Det är en passiv och räddhågsen regering som inte riktigt vågar se vad det är som står för välfärd och tillväxt i det här samhället framöver.

Det jag har argumenterat för är att vi ska bidra till och stärka industrin nu i detta läge. Av de 28 miljarder regeringen levererar till fordonsindustrin har inte en enda krona betalats ut. I tidning efter tidning, i branschtidning efter branschtidning, konstaterar man att det är ett av de största fiaskon som den här regeringen sysslat med: 20 miljarder i EIB-

lån varav inte en krona använts. Förhandlingarna mellan Volvo och regeringen rasade samman nyligen. Kritiken är hård från fordonsindustrin.

Man avsatte 5 miljarder till ett undsättningslån som skulle betalas på sex månader. Inte en människa kan använda det. Vi har då föreslagit: Gör då om undsättningslånen till omstruktureringslån så att de blir ett verkningfullt instrument för alla de underleverantörer som nu går i konkurs på löpande band! Men inte ens det har regeringen behagat göra.

Jag har här en lista över drabbade företag: Aros, Arvika Gjuteri, Botnia Production, Contitech Hycop, Danielson Sverige, Elmo Leather, Ferroprodukter, Hopab ... Listan kan göras lång på underleverantörer som just nu är i konkurs eller där det pågår företagsrekonstruktioner och som inte klarar sig i den industrikras vi har. De är frustrerade och förbannade på att det i Sverige finns en regering som bara tittar på när man i övriga länder i Europa ser att det där finns regeringar som agerar, som är rädda om och vill värna sin industriella kapacitet för att man ser att det inte bara handlar om en krispolitik utan om att investera så att vi klarar klimatutmaningarna framöver.

Jag tror att vi behöver ha en moderniserad bilpark. Jag vet att de miljöbilmärken som säljs mest i dag är svenska. Det är Saab och Volvo som är de mest sålda miljöbilarna. Det kanske man ska upplysa miljöministern om.

I det läget är miljöbilspremien en väldigt verkningsfull insats, både för miljön och för fordonsindustrin. Ändå väljer den här regeringen att i förtid avveckla miljöbilspremien, trots att alla övriga länder i Europa nu går efter och inför miljöbilspremier med lyckade resultat. Ändå väljer den här regeringen att avveckla miljöbilspremien och att inte lägga en krona på svensk fordonsindustri.

Dessutom är det så att ska man nu välja att subventionera någon näring, ja då väljer man hushållsnära tjänster. Andreas Carlgren får billigare städning hemma, någon som bäddar sängen och någon som klipper gräsmattorna. Allvarligt talat: Vad ska Andreas Carlgren, Fredrik Reinfeldt och andra säga framöver? Ja, vi har ingen stark industri i Sverige, men vi har väldigt snygga gräsmattor!

Anf. 8 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Herr talman! Jag skulle gärna vilja få fört till protokollet att jag inte instämmer i beskrivningen av det Tomas Eneroth och Monica Green säger om vad den här politiken leder till. Det är en felaktig beskrivning enligt min uppfattning.

Jag tycker att åhörarna ska notera att i Sveriges riksdag brukar vi inte ha talesmän för särintressen, men i den här frågan har vi helt plötsligt fått in mycket starka särintressen, och det tycker jag är väldigt ovanligt.

När det gäller hur man ska utforma en mycket aktiv politik för att både rädda sysselsättningen och få en miljömässigt varaktig bilpark måste man använda metoder som är effektiva. Vi ska inte i den här riksdagen använda skattebetalarnas pengar till att betala GM:s skulder. Det sätt som Monica Green argumenterar på ligger mycket nära detta, det vill säga att vi skulle betala en del av produktionskostnaderna för de bilar som ska säljas.

Jag tror att det finns mycket effektivare medel om man vill nå det som jag är övertygad om att både Monica Green och Tomas Eneroth vill,

nämligen att vi ska få en mer modern och miljövänlig bilpark. Då gäller det att se till att, just som Andreas Carlgren säger, satsa på forskning och utveckling av olika drivmedel så att vi kan få en bättre miljö, helt enkelt.

Men däremot ska vi inte subventionera själva kostnaden för inköpen av bilarna. Det ska vi inte hjälpa producenterna med. Det ska inte miljö-närerna och miljardärerna i det här landet få av skattebetalarna. De ska betala själva, precis som jag och alla andra ska göra det. Däremot är jag glad över att vi ska få en skattebefrielse som går direkt till dem som köper miljövänliga bilar. Det är en riktig miljöpolitik.

Anf. 9 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! Min första fråga måste ju vara: Tror ni verkligen att det går att skälla Sverige ur den ekonomiska krisen? Det är ju inte så att ju högre tonläge man tar i med och ju mer man saftar på med överdrifter, desto bättre går debatten.

Jag noterar att ni egentligen inte säger ett ord för att försvara eller förklara den egna politiken, utan ni dammar på. Ju mer ni kan prata om gräsmattor och vad ni nu kan hitta på, som egentligen inte har med frågeställningen att göra, desto säkrare slipper ni förklara de ganska tunna förslag ni har lagt fram själva. Jag beklagar att det är det som är modellen nu för tiden. Det är inte ett sätt att lösa den ekonomiska krisen – den är alldeles för seriös och allvarlig för det – det är inte ett seriöst sätt att ta ansvar för statsfinanserna och det är inte ett seriöst sätt att förbereda sig för regeringsansvar – om det nu var avsikten.

Jag ska också säga att jag självklart beklagar att interpellationerna besvaras sent. För egen del reser jag just nu väldigt mycket i alla EU:s medlemsstater. Men då ser jag också en del av hur andra medlemsstater tacklar situationen och krisen. Och jag ser att många av dem med ganska stor avundsjuka vänder blicken mot Sverige och ser vad vi nu gör.

Det här är nämligen inte den bild man har i Europa. Där ser man att vi satsar långsiktigt inom bilindustrin. Återigen: Vi var de som startade utvecklingen när det gäller miljöbilspremien. Nu ersätter vi en tillfällig premie med långsiktigt stöd genom skattebefrielse. Dessutom vill jag framhålla forskningssatsningarna och utvecklingssatsningarna genom gemensamt bolag liksom satsningarna på ett klimatskattepaket.

Jämför det med till exempel det som ni inte sade ett ord om för att förklara miljösyftet med, att låta skattebetalarna stå för konvertering av gamla bilar, bilar där ni ju fortfarande inte har löst miljöproblemen annat än vad gäller just bara bränslet. Den bränsleslukande motorn är kvar, de stora avgasutsläppen är kvar, men ni låter skattebetalarna stå för fiolerna. Vad är det för vettig miljöpolitik och förnyelse av bilindustrin med det?

Ni säger att vi inte gör någonting. Men sluta! Ni har ju hört uppräkningsen av vad vi har gjort på bilindustriområdet men dessutom satsningar som helhet när det gäller ekonomisk politik, där ju alla erkänner att Sverige är bland de länder som totalt sett stimulerar ekonomin mest.

Men ge då också det seriösa svaret på hur ni skulle kunna, ens med de satsningar som görs i Tyskland, Storbritannien och på andra håll, låtsas inför skattebetalarna att ni skulle kunna kompensera och fylla upp den stora bristen på efterfrågan, när produktionen är 18 miljoner bilar och efterfrågan är 11 miljoner bilar! Ni täcker inte upp det med skattebetalar-

nas pengar. Staterna förmår inte det. Det är andra vägar som vi ska gå, och det är en sådan väg som Sverige väljer.

Jag hörde kommentarerna om vad bilindustrin säger om oss. Jag väljer också på den punkten att avstå från att kommentera lågvattenmärken. Däremot ser jag fram emot den dagen då man kan öppna böckerna och titta på vad som faktiskt hände i samtalen. Då tror jag också att man kan bedöma om det har funnits en klokhet i det som regeringen gör.

Vi fortsätter att ta ansvar för både statsfinanser och skattebetalarnas pengar samtidigt som vi tar ansvar för utvecklingspolitik och ser till att leda också miljöutvecklingen i bilparken.

Anf. 10 MONICA GREEN (s):

Herr talman! Jag vet inte om Andreas Carlgren hade lock för öronen eller någonting, men jag kan gärna läsa upp hela det rödgröna miljöfordonspaketet igen, om inte Andreas Carlgren vill titta i protokollet. Men först, innan jag gör det, ska jag ändå kommentera den ekonomiska krisen.

Varför sågar Finanspolitiska rådet regeringens ekonomiska politik? I går fick vi ju reda på av Calmfors att regeringen inte mildrar krisen med sin ekonomiska politik. Och varför säger Konjunkturinstitutet likadant, att det här inte är tillräckligt? Man kan mildra krisen, och man kan satsa i lågkonjunktur för att se till att bromsa i högkonjunktur. Regeringen gör precis tvärtom. Man har laddat på med 80 miljarder i skattesänkningar i högkonjunktur, och sedan när lågkonjunkturen kommer står man helt handfallen och vet inte hur man ska mildra krisen.

Det är inte bara vi socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister som är kritiska till att regeringen inte kan mildra krisen. Det är även regeringens eget organ, Finanspolitiska rådet, liksom Konjunkturinstitutet med flera.

Eftersom Andreas Carlgren påstår att vi inte berättar om vår egen politik ska jag dra det igen. Vi har ett rödgrönt miljöfordonspaket där vi på ett miljösmart sätt vill ta Sverige ur krisen. Vi vill satsa på en tydlig miljöbilsdefinition. Vi vill ha en smart beskattning av fordon där bilar med höga utsläpp ska betala mer och de med låga utsläpp gynnas. Vi vill förlänga miljöbilspremie, den som regeringen tar bort. Vi vill ha skrotningspremie. Vi vill också ha en premie för den som skaffar ny bil när man skrotar den gamla. Dessutom vill vi ha efterkonvertering och stimulera påskyndandet av förnybara bränslen.

Det är möjligt att Andreas Carlgren inte hörde detta tidigare. Jag kan upprepa vår politik om och om igen om det behövs.

Anf. 11 TOMAS ENEROTH (s):

Herr talman! Tack återigen för svaret, Andreas Carlgren!

Gräsmattor har faktiskt med saken att göra av det enkla skälet att vi har en regering som tycker att vi genom skattesubventioner ska stimulera hushållsnära tjänster – klippning av gräsmattor och bäddning av sängar. Det är man beredd att investera i men inte en krona i det som är vår industriella kapacitet, i ett läge när vi håller på att tappa stora delar av den.

Med all respekt för att vi kan klippa gräsmattor och bädda sängar, även om jag inte delar uppfattningen att det ska subventioneras med skattepengar, men det som stör mig är att Sveriges industriella kapacitet

på sikt håller på att äventyras, antingen det gäller stålindustrin, fordonsindustrin eller andra delar av industrin.

Om man inte ser att vi som ett litet exportberoende land är starkt beroende av att ha en industriell kapacitet så blir jag orolig. Det vi äventyrar är nämligen våra långsiktiga förutsättningar att kunna se till att vi har en hyfsad välfärd i landet. Därför vågar jag tro att vi, precis som många andra länder i världen, tillsammans med industrin har en förmåga att bidra till att vi också gör det klimatsmart, att vi med hjälp av politiskt stöd, politiska instrument, forskning, utveckling och utbildningsinsatser antar klimatutmaningen antingen det handlar om fordonsindustrin eller andra delar av industrin.

Jag har försökt hävda att regeringens brist på agerande förvärrar krisen. Jag ska ge ett litet exempel. När Volvo Lastvagnar drabbades av krisen stod man inför valet att lägga en stor del av varslen antingen i Umeå eller i Gent. Man valde att lägga i princip alla varsel i Umeå vilket gör att stora delar av den verksamheten nu drabbas. I Gent gick den belgiska staten in med utbildningspengar för att företaget, om det tog sitt ansvar, skulle klara krisen och kunna övervintra. Staten gick in med stödpengar för att man skulle kunna utbilda och behålla en del av personalen. I Sverige sade regeringen nej, vi ger inte en enda krona, med den effekten att tusentals människor i Umeå blir arbetslösa och fordonsindustrin i norra Sverige på sikt hotas.

Återigen: Regeringen försvagar genom sin brist på agerande Sveriges konkurrensförmåga och förvärrar därmed krisen. Det beklagar jag.

Anf. 12 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! Det är inte sant att Finanspolitiska rådet sågar regeringens ekonomiska politik. Man tyckte på några punkter att det skulle göras annorlunda, men som helhet gav man regeringen godkänt. Inte med ett enda ord stödde man den typ av åtgärder som Socialdemokraterna i dag argumenterar för.

Beträffande det rödgröna paketet är det inte åtgärderna som ska räknas upp, utan det gäller att svara på frågorna. Hur kan man låtsas att man ska kunna fylla ut det stora produktionsöverskottet i förhållande till det låga underskottet i efterfrågan? Hur kan man låtsas att det går att fylla det med skattebetalarnas pengar? Hur kan man låtsas att det vidtas åtgärder när en stor del av pengarna i realiteten skickas utomlands och därmed går förbi den svenska bilindustrin? Hur kan man låtsas att det skulle hjälpa miljön, när man i själva verket låter skattebetalarnas pengar gå till det som inte förbättrar miljön särskilt mycket, till exempel till att med skattebetalarnas pengar finansiera efterkonvertering av gamla bilar som fortfarande har dåliga avgasutsläpp och hög bränsleförbrukning?

När det gäller krisen som helhet är det en satsning att verkligen utveckla bilindustrin. Vi har tagit de följande stegen, inte bara de första. Det är fördelen. Vi låtsas inte att efterfrågebrist kan kompenseras med skattebetalarnas pengar. I stället ser vi till att också långsiktigt få insatserna att gå i rätt riktning vad gäller utvecklingen – för bilindustrin samt för miljön och ekonomin som helhet.

Vi kommer att få många tillfällen att föra denna debatt. Vartefter kommer vi också att kunna utvärdera resultaten, och jag kommer då att påminna om att lösningen inte är att bara berätta om krisens verkningar,

för dem kommer vi att se, utan den kommer också att handla om att lägga fram politiska alternativ som håller i alla delar. Det räcker inte med glada miljårdpaket som håller på det ena eller andra mötet utan det behövs en helhet som går att försvara.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2008/09:116

12 maj

*Svar på
interpellationer*

4 § Svar på interpellation 2008/09:457 om vattendirektivet och genomförandet i svensk lag

Anf. 13 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! Anne-Marie Pålsson har frågat mig om jag har för avsikt att se över hur – det vill säga i vilken form – vattendirektivet har införts i svensk lag och om jag är beredd att ta initiativ till en frysning av tillämpningen av vattendirektivet till dess att en mer ändamålsenlig form för det utformats.

Sveriges sjöar, vattendrag och havsområden har stora miljöproblem. Det kan gälla bland annat övergödning och miljögifter. Detta framgår såväl av de vattenanknutna miljökvalitetsmålen riksdagen beslutat om som av de analyser och klassificeringar vattenmyndigheterna gjort. Krav på nödvändiga förbättringar måste ställas på verksamheter som påverkar vattenmiljön negativt, samtidigt som enskildas berättigade skyddsintressen värnas.

Ramdirektivet för vatten syftar till att bevara och förbättra miljön i alla EU:s medlemsstater. Kraven gäller allt vatten – vattendrag, sjöar, kustvatten samt grundvatten – och målet är att alla vatten ska ha en god status till 2015. Vilken typ av åtgärder som behövs, och hur omfattande, beror på lokala förhållanden och problem. Genom direktivet görs en grundläggande avvägning mellan vattenmiljöintresset och andra intressen. Undantag kan medges från krav på åtgärder på grund av tekniska eller ekonomiska problem att genomföra dem.

Ramdirektivet för vatten infördes i svensk lag framför allt genom kompletteringar av miljöbalkens 5 kap. om miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram. Vidare infördes helt nya bestämmelser om förvaltningen av kvaliteten på vattenmiljön, med en indelning av Sveriges landområden och kustvattenområden i fem vattendistrikt, där en länsstyrelse ska vara vattenmyndighet med ansvar för förvaltningen av kvaliteten på vattenmiljön i vart och ett av distrikten. De fem länsstyrelser som är vattenmyndigheter ska besluta om bland annat miljökvalitetsnormer, förvaltningsplaner, åtgärdsprogram och program för övervakning av tillståndet i våra vatten. Denna beslutanderätt utövas av särskilda så kallade vattendelgationer. Dessa delegationer består av landshövdingen som ordförande och upp till tio sakkunniga ledamöter från länsstyrelser, andra myndigheter, intressenter och forskningsvärlden. Genom vattenförvaltningsförordningen, som återger direktivets bestämmelser, preciseras deras uppdrag.

Även om miljöbalken generellt sett ger regeringen och berörda myndigheter vida befogenheter när det gäller miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram begränsas alltså befogenheterna när vattendirektivet ska genomföras. Enligt min mening saknas anledning att anta att åtgärdspro-

grammen kommer att präglas av enskilda tjänstemäns personliga avvägningar.

Åtgärdsprogrammen riktar sig till myndigheter och kommuner och anger vad de ska göra för att lösa konstaterade miljöproblem, exempelvis i form av nya eller ändrade föreskrifter, tillsyn, rådgivning eller utökning av kunskapsunderlag. En enskild berörs därför inte direkt av programmen. För att följa ett åtgärdsprogram kan dock exempelvis en länsstyrelse eller kommun i egenskap av tillsynsmyndighet med stöd av miljöbalkens tillsynsregler ålägga enskilda att vidta miljöförbättrande åtgärder. De besluten ska grundas på miljöbalkens regler om avvägning mellan olika intressen. De berörda kan överklaga dessa beslut till domstol. Det finns alltså en möjlighet att överklaga de beslut som kan bli följden av ett åtgärdsprogram.

De grundläggande bestämmelserna rörande tillstånd, tillsyn, rätten att överklaga och en i övrigt rättssäker rollfördelning gäller parallellt med de bestämmelser som är styrande för vattenförvaltningen. Bestämmelserna som införts på grund av ramdirektivet för vatten innebär därför inte att enskildas rättsliga ställning på något sätt blivit sämre.

Vattenmyndigheterna har haft omfattande kontakter med berörda intressenter under tidigare etapper av arbetet. Det pågår för närvarande ett stort upplagt samråd om de förslag till miljö kvalitetsnormer och åtgärdsprogram som nyligen lagts fram. Alla berörda har möjlighet att påverka innehållet. Samrådstiden löper ut den 1 september i år. Beslut om normerna och åtgärdsprogrammen ska vara klara senast den 22 december i år och sedan rapporteras till EU-kommissionen.

Vattenmyndigheternas förslag till åtgärdsprogram kan underställas regeringens prövning i tre olika fall. Om ett förslag till åtgärdsprogram rör vissa allmänna intressen av synnerlig vikt ska vattenmyndigheten ge regeringen möjlighet att pröva förslaget. Vidare får Naturvårdsverket och Sveriges geologiska undersökning begära att vattenmyndigheterna ska ge regeringen möjlighet att pröva ett förslag till åtgärdsprogram, om det avviker allvarligt från vattenförvaltningsförordningen eller från själva direktivet. Slutligen kan också andra myndigheter och kommuner ta initiativ till regeringsprövning om de ska vidta någon åtgärd enligt ett förslag till åtgärdsprogram. Som förutsättning i det sista fallet gäller att den föreslagna åtgärden strider mot annan lagstiftning eller allvarligt avviker från vattenförvaltningsförordningen eller direktivet. Naturvårdsverket anser i en skrivelse till vattenmyndigheterna nyligen att det finns svagheter i åtgärdsprogrammen. Om vattenmyndigheterna och Naturvårdsverket inte blir överens, finns möjlighet att frågan lyfts till regeringen. Regeringen kan då ta ställning till om ändringar behöver göras.

Regeringens eventuella prövning måste vara klar den 22 december 2009.

Miljö kvalitetsnormerna och åtgärdsprogrammen syftar till att lösa miljöproblemen i våra vattendrag. Att arbetet med dessa normer och program fungerar är därför en miljöpolitisk fråga av största vikt. Samtidigt som det är viktigt att vi åstadkommer reella förbättringar av vattenkvaliteten måste det dock vara rimliga krav som ställs på verksamhetsutövare. Genom samrådet har alla berörda möjlighet att verka för att kraven utformas på bästa sätt. Innan krav blir bindande för enskilda kan

kraven prövas enligt miljöbalkens regler, och på detta sätt upprätthålls en balans mellan miljöintressena och verksamhetsutövarnas intressen.

Mitt svar till Anne-Marie Pålsson blir följande:

Att genomföra ramdirektivet för vatten är ett omfattande och viktigt åtagande med delvis nya arbets sätt. Tidsplanen är snäv. För att vi ska klara direktivets bestämmelser måste arbetet drivas på utan dröjsmål. Samtidigt måste vi vara beredda att ompröva arbetsformerna med ledning av vunna erfarenheter. Som framgår av propositionen *En sammanhållen svensk havspolitik* avser regeringen att tillsätta en utredning om myndighetsorganisationen. Den kommer också att omfatta vattenförvaltningen.

Anf. 14 ANNE-MARIE PÅLSSON (m):

Herr talman! Jag tackar Andreas Carlberg för det svar jag fått.

Det här med vattendirektivet är en komplicerad fråga. Den innehåller mycket juridik. När man ska debattera frågan kan man lätt fastna i juridiska detaljer. Jag är inte jurist, och mig veterligen är miljöministern heller inte jurist. En juridisk diskussion om den här frågan är tämligen meningslös. Låt mig därför i stället fokusera på de aspekter som jag tycker är viktiga i vattendirektivet.

Vattendirektivet är någonting som man har beslutat om via EU. Andreas Carlbergs företrädare har förhandlat med ministrar i EU. Man har kommit fram till att det är en klok sak att se till att vattnet i EU ses över på ett sådant sätt att det är långsiktigt hållbart.

Processen har förstås skett utan att riksdagen varit med och fattat några beslut. Förvisso kan det ha skett samråd i EU-nämnden, men inte något formellt beslutsfattande. När den processen blivit klar kommer frågan tillbaka till Sveriges riksdag. Då handlar det om att implementera någonting som EU har beslutat om.

Därefter, när man har gjort denna implementering och riksdagen har sagt ja till någonting som i princip redan är beslutat och därtill, vill jag påstå, inte utnyttjat de möjligheter till flexibilitet som systemet medger, ska detta sjösättas i praktiken i Sverige.

Vad väljer då regeringen att göra? Jo, man väljer ett förfarande där man i princip låter tjänstemän ta över det hela. På så sätt har man lyckats med konststycket att få en fråga som har blivit regeringens stora fråga, miljöfrågan, därtill en fråga som miljöministern har brunnit för och fortfarande brinner för, till att bli en fråga som ligger långt ovanför huvudet på svenska folkvalda och svenska politiker, även på kommunal nivå och landstingsnivå.

Den möjlighet som borde finnas till debatt, gemensamt formande och gemensamt beslutsfattande har försvunnit i ett penndrag. Inte därför att EU skulle ha tvingat oss att göra på det sättet, utan därför att vi i Sverige har valt att implementera vattendirektivet på det sätt vi har gjort. Vi har valt att implementera det på ett sådant sätt att det är tjänstemännen som kommer att forma rättsligt bindande regler, giltiga för kommuner, landsting, företagare och enskilda, och gjort detta utan att processen har präglats av samordning, debatt, genomlysning, diskussion och remissförfarande på det sätt som är brukligt i den svenska demokratin.

Min fråga till miljöministern handlade egentligen om principerna för hur vi ska förhålla oss till angelägna och viktiga ting som att i ett europe-

iskt perspektiv och tillsammans med andra EU-länder ombesörja att vatten i Sverige kommer att hålla en god kvalitet.

Svaret jag får är en juridisk beskrivning av hur vattendirektivet hitintills har kommit att implementeras och de processer som har skett utan att man för ett ögonblick egentligen har funderat på hur denna fråga har kommit att förhålla sig till demokratin. Hur kan jag påverka detta? Hur kan organisationer påverka detta? Hur kan kommuner och landsting påverka detta? Ska man tro på dem som är berörda av detta? Alla säger de samma sak: Vi har inte kunnat påverka. Vi har tappats bort någonstans i processen. Vi känner att detta är allvarligt. Det är vi som är berörda, och det är vi som kommer att få betala för dessa miljönormer som tjänstemännen upprättar och de åtgärdsplaner som därefter formas.

Anf. 15 SVEN YNGVE PERSSON (m):

Herr talman! Även jag vill börja med att tacka miljöministern för svaret. Jag kan konstatera att jag delar ministerns syn på att vi har stora miljöproblem i vissa av våra vatten. Ur svaret framgår även att man har för avsikt att se över myndighetsstrukturen i landet och att man då även kommer att se över vattenmyndigheterna. Även det gläder mig.

Däremot blir jag betänksam när ministern inte ser risken för att åtgärdsprogrammen och tillsynen av dessa kommer att påverkas av enskilda tjänstemäns personliga avvägningar. De kontakter jag har haft med berörda, såsom kommuner, markägare, vattenverksförbund med mera, ger en annan bild. Det har kommit mycket kritik om att den kunskap som finns ute i den praktiska verkligheten inte tagits till vara, utan att myndigheten först gjort sin bedömning för att först i efterhand få in synpunkter på om den är korrekt. Det är enligt min mening ett arbetssätt som inbjuder till konflikter snarare än samarbete. En konstruktiv dialog förutsätter att man börjar med ett blankt papper och sedan kommer överens om hur utgångsläget är.

I Skåne finns erfarenheter vad gäller exempelvis användandet av våra vattendrag för bevattning. Här står enorma värden på spel för den enskilde, samtidigt som det kan finnas risk att vattenlivet tar skada vid ett uttag. Det har då funnits stora skillnader mellan bedömningarna vid olika tillfällen. Det har i sin tur lett till en otrevlig ryktesspridning om att enskilda tjänstemäns fritidsintresse har spelat in vid bedömningen. Jag är övertygad om att så inte är fallet, men bara att misstanken kan uppstå undergräver förtroendet för systemet med beslutande tjänstemän.

Den 1 mars i år presenterades de fem vattenmyndigheternas förslag till hur den juridiska styrningen skulle se ut. Det kan sammanfattas med att beslutsmakten överläts till vattendelegationer som fattar beslut som ej går att överklaga. Jag hörde i och för sig en annan version av ministern, men jag litar på det.

Man kommer i sina beslut att bara sikta på vattendirektivet och målen där. Problemet är att de målen ofta kan stå i strid med andra viktiga mål, exempelvis ökad användning av bioenergi. Det kan bli svårt att ha markproduktion för att minska kväveläckaget och samtidigt klara en stor etanolproduktion. Delegationerna ska visserligen redovisa detta i en konsekvensanalys, men då förslagen ska fastställas senast under december innevarande år är det stor risk att detta inte kommer att behandlas i tid, utan först efter besluten. Då kan det vara för sent.

Herr talman! Frågan är av den arten att det krävs en omfattande samhällsdebatt för att göra avvägningar mellan skilda mål. Den typen av beslut bör rimligen fattas av politiker. En tanke kan vara att flytta hanteringen av vattendirektivet från vattenmyndigheter och delegationer till landsting och regioner. Det skulle göra att det är folkvalda politiker som utifrån experternas skilda bedömningar gör avvägningen mellan vilka mål som ska prioriteras.

En annan fråga som måste behandlas, även om den kanske ligger i interpellationens utkant, berör vem som ska betala vad det kostar att genomföra de åtgärder som kommer att föreslås. Tidningen ATL skriver i en ledare att en tjänsteman på en vattenmyndighet tyckt att en kostnad som motsvarade tre JAS-plan var någonting man kunde försumma.

Jag är helt övertygad om att ingen av de inblandade parterna funderar på om de ska använda sina medel till JAS-plan eller miljöåtgärder. Däremot tror jag inte att det kommer att vara möjligt att använda den vanliga metoden med att förorenaren betalar. De flesta som har rätat ut våra vattendrag och reglerat våra öar och sjöar är inte längre i livet.

Herr talman! Ju mer jag sätter mig in i ärendet desto mer står det klart för mig att det var ett tvivelaktigt beslut när den förra regeringen införde vattenmyndigheterna och att en variant som ökar det politiska inflytandet vore att föredra.

Anf. 16 OTTO VON ARNOLD (kd):

Herr talman! Tack för svaret, minister Carlgren. Det var i mångt och mycket ett bra svar. Att vi har problem med våra vattendrag är väl känt. Vi har också en hög ambitionsnivå i Sverige att rätta till det. Det finns många bra exempel på hur man kan lyckas med det. Jag återkommer till det.

Jag kan däremot inte låta bli att se detta ur konstitutionell aspekt. Vi har i Sverige en maktfördelningslära där makten delas mellan en förslagsställande, en lagstiftande och en dömande församling. Det är viktigt att det genomsyrar demokratin ned i förvaltningar och ut till myndigheter att det är det system vi har.

Samtidigt har vi också ett antal miljömål. Vi har minst sju miljömål som berör vattnet. Vattenkvaliteten är viktig. Vi kanske med tiden kommer att få vattenbrist, problem med torra etcetera. Det är i dag vi måste lägga grunden för ett förnuftigt vattenhanterande. Vattnet påverkar alla former av resurser i samhället.

Det är också viktigt att man i det här sammanhanget har en väl avvägd balans mellan de olika områdena när det gäller miljöbalken, plan- och bygglagen och så vidare. Här menar jag tillsammans med mina meddebattörer i interpellationsdebatten att det finns en brist i hanteringen av vattendirektivet.

Det finns flera exempel på hur vattendelegationerna har ett väldigt teknokratiskt synsätt på de regler man lägger fram. Man tittar bara på det ur vattensynpunkt. Med den lagstiftning som finns och den tidsplan som ligger kan det vara förståeligt. Det visar också på bristen i den demokratiska beslutsprocessen att man inte riktigt tittar på frågan, utan man måste vidga perspektiven.

Jag kan nog förstå att en myndighetsperson har sitt perspektiv som expert. Men han måste även se det ur ett större perspektiv. Han får inte

riskera att bli både lagstiftande och dömande, vilken är en uppenbar risk i de här fallen.

Herr minister! Jag skulle vilja vädja om att man tittar över tillämpningsreglerna och kanske återför det till regionen för att just få balansen i beslutsfattandet. Det finns många organisationer och enskilda personer som är synnerligen oroade för vilka konsekvenser det kan få, för att inte tala om de ekonomiska konsekvenserna.

Anf. 17 JAN-OLOF LARSSON (s):

Herr talman! Jag delar till fullo Anne-Marie Pålssons oro och syn på den här frågan. EU:s ramdirektiv för vatten genomförs för att vi ska säkerställa en god vattenkvalitet i grund-, yt- och havsvatten. För Sveriges del innebär vattendirektivet ett stort åtagande då Sverige har cirka en tredjedel av EU:s samlade vattenförekomster.

Av den första preliminära statusklassningen framgår det att cirka hälften av Sveriges vattenförekomster inte klarar god status, vilket är direktivets mål. Statussättningen av våra vatten vilar på ett antal bedömningsgrunder där den parameter som har den sämsta statusen styr klassningen.

Klassningen kommer i slutet av 2009 att fastställas av vattenmyndigheterna och övergår därefter till en icke överklagningsbar miljökvalitetsnorm. Sverige har som enda land i EU valt att ha en miljökvalitetsnorm för både kemi och ekologi. När det gäller kemi och prioriterade ämnen kan en miljökvalitetsnorm vara motiverad. Men när det gäller ekologiska bedömningsgrunder kan miljökvalitetsnormen för dessa starkt ifrågasättas.

Herr talman! När man säger att EU:s vattendirektiv ska säkerställa en god vattenkvalitet kan var och en av oss tro att god vattenkvalitet är det samma här i Sverige som det är i Tyskland, Belgien eller något annat EU-land, men så är absolut inte fallet. Man skulle också kunna tro att vi liksom övriga länder i EU skulle ha samma måttstock för att åstadkomma eller mäta vad som är god vattenkvalitet, men så är det absolut inte heller.

Det är viktigt att vara medveten om att det i de allra flesta fall inte finns några objektiva vetenskapliga kriterier för var gränsen för god vattenkvalitet går. De svenska bedömningsgrunderna utgör endast några av flera möjliga metoder att beskriva tillståndet i vattnet.

Bedömningsgrunderna är i flera fall nya. De är oprövade och innehåller omfattande osäkerhet och felkällor. Flera forskare som har tagit fram bedömningsgrunderna framhåller också dessa osäkerheter. I praktiken kommer statusklassificeringen dessutom till övervägande del att ske genom expertbedömningar vilka är osäkra och i många fall subjektivt grundade, tvärt emot vad miljöministern säger i sitt svar.

EU:s ramdirektiv för vatten är ett miljömålsdirektiv. Syftet med direktivet är att öppna för en god ekologisk status i Europas vatten, något som även förutsätter god kemisk status. För ekologin talar direktivet endast om miljömål. Det är en missuppfattning att direktivet kräver att ekologiska mål blir omgjorda till miljökvalitetsnorm.

Användandet av miljö kvalitetsnorm som styrmedel för den ekologiska statusen riskerar att undergräva verktyget miljö kvalitetsnorm. För att vattendirektivet ska fungera på ett bra sätt är det av oerhörd vikt att tillämpningen blir lika i alla EU-länder och att konkurrensneutralitet råder. Blir det inte så finns det en uppenbar risk att verksamhet och sysselsättning flyttas till de länder som tillämpar ramdirektivet på ett generösare sätt.

Bedömningsgrunderna kommer att jämföras mellan länder, men inte hur direktivet har implementerats i den nationella lagstiftningen. Som tidigare nämnts innebär vattendirektivet ett mycket stort och viktigt åtagande för Sverige. Det är av yttersta vikt att rätt åtgärder blir utförda för att nå direktivets mål om god status.

Vi kan i dag se beslutsunderlag som är alltför bristfälliga. Att omvandla den ekologiska statusen till miljö kvalitetsmål var därför mycket olyckligt. Denna fråga är så viktig för Sverige att ett politiskt omtag behövs i denna del.

Ett förfaringsätt baserat på det arbetssätt som vi tillämpar med miljö målen är mer effektivt och ändamålsenligt med tanke på den osäkerhet som finns i bedömningarna. Det skulle också öka acceptansen bland de verksamhetsutövare som ska utföra åtgärderna.

Anf. 18 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! Jag lägger märke till intresset som finns för frågan, och jag sätter naturligtvis värde på det. Jag vet att det för en tid sedan hölls ett seminarium i riksdagen, och det har säkert också inspirerat till en del av frågeställningarna.

Det är värt att lägga märke till att det nu pågår ett arbete i hela EU där Sverige på många sätt har gått före i miljö arbetet. Vi har tagit på oss tunga kostnader för att effektivisera våra reningsverk.

Det ligger särskilt i vårt intresse att till exempel länder på andra sidan Östersjön ger sina bidrag. Jag träffar också min danska kollega som är ansvarig för situationen att man har 25 miljoner svin i Danmark som släpper ut avfallsmängder i Östersjön motsvarande orenat avlopp från 70–80 miljoner människor. Det är klart att det ligger i högsta grad i vårt intresse att EU nu samlat gör insatserna för att minska utsläppen. Särskilt länder som tidigt har gjort insatserna för att bli bättre på miljö har intresse av att nu andra också ställer upp och gör sina insatser.

Det är det grundläggande syftet med arbetet. Det har Sverige i grunden att vinna på.

Jag håller med om att det ofta är ett problem att regler förhandlas fram av regeringsrepresentanter nere i EU, och sedan sjösätts de i de olika länderna. Samtidigt är det det som är en del av förutsättningen för att hela EU, också länderna på andra sidan Östersjön, ska kunna vara med och göra förändringarna.

Vi ska inte göra det så enkelt att bara det faktum att reglerna har gjorts upp i Bryssel gör att de är mindre trovärdiga eller mindre acceptabla. Det är bra att vi samordnar saker i Europa. Annars skulle vi få dra en stor del av lasset själva.

Nästa fråga är om det här görs långt över svenska folkets huvuden. Jag ser alltid en sådan risk. Jag tycker att det är viktigt att vi gör allt vi kan för att minska den. Det jag själv har bidragit till så här långt är att vi har sett till att det blir en ny sammansättning på vattendelegationer. Vi har sett till att företrädare för de verksamheter som är berörda verkligen finns med där.

Som jag sade i interpellationssvaret genomför vi just nu ett stort samråd för att synpunkter ska kunna komma fram. Vi ser till att det arbete som sedan tidigare har gjorts i länsstyrelser bygger på svensk förvaltningstradition och tillämpar miljöbalkens regler, där olika intressen ska kunna vägas mot varandra. Det är just för att en enskild inte ska drabbas orättmätigt eller orättvist av stränga regler.

Det ska vara bra och effektiva regler men också med avvägning för vad som är rimligt i det enskilda fallet. Där återstår en stor del av prövningarna. Vi har inte ännu sett erfarenheterna av det.

Dessutom har vi sett till att det ska vara möjligt att överklaga beslut i domstol när det är det rimliga. Vi har också sett till att innan kraven blir bindande för enskilda ska de prövas enligt miljöbalkens regler. I och med det ska den rätta avvägningen göras.

Ändå har jag sagt i mitt svar att vi samtidigt ska vara beredda att ompröva arbetsformerna med ledning av de erfarenheter vi får när vi börjar arbetet. Som framgår av den proposition som jag har lagt fram för regeringens räkning om havspolitik kommer vi att tillsätta en utredning som ser över hur vi organiserar vattenförvaltningen.

Till sist kan jag för mina allianskolleger påminna om att när jag lägger fram propositioner till riksdagen eller när jag ger interpellationssvar gör jag det på hela regeringens vägnar. Det kan vara bra att påminna om.

Anf. 19 ANNE-MARIE PÅLSSON (m):

Herr talman! Jag ska börja med att göra en bekännelse. Jag har notoriskt svårt för namn, framför allt namn som slutar med -gren och -berg. Jag har kanske kallat miljöministern för Andreas Carlberg. I så fall ber jag om ursäkt, för det ska vara Carlgren. Ta det gärna till protokollet!

Jag vill understryka att jag inte är emot omständigheten att EU vill utveckla gemensamma riktlinjer. Jag är absolut inte någon motståndare till att man har högt ställda ambitioner när det gäller miljöarbetet.

Det jag har uttryckt en oro över är att vi har frånhänt oss de möjligheter som EU ger oss att utforma regelverket så att det passar de svenska förutsättningarna. Den kritiken skulle kanske i större utsträckning riktas mot Andreas Carlgrens företrädare som miljöminister. Jag är väldigt glad och tacksam över de öppningar i implementeringen som miljöministern har aviserat här i kammaren i dag.

Jag ska ändå ta upp några saker till här som andra kanske också har berört en smula men som jag tycker att det är viktigt att understryka. Det första är att vi har, tycker jag, principer som ska styra svensk statsförvaltning och över huvud taget svenskt utövande av befogenheter. Den första principen är att den som betalar måste få vara med och besluta. Allt annat vore för mig fullständigt orimligt.

Jag menar att som det håller på att utvecklas i dag, med mindre än att miljöministern inte utnyttjar den lilla öppningen till att göra de önskade justeringarna, kommer inte de som betalar att vara operativa i utform-

ningen av miljönormerna och åtgärdsplanerna. Jag tycker att det är en viktig princip. Det ska man följa även när det gäller miljöarbetet.

Den andra frågan som är viktig att ta upp här är målkonflikterna. När vi diskuterar miljöfrågor i dag och vatten får man ett intryck av att detta är den enda aspekten som är viktig. I själva verket ska de problem som gäller för vatten och vattnets kvalitet ställas emot andra aspekter av samhällslivet.

Hur ska man exempelvis, herr talman, bedöma kiselalgens mängd i förhållande till sysselsättningen? Jag är ganska säker på att en tjänsteman kan vara duktig på att mäta halten kiselalger, fosfor eller något annat, men jag är inte säker på att tjänstemannen är lika bra på att göra den bredare bedömningen av de olika målen.

Det behöver inte vara mål där man ställer sysselsättning mot kiselalger. Man kan ställa fosfor mot koldioxid. Det kan vara en rad olika målkonflikter.

Dessvärre vimlar tillvaron av målkonflikter. Det är precis därför det är så olyckligt att det har hamnat i händerna på tjänstemän. Tjänstemän är normalt sett väldigt duktiga på sitt eget område men har inte det breda perspektivet. Därför är det så viktigt att man ska flytta hela utformningen av normerna och planerna till en politisk miljö, där man kan göra bedömningen av målen men också flytta det till en nivå där väljarna kan utkräva ett ansvar. Det kan man inte hos tjänstemännen.

Den sista synpunkten är: Hur ska vi kunna tygla tjänstemännens makt? Vi kan utgå från att tjänstemän precis som alla andra kommer att med stor förtjusning gripa sig an denna uppgift. De kommer att ha hur mycket synpunkter som helst. Men vem ska tygla tjänstemannen?

Anf. 20 SVEN YNGVE PERSSON (m):

Herr talman! Jag tackar än en gång ministern för svaret. Ministern började med att Sverige har gått före. Det är väl lite grann där vi har problemet. När vi pratar om konkurrenskraft och annat är det alltid så att Sverige har gått före, vilket i många fall är bra. Men det kan också leda till konkurrensnackdelar.

Vi vill väldigt gärna vara bäst i klassen. När man tittar på andra tillämpningar, där man har gått uppifrån och ned, visar det sig ofta att det finns ett EU-direktiv i botten, och sedan finns det en svensk tillämpning av det. Sedan finns det en länsstyrelse som tycker att vi ska vara lite bättre: Vi adderar lite. Så blir vi lite bättre hemma i Skåne eller Västernorrland eller var det nu är. Sedan är det en tjänsteman som ska vara bäst i sin region.

Helt plötsligt har vi krav som är dubbelt så höga som dem som vi hade från början. Det är lite där vi ser faran. Åtminstone jag ser faran med det här. Det kanske är dags att ge andra en chans att hinna ifatt. Vi kanske inte måste ligga före i alla ändar. På något sätt borde vi få kredit för det vi redan har gjort.

Jag funderar lite på samråd. Det pågår just nu ett samråd. Det är helt riktigt. Men jag vet också att man innan man gick ut med samrådet från olika håll försökte komma in med input, fakta och all den kunskap som redan finns. Den ville man inte riktigt ha från myndigheterna, utan man ville göra sitt arbete först för att sedan i efterhand kunna gå in och diskutera.

Då har man redan grävt skyttegravarna. Då blir det väldigt svårt att få den samverkan och det samarbete som vi alla så gärna vill ha.

Jag lyssnar kanske dåligt. Jag har full respekt för om ministern inte kan svara på det, men ändå: Vet vi vem som ska betala?

Anf. 21 OTTO VON ARNOLD (kd):

Herr talman! Jag tolkar ministern positivt när han säger att det kommer att finnas möjlighet till domstolsprövning. Det är viktigt att man inför det här på alla nivåer.

När det gäller tillämpningen i dag riskerar vi att få en tjänstemannabyråkrati kring detta. Det är uppenbart. Det finns tyvärr flera exempel på det, inte minst i mitt hemlän, även när det gäller vatten. Länsstyrelsen tar fram ett direktiv, och man förhandlar inte med de berörda. Detta är en metod som skapar irritation, och vi får en onödig konflikt.

Det är lätt att stå och gnälla på en minister; det är en favorit åtminstone hos oppositionen. Men vi ska försöka vara lite positiva i alliansen.

Det finns faktiskt exempel på hur man kan hantera vatten på ett gemensamt och positivt sätt. Jag refererar till något som heter Tullstorpsåprojektet som ligger i Trelleborgs kommun. Där bygger man underifrån genom att markägare, vattenägare, kommunen, fiskeintressen etcetera samarbetar kring detta. Man bygger över 50 små dammar på en sträcka över fyra mil. Tanken är helt och hållet att genom frivilligt arbete göra det här tillsammans och få stöd från staten och möjlighet att rena vatten på ett sätt som väl kommer att överträffa vad länsstyrelserna kommer att göra.

Det här är något man ska titta på lite mer och uppmuntra.

Anf. 22 JAN-OLOF LARSSON (s):

Herr talman! Miljöministern är positivt överraskad över att det är så många som debatterar den här frågan. Det är en oerhört viktig fråga som mer eller mindre berör hela svenska folket.

Miljöministern säger att det är väl bra att EU samordnat gör insatser för bättre vattenkvalitet. Absolut är det det! Det är både rätt och riktigt, men nu handlar det om hur vi når dit och om vi gör det på ett samfällt sätt i Europa så att vi behåller en viss konkurrensneutralitet. Vi är det enda landet i EU som inför miljökvalitetsnormer på ekologiska bedömningsgrunder, och då säger miljöministern: Enligt min mening saknas det anledning att anta att åtgärdsprogram kommer att präglas av enskilda tjänstemäns personliga avvägningar.

Miljöministern är ensam här i salen om att tro att inte tjänstemännen kommer att göra några bedömningar. Det råder en brist på dataunderlag, och här kommer experter och tjänstemän att fastställa vad det är för kvalitetsnormer vi ska ha.

Enskilda berörs inte direkt av programmen, säger ministern. Men han fortsätter: För att följa ett åtgärdsprogram kan dock exempelvis en länsstyrelse eller en kommun i egenskap av tillsynsmyndighet med stöd av miljöbalkens tillsynsregler ålägga enskilda att vidta miljöförbättrande åtgärder.

Ålägga enskilda att vidta miljöförbättrande åtgärder – då berörs väl enskilda! Det står ju i meningen efter.

Nej, ministern, min förhoppning är att ni gör ett politiskt omtag när det gäller detta. När det gäller vattendirektivet och ekologin ska vi införa mål i stället för miljökvalitetsnormer. Gör vi det tror jag också att vi kan få skutan på rätt köl och ett bra arbete ute i landet.

Anf. 23 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! Först lägger jag märke till att vi är överens om att det är bra med gemensamma EU-regler. Det tycker jag är bra. Jag vill också säga till Sven Yngve Persson att poängen är, inte minst för länder som Sverige som var tidigt ute, att nu ser vi till att andra också får vara med och dra lasset. Det är en fördel när det görs gemensamt i EU, och det var det som var min poäng.

Det är också bra att vi är överens om att det ska vara höga ambitioner. Det ska vi slå vakt om.

Det ska vara regler med mer av svenska förutsättningar. Det är en del av argumentationen här. Jag säger då att vi har försökt i flera delar att bygga på svensk förvaltningstradition. Vi har sett till att bygga på miljöbalken, ursvensk i den meningen att den just är till för att avväga olika intressen. Jag konstaterar också att detta inte betyder att allt alltid blir som man vill. Det blir aldrig så i frågor som avgörs. Ibland blir det beslut som går en emot.

Men det kan också vara så att allt inte heller blir rätt. Därför är det viktigt att kunna överklaga och att vi också från vår sida är beredda att ändra arbetssätt, uppbyggnad av hur systemen fungerar eller andra övergripande frågor som kan behöva ändras i detta.

När det gäller målkonflikter vill jag säga att det är just det miljöbalken är till för att avväga, för även om miljöfrågorna är oerhört viktiga och ofta representerar helheten är de inte de enda frågorna man ska ta hänsyn till. Det gäller till exempel i industriernas fall att avväga behovet av ekonomisk utveckling, industriutveckling och jobb mot miljöintressen. Just för detta ska balken kunna fungera.

Det sägs gång på gång att nu har detta helt och hållet hamnat i händerna på tjänstemän. Jag tror alltid att det kan finnas en risk, vilket område det än gäller, att det blir för mycket tjänstemannastyre. Det gäller att hålla efter det. Men här har vi dels sett till att några av åtgärderna till sist ska kunna prövas av regeringen om det gäller övergripande frågor, dels att det i många fall är kommunerna som ska ta besluten om åtgärdsprogrammen. I alla dem har vi också politiska beslut med, och så får vi väl erkänna att det heller inte alltid blir helt bra bara för att det är politiker som fattar besluten.

Vi får också säga att när det gäller misstankar mot tjänstemän, som Sven Yngve Persson var inne på, kan var och en av oss som har sett till exempel hur det går till i bygglovsärenden erkänna att misstankar också finns på andra områden. Ibland finns det grund för dessa misstankar, ibland inte.

Vem betalar? Det är kommuner, myndigheter, i en del fall företag. Det kommer att vara en rad olika intressen i samhället som får vara med och betala.

Jag har nu lyssnat noga på Jan-Olof Larssons inlägg. Jag tror att det finns goda skäl att se på hur detta tillämpas i Sverige. Vad jag har velat undvika är att vi gör en översyn på ett sådant sätt att vi stoppar upp arbetet eller väldigt väsentligt försenar det. Men jag har aldrig uteslutit att det ska göras ändringar i detta.

Nu hör jag att Jan-Olof Larsson riktar en våldsam kritik mot hur detta genomförs i Sverige. Det är en kritik som i väldigt hög grad, vilket andra debattörer här har påpekat, träffar min företrädare, den socialdemokratiska miljöministern Lena Sommestad. Jag har velat undvika att arbeta på det sättet. Det hade varit mycket enkelt att träda in här och bara kritisera dem som gjorde arbetet tidigare, men jag tror att detta skulle riskera att senarelägga viktiga framgångar.

Jag säger i stället att är det så att vi ställer orimliga krav i Sverige jämfört med andra EU-länder är jag beredd att pröva det. Är det så att beslut hamnar för mycket i tjänstemäns händer är jag även beredd att pröva det, men jag konstaterar att vattendelegationerna inte bara är tjänstemannastyrda. Där sitter också representanter för andra intressen med, och det är så vi arbetar i många andra samhällsfrågor.

Anf. 24 ANNE-MARIE PÅLSSON (m):

Herr talman! Andreas Carlgren talar så klokt här: Det är inte alltid säkert att det som politiker fattar beslut om blir så bra. Så är det naturligtvis, men vi politiker kan bli avsatta för att vi fattar dumma beslut. Tjänstemän blir normalt sett inte avsatta för att de har fattat dumma beslut utan för att de gjort felaktiga ting.

Det är fortfarande viktigt att slå fast att för att miljöarbetet ska vara trovärdigt och vinna en legitimitet hos väljarna måste man också bedriva det på ett sådant sätt att väljarna känner sig delaktiga. Det går inte att föra den politiken ovanför huvudet på väljarna.

Då ska man även när det gäller en sådan sak som vattendirektivet sträva efter att välja en sådan form där man på sedvanligt svenskt sätt kan väva in de intressenter, olika intresseinriktningar och organisationer som har ett berättigat krav att få vara delaktiga i utformningen. Det ska ske på det sätt som vi tycker är bra och som vi har utvecklat, inte genom gatans parlament – yttringar från ortens sportfiskeklubb, fågelskådarförening, någon form av anarkistisk miljöorganisation eller annan anarkistisk organisation – utan det ska ske på det sedvanliga politiska sättet genom dialog och samråd.

Jag har bara några konkreta synpunkter som faktiskt är viktiga att slå fast och som har nämnts flera gånger. Det är frågan om överklagande. Det är riktigt att ett föreläggande går att överklaga av den enskilde. Där emot går inte en åtgärdsplan eller en utarbetad miljönorm att överklaga. Det är de som så att säga är fundamenten för det som emanerar från detta. Därför är det viktigt att också åtgärdsplaner ska kunna ifrågasättas juridiskt.

Sist, herr talman, vill jag fråga: Varför denna brådska? I Danmark har man valt att ansöka om att få förlängning med motivet att det här är svårt och att frågan är så viktig att man inte bör hasta. Det finns kanske anled-

ning att då citera vad som brukar sägas i bridgekretsar: ”Bättre fort och dumt än bara dumt.” Men det gäller inte i politiken. Snarare gäller precis tvärtom här. Det gör ingenting att det tar tid bara det blir bra.

Anf. 25 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c):

Herr talman! Jag ska tacka alla som har medverkat i debatten. Jag konstaterar att vi är överens om att det är viktiga EU-regler och att det är en fördel för just Sverige att nu också andra är med och drar lasset. Det är bra inte minst för svenska företag, svenska jordbrukare och andra som nu kommer att vara med och göra viktiga insatser för att fortsätta att göra vattenkvaliteten bättre.

Vi är också överens om att vi ska ha högre ambitioner. Det är bra. Vi är överens om hur viktigt det är med demokratisk kontroll. Ett steg vi nu tar är just det breda samråd som pågår. Det kommer att ge viktiga synpunkter.

Jag uppfattar att vi i stort sett också har varit överens om att vi inte ska försena arbetet. Det är därför som vi har ett fortsatt genomförande parallellt med den öppenhet som jag i dag har visat för att vi också ska pröva sådant som kan behöva ändras framöver i det fortsatta arbetet.

Jag vill bara lämna den upplysningen också när det gäller Danmark att det är sant att man försenar starten av delar av arbetet med något halvår, men man säger samtidigt att man ska gå i mål med arbetet vid samma tidpunkt som övriga EU. Det är ändå en begränsad förskjutning får man säga, som kanske inte skulle trösta så mycket.

Till sist kan vi gemensamt konstatera att i det arbete som nu görs och de riktlinjer som gäller har alliansregeringen fortsatt det som inleddes av den förra regeringen. Jag tror att det är ganska bra att vi på det sättet också ser till att arbetet kan göras långsiktigt, att vi inte låtsas motsättningar som inte finns utan att vi hjälps åt att hitta förbättringar där det är möjligt.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Anmälan om inkomna uppteckningar från EU-nämnds-sammanträde

Förste vice talmannen anmälde att uppteckningar från EU-nämndens sammanträde fredagen den 24 april inkommit.

6 § Förnyad bordläggning

Föredrogs och bordlades åter

Skatteutskottets betänkanden 2008/09:SkU31 och SkU32

Civilutskottets betänkanden 2008/09:CU23 och CU27

Socialutskottets betänkande 2008/09:SoU19

Arbetsmarknadsutskottets betänkande 2008/09:AU10

Justitieutskottets betänkande 2008/09:JuU17

Utrikesutskottets betänkande 2008/09:UU16

7 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades

Motioner

med anledning av prop. 2008/09:190 Handel med vissa receptfria läkemedel

2008/09:So18 av Ylva Johansson m.fl. (s, mp)

2008/09:So19 av Elina Linna m.fl. (v)

2008/09:So20 av Caroline Helmersson-Olsson och Christina Axelson (s)

Miljö- och jordbruksutskottets betänkanden

2008/09:MJU24 Djurskyddskontrollregister m.m.

2008/09:MJU25 Enklare och bättre täktbestämmelser

2008/09:MJU26 Flyget i utsläppshandeln

Civilutskottets betänkanden

2008/09:CU32 Bostadsförsörjningsfrågor

2008/09:CU33 Hyresrätt och bostadsrätt m.m.

Arbetsmarknadsutskottets betänkande

2008/09:AU8 Försöksverksamhet med sfi-bonus

Försvarsutskottets betänkande

2008/09:FöU9 Några frågor om sekretess och tillgång till register

8 § Anmälan om interpellationer

Anmäldes att följande interpellationer framställdes

den 11 maj

2008/09:498 Oetiska träningsredskap för djur

av *Lars Ohly* (v)

till jordbruksminister Eskil Erlandsson (c)

2008/09:499 Försäljningen av apotek

av *Kent Persson* (v)

till socialminister Göran Hägglund (kd)

2008/09:500 Könsfördelningen i företagens styrelser

av *Kent Persson* (v)

till integrations- och jämställdhetsminister Nyamko Sabuni (fp)

2008/09:501 Lagen om anställningsskydd

av *Monica Green* (s)

till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

2008/09:502 Elleverans till kommunala anläggningar

av *Leif Pettersson* (s)

till näringsminister Maud Olofsson (c)

2008/09:503 Hälssofarlig avel av hundar
av *Helena Leander* (mp)
till jordbruksminister Eskil Erlandsson (c)

Prot. 2008/09:116
12 maj

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 19 maj.

9 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 11 maj

2008/09:916 Skatt på syntetiska drivmedel

av *Lars Gustafsson* (kd)
till finansminister Anders Borg (m)

2008/09:917 Medfinansiering av informations- och kommunikationsteknik på landsbygden

av *Désirée Liljevall* (s)
till finansminister Anders Borg (m)

2008/09:918 Statliga jobb i Jämtlands län

av *Berit Andnor* (s)
till näringsminister Maud Olofsson (c)

den 12 maj

2008/09:919 Rätt till pension för utvisade

av *Bodil Ceballos* (mp)
till statsrådet Cristina Husmark Pehrsson (m)

2008/09:920 Framtiden för Kristinebergs marina forskningsstation

av *Tina Ehn* (mp)
till miljöminister Andreas Carlgren (c)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 19 maj.

10 § Anmälan om skriftligt svar på fråga

Anmäldes att skriftligt svar på följande fråga inkommit

den 12 maj

2008/09:900 Reglering av tid för utskick av kommunala handlingar

av *Mats Pertoft* (mp)
till statsrådet Mats Odell (kd)

Svaret redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 19 maj.

Prot. 2008/09:116 11 § Kammaren åtskildes kl. 15.32.
12 maj

Förhandlingarna leddes av förste vice talmannen.

Vid protokollet

KARI HASSELBERG

/Eva-Lena Ekman

1 § Justering av protokoll.....	1
2 § Anmälan om fördröjt svar på interpellation	1
3 § Svar på interpellationerna 2008/09:368 och 391 om förlängd miljöbilspremie och ny skrotningspremie för ökad efterfrågan.....	1
Anf. 1 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c)	1
Anf. 2 MONICA GREEN (s)	3
Anf. 3 TOMAS ENEROTH (s)	4
Anf. 4 GUNNAR ANDRÉN (fp)	5
Anf. 5 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c)	6
Anf. 6 MONICA GREEN (s)	7
Anf. 7 TOMAS ENEROTH (s)	8
Anf. 8 GUNNAR ANDRÉN (fp)	9
Anf. 9 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c)	10
Anf. 10 MONICA GREEN (s)	11
Anf. 11 TOMAS ENEROTH (s)	11
Anf. 12 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c)	12
4 § Svar på interpellation 2008/09:457 om vattendirektivet och genomförandet i svensk lag	13
Anf. 13 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c)	13
Anf. 14 ANNE-MARIE PÅLSSON (m)	15
Anf. 15 SVEN YNGVE PERSSON (m)	16
Anf. 16 OTTO VON ARNOLD (kd)	17
Anf. 17 JAN-OLOF LARSSON (s)	18
Anf. 18 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c)	19
Anf. 19 ANNE-MARIE PÅLSSON (m)	20
Anf. 20 SVEN YNGVE PERSSON (m)	21
Anf. 21 OTTO VON ARNOLD (kd)	22
Anf. 22 JAN-OLOF LARSSON (s)	22
Anf. 23 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c)	23
Anf. 24 ANNE-MARIE PÅLSSON (m)	24
Anf. 25 Miljöminister ANDREAS CARLGREN (c)	25
5 § Anmälan om inkomna uppteckningar från EU- nämndssammanträde	25
6 § Förnyad bordläggning	25
7 § Bordläggning	26
8 § Anmälan om interpellationer	26
9 § Anmälan om frågor för skriftliga svar	27
10 § Anmälan om skriftligt svar på fråga	27
11 § Kammaren åtskildes kl. 15.32	28

