



1 § Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelse:

Interpellation 2010/11:336

Till riksdagen

Interpellation 2010/11:336 Cyniska dyrbara lekapplikationer
av Monica Green (S)

Interpellationen har överlämnats till statsrådet Birgitta Ohlsson från statsrådet Anna-Karin Hatt, Näringsdepartementet. Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 20 maj 2011.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor för statsrådet Ohlsson.

Stockholm den 5 maj 2011

Statsrådsberedningen

Birgitta Ohlsson

2 § Svar på interpellation 2010/11:333 om agerande i EU för att riva upp datalagringsdirektivet

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Justitieminister BEATRICE ASK (M):

Herr talman! Maria Ferm har frågat mig om jag avser att vidta några åtgärder under detta år för att datalagringsdirektivet ska rivas upp eller omförhandlas på EU-nivå samt om jag avser att vidta några åtgärder mot bakgrund av de integritetsbrister och andra tillämpningsproblem som kommissionens rapport indikerar. Frågan har ställts mot bakgrund av att kommissionen för några veckor sedan lämnat en utvärderingsrapport om datalagringsdirektivet.

Det är bra att en utvärdering av det här direktivet har gjorts för att se vilka brister som finns och vilka förändringar som kan behövas. En slutsats i rapporten, som jag delar, är att lagrade trafikuppgifter i dag är ett nödvändigt verktyg för de brottsbekämpande myndigheterna. En annan tydlig slutsats i rapporten är att skyldigheten att genomföra direktivet inte förändras.

I rapporten pekar kommissionen på en del brister i direktivet. Kommissionen kommer nu att närmare analysera vilka förändringar som krävs. Vi kan därför förvänta oss att kommissionen kommer att lämna

förslag till ett antal tillägg till direktivet. Sverige kommer självklart att bidra i kommissionens arbete.

Hur vi ska ställa oss till det som kommissionen tar upp i rapporten är för tidigt att säga. Först när förslagen blir mer konkreta kan vi analysera och ta ställning till dem. Det är givetvis viktigt att alla ändringar i direktivet ska uppfylla högt ställda krav på balans mellan de brottsbekämpande myndigheternas behov av trafikuppgifter och ett starkt integritetsskydd.

Anf. 2 MARIA FERM (MP):

Herr talman! Jag vill tacka ministern för svaret på min interpellation. Jag konstaterar att svaret innebär att det är tydligt att regeringen inte avser att vidta några åtgärder för att omförhandla eller riva upp direktivet. Det enda regeringen tänker göra är att avvakta och se om kommissionen själv föreslår några förändringar.

Jag ställde alltså en interpellation till justitieministern mot bakgrund av att EU-kommissionens utvärdering av direktivet slutligen har presenterats. Det visar på integritetsbrister och kommer att innebära att förändringar kommer att föreslås. Då Sverige, på initiativ från Miljöpartiet de gröna och Vänsterpartiet, inte kommer att införa direktivet under det kommande året utan låter förslaget ligga vilande anser jag att regeringen bör agera för att riva upp eller omförhandla direktivet i EU.

Detta är ett ypperligt tillfälle att göra upp med den bild av passivitet och likgiltighet som regeringen tidigare utstrålat när det gäller att motverka direktivets införande. Tyvärr tolkar jag justitieministerns svar som att regeringen snarare har som ambition att cementera bilden av att regeringen är likgiltig till frågor av övervakningskaraktär som inskränker medborgerliga rättigheter.

Herr talman! Jag tycker att det är ett alldeles för passivt agerande av Sveriges regering. När datalagringsdirektivet beslutades om i EU-parlamentet var alla partier utom Socialdemokraterna mot det. Nu säger ändå företrädare för regeringen som tidigare varit emot direktivets införande att de inte ens tänker försöka göra någonting för att omförhandla eller riva upp direktivet. Jag tycker att det är anmärkningsvärt att regeringen inte verkar ha samma problembild angående datalagringsdirektivet som Miljöpartiet de gröna.

Jag skulle därför vilja fråga ministern om det inte längre är så att Sverige tänker införa direktivet bara för att vi är tvungna att göra så av EU utan även så att regeringen har svängt över till att vara positiv till datalagring som sådan.

Anf. 3 JENS HOLM (V):

Herr talman! Tack till justitieministern för svaret på den här viktiga interpellationen!

Datalagring är den selektiva spaningens raka motsats. Datalagring innebär att alla som kommunicerar elektroniskt via mejl, mms, sms eller ringer på telefon registreras. Datalagringsdirektivet innebär att privata företag åläggs att lägga upp databaser där personlig information sparas. Det är ett av skälen till att det här direktivet har fått så mycket kritik och väckt folk- och proteststormar runt om i hela Europa.

Jag vill påminna justitieministern om att justitieministern själv skrev en gemensam reservation år 2005 i justitieutskottet tillsammans med oss i Vänsterpartiet, Miljöpartiet och Centerpartiet där justitieministern och vi andra konstaterar så här: Det är en allvarlig kränkning av den personliga integriteten och de mänskliga rättigheterna. Det var alltså datalagringsdirektivet som åsyftades.

Visst är det så. När justitieministern säger att datalagringsdirektivet innebär en allvarlig kränkning av de mänskliga rättigheterna tror jag att man åsyftar bland annat artikel 8 i Europakonventionen enligt vilken den privata kommunikationen ska vara tryggad. Ingen annan ska kunna lägga sig i vem som ringer till vem och vem som kommunicerar med vem. Datalagringsdirektivet är ett direktiv som är helt i strid med det.

Ibland framställs det som att det bara är vi i Sverige som ännu inte har infört datalagringsdirektivet. Men det är helt fel. Det är en mängd länder i EU där datalagringsdirektivet nu har upphävts av deras högsta domstolar. Jag tänker till exempel på Tyskland, EU:s största land, på Rumänien, på Tjeckien, på Österrike som inte har infört datalagringsdirektivet och på Grekland. Nu senast var det Cypern där deras högsta domstol den 1 februari sade att datalagringsdirektivet i Cypern var i strid med nationell lag.

I ljuset av den klart försenade utvärdering som kommissionen till slut har kommit med tycker jag att det var väldigt klokt att den här riksdagen beslutade om en vilandeförklaring av datalagringsdirektivet. I EU-kommissionens genomgång konstateras en mängd brister i tillämpningen av direktivet. Man säger själv att ifall datalagringsdirektivet fortsätter att finnas kvar i sin nuvarande form kommer det att leda till övergrepp, eller i alla fall kan riskera att leda till övergrepp. Därför var det klokt av oss att inte införa datalagringsdirektivet. Jag tycker att justitieministern har ett ansvar att omedelbart dra i gång en kommunikation med kommissionen och framföra den kritik som ministern åtminstone tidigare hade mot datalagringsdirektivet.

Det var regeringens linje i somras att vi skulle införa datalagringsdirektivet. Nu har det stoppats här i riksdagen. Jag vill veta vad ministrarnas linje är. Står du fast vid din grundläggande ideologiska kritik av datalagringsdirektivet och menar du att vi var tvungna att införa det bara på grund av EU? Ifall att din grundläggande kritik ligger kvar borde du driva det mot EU, och då kan du samarbeta med oss i Vänsterpartiet, Miljöpartiet och en mängd andra politiker.

Anf. 4 Justitieminister BEATRICE ASK (M):

Herr talman! Först: Jag behöver inga påminnelser om vilka reservationer jag har skrivit under. Jag har inte heller ändrat grundinställning om vikten av att balansera brottsbekämpande åtgärder med rättssäkerhet och integritetsskydd av olika slag. Men man kan inte göra som Miljöpartiet och Vänsterpartiet, att inbilla sig att vi kan ställa oss vid sidan av beslut av det här slaget. Det är alldeles tydligt i kommissionens rapport att vi är skyldiga att genomföra direktivet, och man kommer inte att ändra det i de grundläggande delarna.

Sverige kommer nu att tvingas betala dryga böter de närmaste månaderna på grund av vilandeförklaringen. Det belopp som kommissionen kommer att yrka på ligger på över 40 miljoner kronor, som vi redan i dag

är uppe i. Sedan ska vi komma ihåg att när domstolen har avgjort frågan om böter kommer de riktigt höga beloppen. Efter den andra domen kan vi räkna med att vi blir skyldiga att betala runt 370 000 kronor per dag tills vi har genomfört förslaget. Det finns heller ingenting som tyder på, vare sig i kommissionsrapporten eller i övrigt, att man kommer att vidta några förändringar som kommer att träda i kraft innan vilandeförklaringen gäller. Pengar som vi skulle kunna använda till att bekämpa brott kommer vi under många år att få använda till att skicka som böter till EU. Det är ju fullständigt befängt.

Min grundinställning är att Sverige ska genomföra den proposition som vi föreslog. Och jag kan konstatera att det förslag som alliansregeringen lade fram är mer balanserat än det sätt på vilket flertalet medlemsländer har genomfört det här.

Jens Holm säger att det är en mängd stater som inte alls har genomfört direktivet. Det är inte sant. Direktivet är genomfört i 22 medlemsstater, i 3 medlemsstater har genomförandelagstiftningen ogiltigförklarats på lite olika grunder och i Österrike diskuterar man utkastet till lagstiftning. Det är så det ser ut i dag. Flertalet länder, och det redovisas noggrant i rapporten, har genomfört direktivet och infört det. De ligger dessutom betydligt över de lagringstider som regeringen i Sverige tycker att vi ska lägga oss på.

Min bedömning är att den diskussion som man kommer att föra i kommissionen inte kommer att leda till regler som innebär att vi får kortare lagringstider. Möjligen kommer man att försöka harmonisera det hela.

Det som jag bekymrar mig över är att i det här arbetet, med tanke på hur det ser ut i de övriga medlemsstaterna, är risken stor att kommissionen kommer att gå in och försöka styra mer av genomförandet. Då är risken stor att vi i Sverige får ännu sämre förutsättningar att faktiskt bestämma i eget hus hur vi vill skydda integriteten, och det är oerhört väsentligt.

Jag kommer inte att vara särskilt glad om man kommer med mängder av regler som innebär att vi ska harmonisera oss hur mycket som helst i den här frågan. Det tror jag vore väldigt olyckligt, och den risken finns definitivt i det här sammanhanget.

Kommer regeringen att agera? Nu är det så att kommissionen har ensam behörighet att lägga fram förslag. Det är klart att ett land som har ställt sig vid sidan, som är försenat med införandet och som är anmält till domstolen för att inte ha varit med i arbetet och genomfört ett direktiv kanske inte har så väldigt mycket trovärdighet i de kretsarna. Men det är självklart att Sverige deltar i diskussionerna. Det är självklart att vi kommer att ha synpunkter på kommissionens arbete i de här frågorna. Men min grundinställning är att det inte ska regleras i onödan på ett sådant sätt att vi blir bakbundna och inte kan åstadkomma den balans mellan integritetsskydd och brottsbekämpning som jag tycker är helt nödvändig och som jag är övertygad om att också riksdagen anser är nödvändig.

Anf. 5 MARIA FERM (MP):

Herr talman! Jag måste först och främst säga att jag tycker att det är positivt att justitieministern säger att hon inte har ändrat grundinställning

från reservationen i justitieutskottet, som beskrev direktivet som en kränkning av mänskliga rättigheter. Men jag tycker att det blir lite märkligt när jag samtidigt hör justitieministern säga att direktivet ska införas och att det ska vara en balans.

Något som också kan tyckas märkligt i sammanhanget är att i Sverige, trots grundinställningen från Sveriges justitieminister om allvarliga kränkningar av mänskliga rättigheter, går Sveriges regering längre i positionen än vad direktivet faktiskt kräver. De kräver till exempel att man också ska registrera, samla in och lagra misslyckade uppringningar.

Jag vill alltså att regeringen ska agera för att omförhandla eller riva upp datalagringsdirektivet i EU, inte minst mot bakgrund av den utvärdering som har presenterats och de förändringar av direktivet som kommer att föreslås. När jag lyssnar på justitieministern verkar det tyvärr som att regeringen inte vill agera.

Justitieministern säger att risken är att EU-kommissionen kommer att försöka styra och reglera ännu mer vad som ska lagras, och jag kan hålla med om att det finns en sådan risk. Just därför är det väldigt viktigt att Sveriges regering också agerar för att omförhandla eller riva upp direktivet. Även om EU-kommissionen inte har någon sådan ambition, att man inte tänker förändra direktivet i grunden, står det självklart den svenska regeringen helt fritt att ta upp det i diskussionen med kommissionen, som inte minst den gröna gruppen i EU-parlamentet har gjort. De har tydligt tagit ställning mot direktivet och sagt att det är så allvarligt kränkande av medborgerliga rättigheter att det borde tas bort helt och hållet. Men regeringen tar inte strid för våra medborgerliga rättigheter, som kraftigt kommer att inskränkas.

Direktivet har ända från början mött mycket kritik och är ett av de mest långtgående exemplen på integritetskränkande terrorbekämpningslagar som drivits igenom i EU och i nationell lagstiftning sedan elfte september.

I svaret på interpellationen som jag skrev påpekar justitieministern också att EU-kommissionens utvärdering av datalagringsdirektivet visar på att trafikdatauppgifter är viktiga för att utreda brott. Justitieministern säger sig dela slutsatsen att lagrade trafikuppgifter i dag är ett nödvändigt verktyg för de brottsbekämpande myndigheterna. Men precis som när all integritetskränkande lagstiftning ska genomföras behöver en bedömning göras för att se om det är proportionerligt och effektivt. Datalagringsdirektivet svarar inte upp mot något av det. Direktivet innebär endast oproportionerlig massövervakning.

Redan i dag har polisen möjlighet att begära ut de uppgifter som IT- och telekombolagen har när det gäller misstänkta brottslingar. Detta görs redan i dag. Enligt IT- och telekombolagen säger poliserna själva att de redan i dag får tillgång till all den information som de behöver. Då kan man fråga sig varför det här direktivet ska genomföras, om det är så att polisen redan får tillgång till all den information som de behöver. Då blir det bara ytterligare registrering och övervakning som, precis som alla massiva övervakningssystem som byggs upp, kan missbrukas och kommer att missbrukas.

Jag skulle därför vilja fråga regeringen hur det kommer sig att man inte över huvud taget vill ta upp diskussioner om att riva upp eller försöka omförhandla direktivet i grunden, när man så tydligt har tagit ställ-

ning för att det kränker mänskliga rättigheter. Varför vill regeringen då inte agera?

Anf. 6 JENS HOLM (V):

Herr talman! Om justitieministern inte har ändrat grundinställning i den här frågan utan anser att massiv datalagring och registrering är ett brott mot de mänskliga rättigheterna borde hon väl verkligen driva den här frågan mot EU-kommissionen. Även om det kan vara svårt och även om man läser mellan raderna och kan se att kommissionen föreslår, inte i det här läget, att hela datalagringsdirektivet ska rivas upp, måste man väl ändå ta striden om man tycker att det här är en viktig fråga, om man fortfarande har samma grundinställning som man hade i justitieutskottet för några år sedan. Och så tolkade jag Beatrice Asks tidigare anförande, att massregistrering är ett problem för de mänskliga rättigheterna.

Jag tror att den bästa förhandlingsformen gentemot EU ibland är ett tydligt nej. Det är bra ifall det finns länder som står upp och säger att det här inte är okej.

Beatrice Ask säger att vi står helt utanför nu eftersom vi har en vilandeförklaring. Jag tror att det är tvärtom. Vi sänder en tydlig signal till Europa att vi tycker att det här inte är förenligt med integriteten och vissa grundläggande rättigheter.

I propositionen från regeringen går man till och med längre än det som EU föreskriver, och det är ju verkligen ett grundfel. Man tar upp missade samtal och positioneringsuppgifter. Man låter inte små operatörer bli undantagna som de blir i Storbritannien och Finland till exempel.

Jag tycker att minimikravet på regeringen när vi nu har ett år av vilandeförklaring är att ta strid för integriteten och de mänskliga rättigheterna i Bryssel. Vi har ett bra läge med riksdagen bakom oss att driva denna politik. Vi står inte ute i kylan. Tvärtom tror jag att man är nyfiken på vad Sverige tycker i frågan – och det ska vi säga till Bryssel.

Anf. 7 Justitieminister BEATRICE ASK (M):

Herr talman! Jag tycker att Maria Ferm och Jens Holm ska tala med varandra om information och lagring. Maria frågar varför vi ska ha ett direktiv när polisen ändå kan få ut uppgifter eftersom de finns lagrade, och Jens säger att vi inte lagrar.

Uppgifterna lagras redan i dag. Det lagras uppgifter hos operatörer redan i dag som man kan hämta ut, och det finns uppgifter utöver dessa. Det finns klara regler i Sverige för att polisen ska få begära ut uppgifter och för att man ska lämna ut dem, vilket är oerhört viktigt.

Ni måste känna till bakgrunden till direktivet eftersom ni samarbetade intensivt med Socialdemokraterna som ledde den regering som lade fram förslaget från början. Det kämpade vi emot ganska ordentligt, för det var ett besynnerligt förslag. Det tog lång tid innan man fick viss balans och ordning på regelverket.

Att man lade fram direktivet var för att man misstänkte att operatörer över tid kunde börja dra ned på användningen av den typen av uppgifter. Man konstaterar att den här typen av uppgifter är synnerligen viktiga i brottsutredningar, och jag delar den uppfattningen. Ta helikopterrånet, ta våldtäkterna i Örebro, ta en rad andra exempel! Om inte polisen kan lägga pussel om vilka som har kommunicerat med varandra är det svårt

att skapa en bild av vad som har hänt och kunna lagföra personer som har begått hemska brott mot andra.

Här har man anledning att fundera över vilka uppgifter som behövs. Det är riktigt att regeringen har sagt att utöver miniminivå är också misslyckade uppringningar en information som bör finnas med. Skälet är att man annars låter organiserade kriminella bruka telefonin på ett sätt där de kommer undan att blotta information. Det är lätt att låta bli att svara i telefonen och ändå ha kontakt sinsemellan. Vi vill undvika detta och har försökt att vara lite praktiska när det gäller att underlätta för de brottsbekämpande myndigheterna.

Det finns två problem i detta. Det ena är vilka uppgifter som ska lagras och på vilka villkor. Där ställer vi upp tydliga krav i regeringens proposition. Det andra problemet är hur uppgifterna ska få användas.

Kommissionsrapporten som är bakgrunden till interpellationen berör framför allt konkurrensvillkoren för operatörer och ser bekymmer i det. Det finns dock två uppenbara saker. Den ena är att det inte ändrar Sveriges skyldighet att införa lagring av trafikdata i enlighet med direktivet.

Den andra är att man kommer att rätta till en del av de skillnader som man tycker att medlemsstaterna har åstadkommit genom att göra lite olika tillämpning av reglerna vid införandet av direktivet, och då tycker man synd om operatörerna.

Det är denna rapporten handlar om, inte att det skulle vara oproportionerligt eller något annat.

Det här står inte heller i strid med några viktiga grundprinciper. Lagrådet har granskat regeringens proposition och överensstämmelse med grundlag och annat och inte haft någon kritik. Vi har nått balansen och förenligheten med grundläggande värden på ett bra sätt.

Man kan alltså inte använda kommissionens rapport till intäkt för att inte genomföra det vi redan är skyldiga att göra.

Sverige kommer naturligtvis att delta i de diskussioner som kan föras framöver om tilläggsbestämmelser och tilläggsändringar till direktivet. Vi har dock en lägre volym när vi framför synpunkter på grund av att vi inte kommit längre i vårt eget arbete.

Anf. 8 MARIA FERM (MP):

Herr talman! Under denna interpellationsdebatt har det blivit smärtsamt tydligt att regeringen inte självmant vill agera för att omförhandla eller riva upp direktivet på EU-nivå. Jag hoppas att liberaler som hör till något alliansparti under året trycker på regeringen för att ändra ståndpunkt. Jag kommer själv att arbeta för att regeringen ska agera.

Även om Sverige inte kan säga blankt nej till att införa direktivet har den svenska regeringen alla möjligheter att ta upp detta med EU-kommissionen och visa sin kritik mot att detta är allvarligt kränkande.

Tidigare under denna debatt har det låtit som att justitieminister Beatrice Ask har hållit fast vid sin tidigare inställning att direktivet kränker mänskliga rättigheter. Men nu låter det som att justitieministern har svängt och anser att i och med att Lagrådet har sagt att direktivet är okej är det inte allvarligt kränkande.

Anledningen till att vi står här och debatterar och anledningen till att direktivet ännu inte har införts i Sverige är att konstitutionsutskottet ansett det vara en sådan allvarligt kränkande lagstiftning mot medborger-

liga grundläggande rättigheter att det var möjligt att låta det vila ett år och skjuta upp införandet. Det är en registrering, en lagring som är allvarligt kränkande och som saknar historiskt motstycke.

Jag vill tacka ministern för att hon kom hit och tog debatten. Den utveckling mot ett alltmer omfattande övervakningssamhälle som datalagringsdirektivet är en del av skrämmer mig. Jag vill inte se att våra medborgerliga rättigheter som är så viktiga för ett öppet och demokratiskt samhälle går förlorade genom att vi när vi försöker bekämpa dem som vill stänga våra öppna samhällen själva stänger våra öppna samhällen. Vi kan inte försvara våra fria samhällen genom att inskränka de friheter som de är byggda på.

Jag vill avslutningsvis fråga ministern: Vad är det egentligen som hindrar regeringen från att agera för att omförhandla eller riva upp direktivet i EU under detta år?

Anf. 9 Justitieminister BEATRICE ASK (M):

Herr talman! Jag tycker att Miljöpartiet och Vänsterpartiet är tämligen populistiska i denna fråga. Integritetsfrågor är alltid känsliga och intressanta när det gäller brottsbekämpande åtgärder, men att påstå att detta skulle vara den historiskt allvarligaste kränkning som har gjorts av mänskliga rättigheter är att ta i.

Vi har ett direktiv från EU som ställer krav på operatörer att lagra information i stor omfattning. Det kräver att man använder direktivet på ett noggrant sätt i respektive medlemsland för att se till att man säkrar balansen mellan åtgärder för att skydda integritet och rättssäkerhet i förhållande till de uppgifter som lagras.

Det är oerhört viktigt, och det måste tas med i diskussionen, att man har noggranna regler för vad man får använda sådana här uppgifter till. Där finns det anledning att arbeta noggrant, och det tycker jag att vi har gjort.

Det var inte heller så som Maria Ferm sade att konstitutionsutskottet menade att förslaget var kränkande, utan man konstaterade bara att paragrafen om vilandeförklaring var tillämplig. Man behöver inte ha några argument för att besluta om vilandeförklaring.

Jag vill påminna riksdagen om att vi skickar i väg ett antal miljoner kronor till EU i böter för att vi inte genomför ett balanserat förslag som vilar på fast grund vad gäller svensk grundlag och annat. Det är pengar som vi skulle kunna ha använt till många andra viktiga saker, inte minst inom brottsbekämpningen.

Jag vill skicka med till Vänsterpartiet och Miljöpartiet: Fundera lite över de människor som utsätts för de brott som vi försöker utreda! Där är den pusselbit som man kan få av trafikuppgifter ofta avgörande för att en utredning ska komma i gång och för att vi ska kunna både fälla och fria misstänkta för allvarliga brott. Det är viktigt och en trygghetsfråga och säkerhetsfråga för medborgarna.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 10 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Leif Jakobsson har frågat mig vilka initiativ jag har tagit eller avser att ta för en långsiktigt hållbar lösning så att Öresundsintegrationen kan främjas. Leif Jakobsson anför att förutsättningarna för trafiken är instabila på grund av den danska kritiken mot Sveriges dåliga järnvägsunderhåll, men främst för att utföraren DSB First har stora ekonomiska problem.

Den 15 mars i år besvarade jag en tidigare interpellation från Leif Jakobsson om framtiden för Öresundstågtrafiken (ip. 2010/11:252). Den hade delvis samma tema, det vill säga brister i underhåll och punktlighet på den svenska sidan. I den delen vill jag säga att Trafikverket och de samverkande trafikhuvudmännen enligt min mening har vidtagit åtgärder så att problemen på den svenska sidan har minskat kraftigt.

Akut nu är problemen på den danska sidan. Jag konstaterar att såväl DSB, DSB Sverige AB samt DSB First har fått ny ledning. Enligt vissa pressuppgifter vill skotska First Group dra sig ur DSB First. Huruvida turbulensen beror på att danska skattepengar har använts för att subventionera DSB Firsts vinnande anbud för Öresundstågtrafiken vill jag inte uttala mig om. Det är en fråga för de danska myndigheterna och, om det skulle vara fråga om ett otillåtet statsstöd, även en fråga för kommissionen.

Jag tror inte att dessa problem leder till att samarbetet kring Öresundstågtrafiken upphör. Jag utgår ifrån att DSB ser till att problemen med DSB First får en långsiktigt hållbar lösning. I Sverige ligger ansvaret hos de fyra trafikhuvudmän som av regeringen år 2007 beviljades ett gemensamt ansvar för Öresundstågtrafiken.

Jag utgår ifrån att även de gör sitt bästa för att i samverkan med Trafikstyrelsen i Danmark se till att Öresundstågtrafiken upprätthålls och utvecklas till gagn för resenärer och näringsliv på båda sidor om sundet. Svaret på Leif Jakobssons fråga är att jag därför inte har för avsikt att ta något initiativ i denna fråga.

Anf. 11 LEIF JAKOBSSON (S):

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret! Nu står vi här igen, och det är riktigt att det inte var länge sedan vi diskuterade den här frågan. Då handlade det om den massiva kritik som den danska trafikministern hade mot det svenska underhållet och punktligheten när det gäller Öresundstrafiken. Ministern säger i svaret att det har vidtagits åtgärder så att det har blivit mycket bättre. Det är inte riktigt den erfarenhet som pendlarna har. Det är fortfarande stora problem.

Det är inte huvudtemat i dag. Nu står vi här av en annan anledning. Det kommer tydliga signaler från den danska trafikministern om att vi nu är vid vägs ände. Man har gett den danska trafikstyrelsen i uppdrag att förbereda för att avbryta. De planerna är långt gångna. Det innebär att man ersätter trafiken från Sydsverige till Roskilde och Helsingör med S-tåg på den danska sidan. De kan inte gå på bron vilket innebär att man måste byta tåg och att det blir olika biljettsystem. Det är naturligtvis inga beslut fattade, men i danska medier har den danska trafikstyrelsen klart redogjort för hur det skulle fungera. Det vore hemskt olyckligt.

*Svar på
interpellationer*

När man tittar i backspegeln kan man undra om den danska ministern hade kännedom om de ekonomiska problemen i DSB First och jämnade marken för den här situationen genom att tydligt lägga skulden på det svenska dåliga underhållet för att kunna lösa situationen inför ett val. Frågan om upphandling och aktörer är ämne för en särskild debatt. Det här handlar om att det danska statliga järnvägsföretaget vann upphandlingen mot det tyska statliga järnvägsföretaget där huvuddelen av trafiken går på svensk mark. Det svenska statliga järnvägsföretaget ville inte blanda sig i detta över huvud taget eftersom man misstänkte underpris-sättning. Så kan vi inte ha det. Trafiken är högst väsentlig för vår ekonomi och tillväxt.

Ministern svarar som förra gången att ministern utgår från att det är de regionala huvudmännens ansvar att sköta det här. Det slutar med att ministern inte tänker ta några initiativ. Jag menar att det här är något annat. Det handlar om två nationer. På den ena sidan agerar den danska staten och den danska regeringen väldigt högljutt. Nästan varje dag kan man läsa uttalanden i den här frågan från den danska regeringen. Den svenska regeringen svarar inte på något sätt. Det regeringen säger är att ett regionråd i Skåne och några landstingspolitiker på andra håll ska matcha den danska regeringen.

Det här börjar likna utrikespolitik. Region Skåne har dragit in Kastrups flygplats och vidtagit motåtgärder. Det är inte riktigt. Sveriges förhållande till andra nationer är endast regeringens ansvar. Regeringen är skyldig att jobba med det.

Vi socialdemokrater ser inte utvecklingen av Öresundsregionen som en regional fråga utan som en fråga av nationellt intresse. Därför säger vi: Nu måste regeringen agera.

Anf. 12 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jag skulle vilja rikta tillbaka frågan till Leif Jakobsson. Vad är det egentliga engagemanget och drivet hos Leif Jakobsson i den här frågan? Är det en långsiktigt hållbar utveckling av tågtrafiken över sundet så att vi får behålla den integration som har vuxit fram under åren och som är viktig för regionen och för både Sverige och Danmark? Eller är det något annat?

På den danska sidan har vi ett klart uttalat ministerstyre. Är det vad Leif Jakobsson vill att vi ska ha här i Sverige? Här har vi sedan några år tillbaka den ordningen att vi har fyra trafikhuvudmän som för sin regions och sitt näringslivs och sina resenärers bästa vill integrera en bra tågtrafik. De har tagit på sig ansvaret att upphandla trafik och de vill fortsatt göra det. Dessutom jobbar de enligt den svenska modellen nära och i tät kontakt med Trafikverket och Transportstyrelsen, och det har de gjort på ett bra sätt. I de kontakter som jag har med Region Skåne och de olika trafikhuvudmännen kommer det inte fram några uttryck för att de vill att jag ska gå in och ta över deras roll eller ens återta det ansvar som förut låg mer centralt.

Nu är det mer angeläget att se hur resenärerna ska känna sig trygga i att kunna åka över sundet. Det har blivit betydligt bättre sedan vi gemensamt investerade i Citytunneln. Om det ska återgå till den situation vi hade tidigare kan vi ur ett nationellt perspektiv säga att Citytunneln var

en förgävesinvestering. Så vill vi inte se det. Vi vill ju snarare att den ska utvecklas.

Det är inte vi i Sverige som har val. Det ska man vara klar över. I medierna i Sverige, Danmark och Tyskland pågår det ett tufft ordkrig inte bara på trafikområdet. Det gäller gränskontroller och annat från den danska sidan. Här handlar det om att vara inriktad på att lösa situationen. De fyra trafikhuvudmännen som har upphandlat tågtrafiken för diskussioner med DSB. Hur det ser ut ekonomiskt är en fråga för den danska sidan.

Men är det så att de inte lyckas klara av att köra den trafik som de har åtagit sig att göra, då är också trafikhuvudmännen beredda att ta in en annan operatör i stället. Det finns flera som är intresserade.

Vi måste ändå på något sätt kunna hålla ihop. Jag tycker att det skulle vara en fördel och om möjligt ännu mer klädsamt gentemot Danmark, som är en ganska tuff motpart, om vi från den svenska sidan, oavsett om det är lokalt, regionalt eller nationellt, gemensamt höll ihop. Jag tolkar det i alla fall som att även Leif Jakobsson är intresserad av att vi fortsatt ska ha bra tågförbindelser över sundet. Någonting annat jobbar inte jag heller för. Då kanske vi ska använda dessa krafter gemensamt i stället för att försöka hitta någon form av splittring som de facto inte finns.

Anf. 13 LEIF JAKOBSSON (S):

Herr talman! Statsrådet säger att den danska regeringen är en väldigt tuff motpart, och det är den. Då drar statsrådet slutsatsen att hon inte tänker ta några som helst initiativ och tänker lägga sig platt för den danska regeringen och hoppas att region- och landstingspolitiker i södra Sverige kan matcha den danska regeringen.

Detta går inte ihop. Jag talar inte om att ministern ska syssla med ministerstyrelse eller ta över de uppgifter som finns. Vad jag talar om är att det behövs ett nationellt politiskt stöd för det agerande som sker från trafikhuvudmännen där nere i form av tydliga uttalanden och att hon naturligtvis ska träffa den danska trafikministern.

Denna brist på engagemang leder mig naturligtvis till att den svenska regeringen inte vill störa den danska regeringen inför ett kommande val snart. Ett tydliggörande av den svenska positionen skulle störa den inrikespolitiska agenda som den danska regeringen har inför valet. Det är hemskt obehagligt om det skulle vara på det sättet att valtaktiska överväganden mellan borgerliga regeringar gör att man faktiskt inte tar sitt ansvar som minister, för det tycker jag inte att ministern gör.

Jag tycker att Catharina Elmsäter-Svärd ska bestämma en träff med sin danska kollega och se till att föra fram följande nationella svenska krav på den danska regeringen.

Det första är att den danska regeringen har ansvar för att detta avtal ska fullföljas. Det är inte vilken aktör som helst. Det är ett dotterbolag i huvudsak ägt av den danska staten, och den danska staten kan inte springa ifrån sina åtaganden med hänvisning till vilka som helst problem som man har haft i sin interna kontroll, i sitt interna regelverk och hur ekonomin ser ut. I grunden har de fyra trafikhuvudmännen handlat upp en trafik av den danska staten, och Sveriges position gentemot Danmark måste vara att de måste fullfölja det som de har åtagit sig. Då talar jag inte om företaget, utan jag talar om den danska staten som ägare.

Det andra budskapet som den svenska regeringen borde föra fram till den danska regeringen är att Sverige inte accepterar steg tillbaka när det gäller den gränsöverskridande trafiken. Den är så viktig för att regionen ska kunna utvecklas i framtiden. Rent politiskt måste Sverige och Danmark därför vara överens om att det är en gemensam uppgift att se till att denna trafik kan fortsätta utvecklas. Den är fortfarande inte färdig. Alla tåg är inte på plats och så vidare. Det ska bli ännu bättre i framtiden. Det måste vara Sveriges nationella uppfattning och inte en uppfattning bara från regionala politiska församlingar.

Eftersom man både ska ge och ta är det tredje budskapet att jag tycker att ministern ska säga att vi kanske inte har skött underhållet så bra på den svenska sidan men att vi ska ge allt för att några förseningar på den danska sidan inte ska uppkomma på grund av att vi i Sverige har snålat på underhållet. Åk till Köpenhamn eller be trafikministern i Danmark att komma till Stockholm eller träffas hemskt gärna i Malmö och gör upp dessa saker och kom överens mellan Sverige och Danmark! Det skulle vara en insats av en regering som faktiskt bryr sig.

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

Herr talman! När jag lyssnar på Leif Jakobsson skulle jag själv nästan behöva bläddra tillbaka i min egen kalender för att se om jag verkligen inte har haft någon träff med min danske kollega Hans Christian Schmidt. Men jag kan konstatera att jag har haft det ett flertal gånger och kommer även att ha det snart igen.

Men det är bra att Leif Jakobsson har en uttalad ambition om vad jag som statsråd borde göra. Flera av punkterna är inte heller felaktiga. Det är lite grann i linje med det som det arbetas.

Leif Jakobsson säger utifrån den första punkten att jag egentligen bör ta den danska staten, som är en av parterna, i örat för att tala om att man ska hålla sig till sitt avtal. Det är underförstått att när det gäller ett avtal som är gjort mellan två parter, där den danska staten är en och de trafikhuvudmän som vi har på den svenska sidan är den andra, är det i första hand där som diskussionen och ansvarsutkrävandet ska ske. Det är där som följderna också tas om någonting inte händer. Precis detta ansvar tar våra svenska trafikhuvudmän. Jag har en ständig dialog med dem då jag blir uppdaterad och informerad.

Att Sverige inte skulle acceptera att vi tar ett steg tillbaka är självklart. Varför skulle vi annars ha diskussioner som snarare handlar om hur vi ska utveckla Öresundsintegrationen? Och varför pratar vi i så fall över huvud taget om en ny HH-förbindelse om vi inte tror på integrationen och behovet av att ha mer, inte mindre, förbindelser över Sundet?

Det tredje handlar om att jag som statsråd borde använda hårdare uttryck gentemot den danska sidan utifrån att vi satsar och jobbar för att förbättra det svenska järnvägssystemet. Det gör vi uttryckligen på den svenska sidan men också i kontakter där det faktiskt redan har givit resultat.

Jag tror att de som hänger med i denna diskussion ska komma ihåg en sak när det gäller förseningar i trafiken över Sundet. Den danska sidan har 6 mil järnväg innan man kommer fram. Den svenska sidan har många gånger upp till 50 mil. Det finns många fler sträckningar som gör att förseningar kan uppkomma. Men likväl kan det inte accepteras. Det är

också därför som man på Malmö station har haft extratåg att sätta in. Vid minsta misstanke om försening över Sundet sätts det in ett extratåg.

Nu har vi de fyra spåren runt Malmö central i gång. Det kommer att bli bättre redan efter hösten, och vi ser redan nu att vi har bättre punktlighet från den svenska sidan än man har från den danska sidan.

Det sker alltså saker, och det görs förbättringar. Det är inte där som problemet ligger.

Just nu tycker jag att det är mycket mer intressant att faktiskt följa vad man gör på den danska sidan i sina bolag. Hur fungerar diskussionerna mellan trafikhuvudmännen, och vad sker i praktiken?

Jag har blivit uppdaterad inte minst under denna vecka och inte minst efter diskussioner som fördes i regionsamarbetet. Leif Jakobsson nämnde själv diskussionerna om Kastrup. Det pågår en hel del där nere.

Men min uppfattning är att den som faktiskt har ansvaret, den som har efterfrågat och som har fått ansvaret av oss, tar det fullt ut. Jag ser ingenting i dagsläget som gör att jag för den skull skulle behöva ingripa. Men jag kan tala om för Leif Jakobsson att jag redan i nästa vecka med stor sannolikhet kommer att träffa min danska kollega igen.

Anf. 15 LEIF JAKOBSSON (S):

Herr talman! Ministern gör detta till en fråga om att tolka ett avtal. För mig handlar det faktiskt om utrikes relationer. Jag kanske har ställt interpellationen till fel person. Den skulle kanske ha ställts till Carl Bildt i stället. Det kanske är Utrikesdepartementet som ska hantera detta framöver. Detta är betydligt väsentligare än att vara bara en fråga om hur man upprätthåller detta avtal. Detta är inte bara en fråga om kommersiella relationer. Detta handlar om relationerna mellan Sverige och Danmark.

Än mer oroad blir jag när regeringen säger att man inte tar något ansvar för detta utan låter aktörerna på regional nivå sköta detta helt och hållet. Det som oroar mig är att man i debatten börjar ta till vapenskrummel på ett sätt som liknar vad två stater gör, när det gäller stödet till Kastrup och vilken betydelse Kastrup ska ha i framtiden. Det där är utrikespolitik, och det är regeringen som ansvarar för den.

Det är min huvudsakliga poäng: Det handlar inte om att gå in och ta över ansvaret från de regionala huvudmännen, utan det handlar om att ge dem det stöd som behövs när det är fråga om en annan nation och en nation, som ministern själv sade, som är väldigt duktig på att förhandla. Det stödet kan vi ge genom att göra offentliga uttalanden och tala om var den svenska regeringen står, lämpligtvis enligt de tre punkter som jag föreslår.

För oss socialdemokrater är den här utvecklingen av nationellt intresse. Vi kommer tillsammans med våra danska partivänner att växla upp de här frågorna rejält. Vi ser en möjlighet till en utveckling av en kunskapsbaserad ekonomi i Öresundsregionen, ett nav i utvecklingen av riktiga jobb som ger bra löner och bra kvalitet, i stället för regeringens luftstickning i fas 3.

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

Herr talman! När det gäller huruvida man ska tolka avtal eller inte om hela denna process handlar om att tolka avtal är ju oftast avtal i grunden till för att man över huvud taget ska veta vad man är överens om och

framför allt vad man inte är överens om. Därför har parter avtal sinsemellan, och följer inte den ena parten avtalet finns det konsekvenser för det.

Det låter här i kammaren som om det skulle finnas mer motstridigheter än vad det faktiskt finns, inte minst regionalt nere i Skåne där man faktiskt har en rätt enig linje om vad som är viktigt och riktigt oavsett vilket parti man företräder. Jag har ingen annan uppfattning än att det nu sker ett arbete, med den kraft och den förmåga som man har efterfrågat, tagit på sig och också nu har, med att se till att ha en bra tågförbindelse över sundet – en förbindelse som är minst lika viktig för den danska sidan som för den svenska.

Jag tycker att det vore bättre om vi fokuserade på att stötta regionen där nere. Jag gör det på mitt sätt, och jag hoppas att Leif Jakobsson också gör det. Men jag tror kanske inte att det alltid tjänar sitt syfte att stå och försöka framhålla att regeringen ingenting gör. Kom ihåg att det är de olika trafikhuvudmännen regionalt som själva har begärt att få ta ansvaret! De har fått det, och de gör det väldigt bra. Jag följer frågan väldigt noga varje dag, och jag har inget skäl att tro att det inte skulle fungera.

Till sist när det gäller resenärerna: Skulle det inte fungera fortsättningsvis med den avtalspart man har i dag finns det flera andra med intresse av att få köra trafiken i stället.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på interpellation 2010/11:351 om regeringens tågsatsning

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

Herr talman! Stina Bergström har frågat mig hur regeringens satsning för 2011 på 800 miljoner kronor i ökat underhåll och drift till järnvägen ska finansieras, om det är min avsikt att Trafikverket i år kommer att ha mindre pengar till drift och underhåll än föregående år samt vilka åtgärder jag i så fall avser att vidta för att undvika problem i tågsystemet kommande vinter.

Regeringen beslutade förra våren om en historisk infrastruktursatsning på närmare 500 miljarder kronor fram till år 2021. Vidare har regeringen den senaste mandatperioden kraftfullt ökat resurserna för drift och underhåll av det svenska järnvägsnätet. Sedan 2006 och fram till i år har anslagen till drift och underhåll av järnvägsnätet ökat med ungefär 40 procent i löpande prisnivå. Utöver denna betydande satsning presenterade regeringen genom partiledarna den 8 april i år en ytterligare satsning på järnvägen med 800 miljoner för innevarande år, 2011.

De insatser för att stärka järnvägssystemet, inte minst under vintertid, som Banverket, numera Trafikverket, påbörjade under 2010 inom befintliga ekonomiska ramar kommer därmed att kunna fortsätta. För att inleda nödvändiga åtgärder redan nu inför kommande vinter ska Trafikverket kunna utnyttja sin anslagskredit. Denna återställs när medel görs tillgängliga 2012.

Regeringens särskilde utredare angående järnvägens vinterberedskap, Per Unckel, lämnade slutbetänkandet *Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen* under hösten 2010. Utredarens huvudförslag var att ett samlat åtgärdsprogram för järnvägens vinterberedskap bör upprättas och skötas

av Trafikverket. Men det bör tilläggas att ansvaret för förbättrad vinterberedskap ligger hos samtliga aktörer inom järnvägsbranschen. Endast med ett samarbete mellan alla berörda aktörer kan liknande situationer som den gångna vinterns väderproblematik motverkas. Regeringen har nu beslutat att Trafikverket ska upprätthålla och till regeringen årligen redovisa ett samlat åtgärdsprogram för järnvägens störningsberedskap, med särskilt vinterfokus.

Jag vill också i sammanhanget nämna att regeringen i mars gav Trafikverket i uppdrag att analysera kapacitetsbehoven inom järnvägen. Särskilt ska aspekter belysas som kan identifiera flaskhalsar, behov av följdinvesteringar i andra delar av transportsystemet, i vilken mån ekonomiska styrmedel kan bidra till ett effektivare järnvägssystem samt hur drifts- och underhållsåtgärder kan bidra till effektivitetsökningar. Förbättringarna ska kunna ske på såväl kort som medellång och lång sikt. En första delrapport ska lämnas i oktober i år, och slutrapportering ska ske nästa år den 29 februari.

Regeringen har därmed lagt grunden för bättre underhåll och investeringar i järnväg de kommande åren. Järnvägen ska, steg för steg, bli tillförlitlig och robust. Något annat är inte acceptabelt.

Anf. 18 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka statsrådet för svaret på min interpellation, även om jag inte tycker att jag har fått svar på de tre frågor jag ställde.

Jag skulle vilja börja med den första frågan om finansieringen av de 800 miljonerna. Precis som statsrådet sade presenterades regeringens så kallade tågsatsning stort vid en presskonferens den 8 april där Alliansens samtliga partiledare deltog. Jag, som länge stridit för mer pengar till järnvägen, satt som klistrad vid datorn och lyssnade. Jag måste säga att 800 miljoner är en början, så jag blev uppriktigt glad över vad jag hörde.

På frågan var pengarna skulle tas ifrån svarade Göran Hägglund och Maud Olofsson: Det är helt nya pengar. Göran Hägglund slog också fast att de 800 miljonerna skulle finnas med i det som förut kallades tilläggsbudgeten. Döm om min förvåning när jag fick det som nu kallas vårändringsbudgeten knappt en vecka senare. I den fanns nämligen inte ett ord om dessa 800 miljoner. Vi har därefter fått reda på att de 800 miljonerna inte är några nya pengar; de är ett lån. Trafikverket får låna pengar ur sin anslagskredit till regeringens järnvägssatsning.

Vid gårdagens möte med trafikutskottet hade vi representanter för både Finans- och Näringsdepartementet och Trafikverket hos oss. De var där för att svara på samma frågor som jag nu har ställt till statsrådet. Vi fick då bland annat veta att trots de extra 800 miljonerna har Trafikverket 400 miljoner mindre i år till drift och underhåll än förra året: 7 miljarder i stället för 7,4 miljarder.

På det sättet fick jag svaret på min andra fråga – den som statsrådet inte alls har svarat på – och det är en oroande uppgift.

Vi fick också veta att Trafikverket i år kommer att ha utnyttjat 1,6 miljarder av sin anslagskredit. Statsrådet säger i sitt svar till mig att Trafikverket får utnyttja sin anslagskredit för att inleda nödvändiga åtgärder inför kommande vintrar. Statsrådet säger också att denna återställs när medel görs tillgängliga 2012.

Nu undrar jag: Vad innebär detta? Innebär det att Trafikverket redan 2012 ska betala tillbaka dessa pengar, eller innebär det att regeringen kommer att efterskänka de pengar som Trafikverket nu får ta ur krediten? Det hoppas jag att Catharina Elmsäter-Svärd kommer att ge mig ett svar på, för det är en viktig upplysning. Jag undrar också: Varför finns dessa 800 miljoner inte med i vårändringsbudgeten, trots att Göran Hägglund sade det så tydligt vid presskonferensen?

Anf. 19 LARS TYSKLIND (FP):

Herr talman! Jag kan börja med att instämma i infrastrukturministerns svar. Jag har väl egentligen inget att andra mot det. Jag tycker dock att det är viktigt att vi här ser på helheten och det långsiktiga perspektivet.

Utan tvekan är det så att regeringen, Stina Bergström och jag har en liknande verklighetsuppfattning när det gäller det långsiktigt eftersatta underhållet av järnvägsnätet. Det är helt uppenbart att regeringen är medveten om och jobbar väldigt långsiktigt och konsekvent med detta. I det sammanhanget är grunden och det som är viktigt naturligtvis det långsiktiga. Anslagsnivån för drift och underhåll har höjts betydligt. Den ligger nu på 5,2 miljarder i stället för som tidigare 3,8 miljarder.

Stina Bergström refererade till processen som pågår i trafikutskottet kring vårändringsbudgeten. Vi hade som sagt en dragnig i trafikutskottet i går med representanter för både regeringen och Trafikverket. Att det finns skillnader mellan år när det gäller drift- och underhållspengar till järnväg var helt uppenbart, och man visade väldigt tydligt vad det berodde på. Det var ett tydligt stapeldiagram, där man såg att den höjda anslagsnivån låg som en trygg och säker grund i botten. Att det sedan blev skillnader berodde på – och det kunde man tydligt se – att det görs extrasatsningar. Det är naturligtvis en följd av att regeringen verkligen jobbar seriöst med frågan för att långsiktigt komma till rätta med det eftersatta underhållet.

Vidare redovisades väldigt tydligt detta med att arbeta med anslagskredit och att det är ett helt naturligt sätt att arbeta. Det beror mycket på att man inom just detta område är väldigt beroende av flexibilitet och att kunna göra insatser. Man visade hur anslagskrediterna varit både minus och plus över tid. Det kändes alltså väldigt tryggt. Det är så man arbetar, och man har arbetat så under en lång tid. Detta är ingen ny företeelse. Som generaldirektören för Trafikverket sade har det ur verksamhetens synpunkt ingen betydelse hur man administrerar pengarna och var de kommer ifrån.

Herr talman! Sedan blir det väldigt mycket diskussion om anslagsnivåer. Jag skulle nog vilja framhålla en annan del av arbetet som jag tror är minst lika viktig och där regeringen verkligen jobbar brett, och det är att få det till system så att de pengar som finns används effektivt. Vi har fått en del rapporter från Riksrevisionen som har visat att det historiskt har funnits brister.

Samtidigt, när vi har haft diskussioner i riksdagen i dessa sammanhang, har vi kunnat redovisa att regeringen jobbar väldigt brett för att få till en bättre uppföljning, en bättre analys och även en bättre återsrapportering till riksdagen för att vi ska kunna veta att pengarna används effektivt. Det är alltså en delad frågeställning. Det handlar dels om att tillföra de resurser som krävs och dels om att använda dem effektivt.

Nu blir det mer en diskussion om pengarnas väg fram till verksamheten, men som sagt: Generaldirektören var väldigt tydlig med att det ur verksamhetens synpunkt inte hade någon betydelse på vilken sätt pengarna togs fram. När spaden sattes i jorden märktes inte det.

Prot. 2010/11:102

13 maj

*Svar på
interpellationer*

Anf. 20 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jag tror att vi alla egentligen söker hur och på vilket sätt vi kan få mer infrastruktur för pengarna, och ännu hellre hur mycket tidigare vi kan få infrastruktur. Det gäller nog över hela landet, och särskilt har vi haft fokus inte minst på järnvägen.

När det gäller anslagen, som är det som regeringen förfogar över och som också riksdagen fattar beslut om, är det *en* del – och det redovisade också Lars Tysklind – som Trafikverket har att disponera. Sedan har Trafikverket, precis som andra myndigheter, andra typer av resurser som de har möjlighet att förfoga över. När det gäller Trafikverket har de dels anslaget, som år efter år har höjts. De har även banavgifterna att ta in, som också används till drift och underhåll. Det har dessutom funnits särskilda, tillfälliga satsningar. Sedan har vi detta med anslagskrediten. Det finns ett visst utrymme, just för att kunna ha flexibiliteten över åren.

Då ingår dock också att när en myndighet precis som Trafikverket använder sig av den – jag skulle kunna säga som Stina Bergström; man lånar lite av sig själv – ska det återställas och återbetalas. I fallet med de 800 miljonerna har det tydligt sagts från regeringen att Trafikverket för att redan under innevarande år kunna förbereda sig, inte bara för vintern utan för att bygga upp robustheten, kan arbeta med detta nu och använda sig av anslagskrediten. När höstbudgeten kommer blir man dock kompenserad via anslaget. Det är inte tänkt så att de 800 miljonerna på så sätt ska återbetalas, vilket man annars gör när man använder sig av anslagskrediter.

Detta är det inget konstigt att Trafikverket gör; det tidigare Banverket har gjort precis likadant över åren. Vi kan särskilt tydligt se att man åren 2002–2004 använde sig väldigt mycket av anslagskrediten. Detta görs inte minst för att man har oerhört många olika projekt som går, men också för att vädret har en tendens att variera extra kraftigt – särskilt de två senaste vintrarna. Jag tycker att detta är viktigt att ha med.

Jag tror egentligen att Stina Bergström hade sina förhoppningar när dessa extrapengar presenterades. Vi ska vara väldigt noggranna med att vi när vi tillför pengar också vet att de kan komma att effektivt användas. I den dialog som inte minst jag har med min myndighet Trafikverket kunde vi konstatera att så väldigt mycket mer än detta har de heller inte förmåga att göra av med under innevarande år.

Däremot har vi nu ett underlag där de redan har kommit in med en egen analys av hela järnvägssystemet och hur tillståndet ser ut. Det ligger på längre sikt. Tillsammans med vårt uppdrag om kapacitetsökningen är det ett bra underlag för att se vad som behöver komma till utöver detta under de kommande åren. Nu pratar vi egentligen bara innevarande år.

Då kommer vi också att ha möjlighet att följa, både på Trafikverkets hemsida och genom att få det redovisat, hur man faktiskt har tänkt använda dessa 800 miljoner. Det tror jag också är väldigt intressant, att se hur man kan gå vidare med underhåll och trimningar i Stockholm och Mälardalen. Det gäller till exempel Malmbanan som har haft stora pro-

blem, inte bara på grund av vintern utan också för att det är trångt på spåren.

Svaret på den fråga Stina Bergström ställde är alltså att man normalt sett ska återställa anslagskrediten från sitt eget sparande. I detta fall kommer regeringen att fatta beslut för att kompensera så att man inte ska behöva göra det på samma sätt.

Anf. 21 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Jag tackar Catharina Elmsäter-Svärd för svaret på en av de två frågor jag ställde i mitt förra inlägg. Nu förstår jag lättare och känner mig lugnare. 800 miljoner kronor har Trafikverket fått låna ur sin egen kredit med löfte om att inte behöva betala dem. Så kan man säga. Men jag förstår fortfarande inte varför regeringen har valt att göra på det här sättet.

Statsrådet pratade om Trafikverkets februarirapport, *Situationen i det svenska järnvägsnätet*. Vi är många som har studerat den. Den visar att de nivåer på underhåll och investeringar som vi har i dag kommer att leda till fortsatta försämringar i tågtrafiken. Trafikverket slår fast att det för att undvika ytterligare försämringar behövs minst 1,3 miljarder till under 2011. Det sade man redan i februari. Av dessa behövs 500 miljoner till reinvesteringar, 300 miljoner till trimningsåtgärder och 500 miljoner till ökat underhåll. Det handlar alltså om 1,3 miljarder för att underhålla de spår vi har.

Miljöpartiet föreslår den summan i vår tilläggsbudgetmotion för 2011. Vi föreslår också att regeringen tillför mer pengar till järnvägsinvesteringar redan under 2011, så att vi kan bygga mer järnväg redan i år och så att vi kan återuppta planeringen av höghastighetsbanorna.

Jag vet att både Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm och statsrådet har sagt att 800 miljoner kronor är nog och att det inte skulle gå att hinna underhålla för mer pengar i år. Jag tillåter mig att tvivla på att detta verkligen stämmer. Men om det nu skulle vara så, om Trafikverket för att kunna genomföra underhåll behöver ha en framförhållning på ett eller ett och ett halvt år, är det väl ännu viktigare att regeringen tar ett snabbt beslut om hur mycket pengar man är beredd att satsa på järnvägen om ett år och ett och ett halvt år. På presskonferensen den 8 april lät det som om regeringen gjort det, men jag känner att vi blev lurade där. De besluten är inte tagna.

I regeringens vårproposition kan vi läsa att regeringen inte ens har tagit beslut om årets pengar. "Regeringen kommer att under 2011 fatta nödvändiga beslut för att skapa det utrymme som krävs för att öka insatserna för banhållning med 800 miljoner kronor." Så står det i vårpropositionen. Jag vill fråga Catharina Elmsäter-Svärd: Vad är det för beslut som ska fattas, och varför kunde de besluten inte fattas innan regeringen gick ut och slog på stortrumman den 8 april?

Anf. 22 LARS TYSKLIND (FP):

Herr talman! Jag har egentligen inte så mycket att tillägga. Men jag tycker att det är väldigt bra att infrastrukturministern ger ett så tydligt besked om att det är 800 miljoner och att det de facto är nya pengar. Man har från Trafikverkets sida konstaterat att det är ett viktigt stöd i det långsiktiga arbetet för att öka järnvägsnätets tillförlitlighet.

Att Trafikverket nu på sin hemsida redovisar detta objekt för objekt gör det väldigt konkret. Det är naturligtvis ett utslag av det arbete som regeringen och myndigheterna har gjort för att effektivisera användningen av pengar. Man visar svart på vitt vart pengarna går. Lite kopplat till den föregående interpellationsdebatten kan man utläsa till exempel att Öresund och väst skulle få ungefär 170–180 miljoner. Man kan se vart pengarna går, och det blir väldigt konkret.

Som sagt är det viktiga beskedet att det är nya pengar. Det är ett väldigt tydligt svar på frågan. Anslagskredit är ett naturligt sätt att arbeta. Det har vi också fått besked om.

Anf. 23 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Stina Bergström säger att regeringen borde fatta ett snabbt beslut och snabbt tala om hur mycket pengar som borde tillföras. Det kan vara en aspekt som är helt okej, men samtidigt väldigt farlig. Ska vi verkligen mena allvar med att bygga upp en robusthet i järnvägen tror jag att det är minst lika viktigt att veta vad det är som behöver göras, när det kan göras och vad det kommer att kosta. Då är Trafikverkets rapport som kom i februari ett bra underlag. Man tittar på livslängden på det vi redan har i systemet med signalsystemen, bärigheten och så vidare. Det är faktisk kunskap som till vissa delar är ny. Man fångar även in kunskap om vad det är som gör att driften och underhållet inte fungerar på det sätt som vi har tänkt oss. Hur ser det ut med forskningen och kunskaperna? Det finns en hel del tomma luckor även där.

Vad som också kan vara bra att känna till är att vi hur snabbt vi än fattar beslut har den ständiga kampen med tiden. Bara som ett exempel: Om vi har 6 000 växlar som skulle behöva åtgärdas och kan klara av 200 per år tar det 30 år att gå igenom alla växlar. Det är på tok för långsamt, men det är samtidigt en verklighet som vi ska förhålla oss till. Det kan vara ganska intressant, herr talman, med ett perspektiv på hur lång tid det tar att vidta åtgärder i järnvägssystemet eller bygga nya järnvägsbanor och räls.

Det är väldigt intressant att den myndighet som har ansvar för att tala om vad man behöver ha in också kommer med bra information. När tidningen Riksdag & Departement tittar tillbaka kan vi konstatera att det dåvarande Banverket under åren 2000–2006 fick betydligt mindre när de äskade av den socialdemokratiska regeringen. Men de facto har man under åren 2007–2011 sammantaget fått mer än man äskat. Det här kan man hålla på och raljera hur mycket man vill om, men det sätter också fingret på det som är problematiskt.

Nu har vi tagit ett krafttag, för vi ser betydelsen av vad som händer när trafiken ökar. Allt fler människor tar tåget och fler inom näringslivet vill transportera med tåget. Då ökar trycket. Då ökar också naturligtvis behovet av att reinvesteringar, underhåll och drift kommer i kapp. Därför har vi höjt anslaget med över 40 procent de senaste åren.

Sedan kan man alltid fundera på om det är tillräckligt. Vi har nu konstaterat att vi redan i år tillför ytterligare pengar i dialog med Trafikverket utifrån vad de faktiskt mäktar med att kunna göra av med. Vi säger också i den skrivning som kom i våras att vi kommer att fatta fler beslut om det som behöver göras sedan utifrån de uppdrag som vi nu har givit och som ganska snart ska komma tillbaka till regeringen. Hur och på

vilket sätt kan vi öka kapaciteten i järnvägssystemet? Det är jätteviktigt. Hur och på vilket sätt kan vi ta hänsyn till behovet av den arbetspendling som sker inte minst i våra storstadsregioner? Detta är ett stort behov som vi har.

Om vi inte skulle göra någonting från regeringens sida utifrån den åtgärdsplan för de kommande tolv åren som vi beslutat om vet vi i dag att kapacitetsproblemen och flaskhalsarna skulle kvarstå. Det är precis det vi vill undvika. Stina Bergström och jag har möjligtvis ett gemensamt intresse av att järnvägen ska bli bättre. Jag tror att vi är något på spåren!

Anf. 24 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Jag tror också att vi har ett gemensamt intresse.

I sitt interpellationssvar säger statsrådet en viktig sak som jag vill ta upp avslutningsvis. Det gäller järnvägens vinterberedskap. Statsrådet säger att ansvaret för förbättrad vinterberedskap ligger hos samtliga aktörer inom järnvägsbranschen, och det är sant. Det är ett ansvar som delas mellan Trafikverket, de underentreprenörer som sköter underhållet av spåren, alla de bolag som bygger de nya spåren samt de olika operatörer som kör på spåren.

Vi vet också att delat ansvar kan bli ingens ansvar. Vi har diskuterat detta tidigare här i kammaren, Catharina Elmsäter-Svärd och jag. I en fråga är vi rätt överens, har jag känt: Det handlar inte bara om att anslå mer pengar till järnvägen. Det handlar också om att se till att de används så effektivt som möjligt.

Jag vill därför avslutningsvis återkomma till min tredje fråga om vilka åtgärder statsrådet tänker vidta för att undvika problemet i tågssystemet kommande vintrar och också alla andra årstider. Vem ska få huvudansvaret för att tågen kommer i tid?

För att tala klarspråk: Är det inte dags att nu stoppa avregleringen, Catharina Elmsäter-Svärd? Är det inte dags att se till att järnvägen fungerar innan vi släpper in fler aktörer som ska dela på ansvaret?

Anf. 25 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! När jag lyssnar på flera av aktörerna som varit med i den marknadsöppning eller avreglering som skett när det gäller godstrafiken sedan 1988 är det inte många som ställer sig upp och säger att de vill gå tillbaka till hur det var förr. Det har utvecklats väldigt många mer nya koncept.

När det gäller marknadsöppningen på persontågssidan är vi ännu inte riktigt där. Däremot har vi kunnat se viss upphandlad trafik som har givit ett utbud för resenärerna i både pris och tider så att de har fått ett val. Det är egentligen grunden som vi ser.

Oavsett ambitionen med en marknadsöppning från ett resenärsperspektiv har vi det grundläggande problemet med kapacitetsbristen. Den är den som vi nu successivt bygger bort, men det tar tid. Vi koncentrerar oss på att vårda det vi har.

Vi har ett kraftigt eftersatt underhåll inte minst på reinvesteringssidan. Det är därför som vi har höjt anslagen. Det gör det också möjligt att kunna gå vidare i snabbare takt.

Problem i vinter när det gäller tågen är de facto inte ett vinterproblem. Men det blir desto mer besvärligt när det är kallt och mycket snö.

Jag hade för inte så länge sedan en ny träff med alla aktörer där vi nu fokuserar på: Hur och på vilket sätt kan information till resenärer bli mycket bättre och informationen sinsemellan?

Det handlar också om att de som kör tågen har god tillgång till fordon. Det är inte heller så lätt. I går var jag och provåkade SJ:s nya Regina-tåg som ska ersätta X2000-tågen. De kommer successivt in. Man räknar med att ha 20 nya tåg efter sommaren. Det finns en hel del som vi gör.

Överläggningen var härmed avslutad.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 10.23 på förslag av andre vice talmannen att ajournera förhandlingarna i cirka tio minuter i väntan på att finansminister Anders Borg (M) skulle infinna sig i kammaren för att lämna svar på interpellation 2010/11:296.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 10.30.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 10.30 på förslag av andre vice talmannen att ajournera förhandlingarna i ytterligare fem minuter i väntan på finansminister Anders Borg (M).

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 10.35.

5 § Svar på interpellation 2010/11:296 om stimulans av bilpooler

Anf. 26 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Jonas Sjöstedt har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att stimulera bilpoolernas verksamhet. Han föreslår att bilpoolernas fordon ska undantas från trängselskatt.

Huvudsyftet med trängselskatten är att minska trängseln i trafiken. Utgångspunkten är därför att samtliga bilar som passerar betalstationerna också ska betala trängselskatt. Alla bilar som kör i det skattebelagda området ger upphov till trängsel. De bidrar också till att försämra luftkvaliteten. Detta gäller även för bilar som ingår i en bilpool. Regeringen har därför inte några planer på att undanta bilar som ingår i en bilpool.

Jonas Sjöstedt föreslår även att momsen på bilpoolernas verksamhet ska sänkas till 6 procent. Momsreglerna är harmoniserade inom EU. I

Prot. 2010/11:102
13 maj

*Svar på
interpellationer*

EU:s momsdirektiv finns en lista över vilka varor och tjänster som medlemsstaterna får ha en reducerad moms på. Bilpoolernas verksamhet finns inte med på listan. Därför kan vi inte sänka momsen på bilpoolerna.

Jonas Sjöstedt föreslår också ökade möjligheter att ge bidrag, garantier eller riskkapital till poolerna när de startar upp. Jag ser inga skäl till att staten skulle särbehandla bilpooler ekonomiskt på detta vis. De flesta svenska bilpooler har dessutom tillkommit och verkar helt utan offentligt stöd.

Mot denna samlade bakgrund avser jag inte att vidta några åtgärder i frågan.

Anf. 27 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Jag tackar finansministern för svaret. Jag frågade i min interpellation vilka åtgärder finansministern avser vidta för att stimulera bilpoolernas verksamhet. Även om jag tackar för svaret måste jag medge att det var lite tunt med åtgärder när det gäller vad man tänker göra för att stimulera bilpoolerna. Närmare bestäms var det ingen åtgärd alls som föreslogs i svaret.

Jag beklagar det eftersom bilpoolerna spelar en positiv roll ur miljösynpunkt. Det har gjorts rätt omfattande studier som visar att den som väljer att vara med i en bilpool i stället för att ha en egen privatbil kör mindre bil. Det leder dessutom till att man behöver mindre parkeringsutrymme i städerna. Man använder också nästan alltid miljöfordon i bilpoolerna. Det finns alltså starka miljöskäl och klimatskäl till att gynna bilpoolernas verksamhet.

En studie från Vägverket visar att en familjemedlem som är med i en bilpool i stället för att ha privatbil släpper ut 400 kilo mindre koldioxid per år. Räknat per bil i bilpoolerna blir det 7 ton mindre koldioxid per år. Med tanke på att så mycket som var fjärde svensk kan tänka sig att vara med i en bilpool kan detta vara ett utrymme för en ganska betydande minskning av utsläpp av växthusgaser. Det är bakgrunden till min fråga. Jag tycker att detta är aktuellt.

Jag skulle vilja ifrågasätta några av de argument som finansministern för fram. Minskar inte trängseln med bilpooler? Jo, om man minskar sitt bilåkande med 30 procent minskar rimligen också trängseln. Om det krävs betydligt färre bilar som ska parkeras inte minst i innerstäderna minskar också trängseln. Jag menar att det finns ett argument med bärighet för att man ska kunna behandla bilpoolerna på ett särskilt sätt när det gäller trängselavgifter, inte minst om det också handlar om miljöfordon.

När det gäller momsen kan det naturligtvis vara så att EU inte tillåter detta. Men har finansministern och Finansdepartementet hört med EU? Har man sett på andra länder om det finns ett sätt att lösa detta? Det låter ganska rimligt att kunna ha samma moms på ett taxiföretag eller på kollektivtrafik som på en bilpool.

När det gäller ekonomiska garantier är det inte ovanligt att man väljer att stimulera saker ekonomiskt i ekonomisk politik. Vi kan se på både ROT- och RUT-avdragen och diskutera dem länge. Det är egentligen en sorts stimulans av hela branscher. Varför då inte kunna stimulera en bransch som gör uppenbar ekologisk nytta i stället för någon som kanske inte gör det i samma omfattning?

Som helhet, herr talman, tycker jag att detta visar på någonting som är en svaghet i den svenska budgetpolitiken – frånvaron av klimatperspektiv. Nästan varje budgetåtgärd man vidtar kan räknas om i klimatpåverkan. Här finns ett tydligt samband. Ökad privat konsumtion har en mycket större klimatpåverkan än ökad samhällelig konsumtion har. Det finns en rad beräkningar som visar att sambandet kan vara så mycket som tre gånger starkare. Det regeringen gör i sitt budgetförslag är att kraftigt öka möjligheterna till privat konsumtion, framför allt för de grupper som har relativt goda inkomster. Det är de som redan utgör den tyngsta klimatbelastningen sammantaget.

Jag undrar hur Finansens klimatanalys ser ut. Gör man någon klimatteffektanalys av sina olika skatteförslag över huvud taget?

När jag ser på politiken får jag intrycket att man verkar vara mer intresserad av kolhydrater än av koldioxider på Finansdepartementet med tanke på att man sänker restaurangmomsen. Det är också en ganska tveksam fördelningspolitisk åtgärd.

Det kan jämföras med Vänsterpartiets budgetförslag som innebär ganska massiva offentliga investeringar. Det är något som jag tycker att det finns för lite av i Sverige dag när det gäller ett modernt järnvägsnät, alternativ energi och energisänkning av fastigheter.

På det sättet har den ekonomiska politiken ett ansvar för klimatpolitiken. Först när den ekonomiska politiken väger in klimateffekterna får man också en verklig effekt på reduktionen av växthusgaser. Man kan säga att bilkooperativ och bilpooler är en liten fråga i sammanhanget men ändå en symbolisk sådan.

Anf. 28 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Jag har inte för avsikt att föra en generaldebatt om ekonomisk politik med Jonas Sjöstedt med anledning av en interpellation om bilpooler utan tänker hålla mig lite snävare till frågeställningarna om bilpoolerna.

Det är naturligtvis bra med bilpooler. Vill folk lösa sitt bekymmer med att köpa bil genom att ingå i en bilpool och därmed slippa kostnaden, stora avskrivningar och räntor på en bil är det säkert klokt. Många människor konsumerar säkert alldeles för mycket bil relativt vad de har råd med.

Det är följaktligen redan ekonomiskt lönsamt att ingå i en bilpool. Man delar på en del fasta kostnader för att äga en bil. Huruvida detta leder till att man åker mer eller mindre bil är däremot relativt oklart. I de genomgångar jag har fått av mina tjänstemän säger de att internationella studier pekar på relativt osäkra effekter, och det är inte så konstigt. Det mest rimliga är att tro att de människor som har för avsikt att åka väldigt lite bil är de som kan tänkas gå in i en bilpool. Ska detta ha en effekt ska det naturligtvis vara så att de dessutom åker mindre bil än vad de annars skulle ha gjort. Om det är ett antal personer som inte hade tänkt åka bil i någon större utsträckning som väljer att ha en bilpool och där inte heller åker bil i någon större utsträckning är effekten naturligtvis mycket begränsad.

Vi har också vidtagit en del åtgärder på det här området. Vägverket har haft i uppdrag att informera om fördelarna, inte minst de ekonomiska, med detta. Det tycks ha fungerat.

Låt oss anta att vi tar Jonas Sjöstedts fundering på allvar och säger: Vad är det vi vill uppnå här? Ja, vi vill uppnå mindre trängsel och mindre CO₂. Som ekonom vet man att man alltid ska gå på den mest näralligande åtgärden för att korrigera den brist eller den externalitet vi har här. Då är det rätt uppenbart att Jonas Sjöstedt i stället borde föreslå höjda biltullar respektive höjd CO₂-skatt. Det skulle direkt åtgärda de två problem han vill komma åt. Att i stället välja subventioner till bilpooler, som har en relativt tveksam effekt och som med mycket stor sannolikhet har mindre effekt än höjda tullar respektive höjd CO₂-skatt, verkar konstigt.

Ur det perspektivet skulle jag föreslå att Jonas Sjöstedt funderar på om han inte i stället ska föreslå höjda biltullar och höjd CO₂-skatt givet vad hans utgångspunkt är.

Ur mitt perspektiv är Sverige ett av de mest klimatambitiösa länderna i världen. Vi har varit pådrivande i EU och också tagit på oss egna åtaganden som är mycket långtgående. Det här följer vi upp med en omfattande arsenal av egna instrument som är bättre och mer välvägd än praktiskt taget alla andra länders. Vi deltar i EU:s handelssystem, men vi har också en mycket hög egen CO₂-skatt. På sikt får vi kanske en gemensam europeisk CO₂-skatt via kommissionens förslag till energidirektiv. Det ligger på en femtedel av den svenska nivån. En femtedel av den svenska nivån är så långt som de mer ambitiösa länder EU kan tänka sig att gå.

Vi ska göra en avstämning 2015. Vi har minskat nedsättningarna i den icke-handlande sektorn. Det kan vi gärna fortsätta att göra. Det finns inget skäl att göra ett stopp vid 15. Vi har en hög CO₂-beskattning. Vi har aktiva insatser internationellt för att globalt minska CO₂-utsläppen. Det är viktiga åtgärder som jag gärna står upp för och som jag tycker fungerar väldigt väl i grund och botten.

När vi gör avstämningen 2015 får vi bedöma om det behövs mer insatser eller inte. Finansdepartementets bedömning har varit att det inte behövs i dagsläget givet att vi under den förra mandatperioden fattade viktiga beslut, till exempel om beskattningen av biodrivmedel och nedsättningarna utanför den handlande sektorn.

Jag vill också påpeka att vi för någon vecka fattade beslut om att förstärka KI:s uppdrag att utvärdera den ekonomiska politiken och miljöpolitiken utifrån samhällsekonomisk effektivitet och de mål för hållbarhet som riksdagen har ställt upp. Jag föreställer mig att den rätt betydande resursöverföring som då också sker till KI kommer att ge oss bättre beslutsunderlag på sikt i linje med vad Jonas Sjöstedt efterfrågade.

Anf. 29 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Det stämmer att det är en ekonomiskt bärkraftig verksamhet att ha bilpooler i olika former. Samtidigt bygger de klassiska bilkooperativen på idealism. Människor arbetar på sin fritid för att bära upp de här kooperativen, och de gör det av miljömedvetenhet. De vill ha gemensamma lösningar som är bättre för miljön. Jag menar att det är någonting som statsmakten kan och bör stimulera. Jag beklagar avsaknaden av konkreta förslag i den riktningen.

Det är riktigt att siffrorna är osäkra när det gäller hur mycket bilåkan-
det minskar. Vägverket har gjort en studie där man också understryker att
det finns en betydande osäkerhet, men man hamnar på siffran 30 procent.
Det är en ganska betydande minskning. Det finns de som ersätter att ha
egen bil med att vara med i en bilpool och de som ersätter en andra bil
med att vara med i en bilpool.

Det finns säkert betydligt effektivare åtgärder när det gäller CO₂-
utsläppen från bilar. Dit hör både biltullar och CO₂-skatt. Det är någon-
ting som vi är varma förespråkare av, till och med varmare än Modera-
terna skulle jag vilja påstå. Men det goda måste ju inte vara det bästa
fiende. Ett batteri av åtgärder kan ofta vara det bästa, och man kan an-
gripa ett problem från många olika håll.

Jag menar att ambitionsnivån i klimatpolitiken är helt otillräcklig. Vi
släpper ut fem eller sex gånger så mycket per person som den här plane-
ten tål. Kyotoprotokollet ligger tyvärr långt under det som krävs om vi
ska klara detta. Jag menar att Sverige ska vara en ekonomi som förenar
en ansvarsfull hållning i klimatfrågan med att vara en industrination och
en välfärdsstat. Då krävs det att vi gör betydligt mer. Det krävs stora
kvalitativa steg, inte minst vad gäller offentliga investeringar.

Den svenska koldioxidskatten har mycket riktigt varit en lyckträff.
Den var också väldigt förutseende. Den har varit en viktig del av politi-
ken, men den rör inte på detta att vi släpper ut fem eller sex gånger så
mycket växthusgaser per person som den här planeten tål. Vi kan inte ha
något annat mål än att ligga på det som är globalt hållbart. Därför är det
obegripligt att regeringen är så nöjd.

Dessutom vilar en väldigt stor del av de svenska utsläppsreduktioner-
na på CDM-åtgärder. Vi köper ganska tvivelaktiga åtgärder i andra län-
der. Många vetenskapsmän säger att detta har en mycket vag eller svår-
verifierbar effekt för att minska utsläppen av växthusgaser. Vi har en helt
otillräcklig politik på hemmaplan. Vi har en järnväg som förfaller, ett
investeringsstöd till bostäder som inte inriktas på energisnaring i till-
räcklig grad och otillräckliga satsningar på alternativ energi till exempel.
Här spelar den ekonomiska politiken en avgörande roll.

Jag menar att regeringen saknar trovärdighet i den här frågan. Det ul-
timata beviset på det är planerna på att sälja Sveriges överskott på ut-
släppsrätter. Om den här regeringen gör det slänger man bort det svenska
folkets ansträngningar på klimatområdet under många år. Det kommer
till exempel att eldas upp, kanske bokstavligen, i ett polskt kolkraftverk.
Om ni väljer att sälja överskottet av utsläppsrätter eller inte är ett test på
om ni har någon trovärdighet i klimatfrågan.

Sammantaget tycker jag inte att det finns någon grund för den här
nöjdheten. Det finns en väldigt dålig koordinering mellan ekonomisk
politik och klimatpolitik. Jag vågar säga att det inte finns någon koordi-
nering alls när man ser vad som föreslås i statsbudgeten. Det här behöver
vi. Ska vi klara klimatproblemen, ska Sverige bli en föregångare som
visar att det här går att kombinera, måste vi ha en helt annan ekonomisk
politik i Sverige som väger in effekterna av påverkan på klimatet.

Anf. 30 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Jonas Sjöstedt och jag har väldigt olika grundläggande
syn på politik. Jag ser politik som en övning i att hitta samförstånd, kom-

promisser och gemensamma lösningar. Jonas Sjöstedt tycker att vi ska hitta skillnader, nagelfara och driva upp dem så att vi kan skapa bilden av att det finns väldiga motsättningar.

Det är naturligtvis inte så att regeringens politik är helt otillräcklig. Låt oss till att börja med se detta lite realistiskt. Vi är ensamma om ett 40-procentigt mål för reduktioner. Vi är de starkaste anhängarna av att EU ska gå vidare och ta bort 80–90 procent av sina utsläpp.

Vi har varit pådrivande i möte efter möte för att få fram effektiva EU-åtgärder, till exempel nu en gemensam CO₂-skatt. Vi lade all energi som över huvud taget kunde uppbådas på att driva frågan internationellt under ordförandeskapet och inför Köpenhamn. Statsministern har i praktiskt taget varje internationellt sammanhang drivit denna fråga på ett helt annat sätt än någon annan stats- eller regeringschef, med undantag av våra nordiska grannländer. Bedömningen att det är helt otillräckligt är en beskrivning som står i kontrast till den bild vi har. Vi har en bred enighet i Sverige om att vi ska vara ett föregångsland i miljöhänsen. Ska vi vårda den enigheten eller låtsas att vi är oense? Min uppfattning är att vi ska vårda den enigheten.

Finansdepartementets bedömningar är att vi är på god väg att uppnå de mål vi har för minskade CO₂-utsläpp. Man kan göra andra bedömningar, men då får man redovisa dem och på vilka grunder beräkningarna görs. Våra opolitiska tjänstemän har gjort så goda bedömningar de kunat, och deras slutsats är att vi är på god väg att uppnå detta. Det bygger bland annat på att vi under förra mandatperioden vidtog viktiga kompletterande åtgärder. Vi har till exempel haft noll CO₂-skatt via den drivmedelsåterbetalning av diesel som Jonas Sjöstedts partivänner i riksdagen var med och röstade igenom under Göran Persson-åren. Den avtrappar vi nu så att det i stället blir CO₂-skatt där.

Hela den icke-handlande sektorns nedsättningar har vi tittat igenom. Vi har lagt en plan fram till 2015 om hur de ska fasas ut, och man kan naturligtvis enkelt gå vidare med det. Vad är poängen med det? Jo, poängen är förstås att vi där får utsläppsreduktioner för 20–30 öre, inte 1 krona som för den generella CO₂-skatten, och definitivt inte de 3, 4, 5 kronor som man kan uppnå genom mer ineffektiva åtgärder.

Låt oss se vad som sker med Sverige nu. Enligt de redovisningar jag har fått har vi en vindkraftsutbyggnad på den nordiska elmarknaden, mellan Sverige och Norge, på 27 terawattimmar. Senast i dag har vi fått rapporter om att SCA planerar ett nytt vindkraftverk på 2 terawattimmar. Här har vi alltså vindkraft som har lägre styckkostnader för att byggas än de finska kärnkraftverken, och de byggs ut i mycket snabb takt. Det är naturligtvis en väldig fördel om en större del av Sveriges energiförsörjning kan ske i ett så genuint hållbart energislag som vindkraft.

Då är frågan: Vad gör vi politiskt? Lite av varje lite överallt? Nej, vi gör det som är mest effektivt eftersom vi alltid ska vårda skattebetalarnas pengar; det finns alltid andra viktiga ändamål som vi kan använda resurser till. Låt oss ställa det i kontrast till internationella insatser där vi naturligtvis ska göra vad vi kan. Vi har både i Världsbanken och i FN-sammanhang varit drivande för att dessa insatser ska kvalitetssäkras. Många andra länder har en motsatt syn, men det har varit en mycket tydlig svensk position.

Om vi kan hjälpa länder med en svår ekonomisk utveckling att få ett mer hållbart energisystem har det självklart dramatiskt mycket större effekt på utsläppen än om vi till exempel väljer att subventionera bilpooler. Vi vet egentligen inte ens om dessa bilpooler leder till mindre bilåkande.

Prot. 2010/11:102
13 maj

*Svar på
interpellationer*

Anf. 31 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Jag delar inte finansministerns syn på ambitionsnivå. Sverige har en stor del av sina utsläppsminskningar i CDM-åtgärder och har också drivit att EU ska ha detsamma. Sverige har gått emot att EU ska höja ambitionsnivån på reduktion till 30 procent inom Europeiska unionen medan andra länder är för det. Storbritannien, som har en högerregering, har annullerat sitt överskott på utsläppsrätter. Sverige överväger att sälja dem, en bankrutt i så fall i klimatpolitiken.

Ja, man kan göra mycket genom ekonomiska styrmedel – genom handel med utsläppsrätter, genom skatter – men inget tyder på att vi kan komma ned till det som är globalt hållbart, ett och ett halvt ton per person, om vi inte även gör strukturella investeringar, till exempel i järnvägsnät, hur vi bygger, hur vi renoverar, hur vi satsar på energin. Här är det tomt vad gäller regeringens politik, menar jag. Man satsar i stället på sänkt restaurangmoms och ett femte jobbskatteavdrag. Vi behöver investera, inte konsumera i första hand om vi ska lösa klimatfrågan.

Ser vi på vindkraften ligger vi mil efter länder som Spanien och Tyskland. Vi skulle kunna göra betydligt mer genom ganska enkla åtgärder som nettoinmatning och genom att gynna vindkraftskooperativ, vilket man dröjt med under väldigt lång tid. Sedan behövs också en större satsning på certifikatsystemet. Det som Anders Borg säger är intressant, nämligen att vindkraften i dag är konkurrenskraftig gentemot kärnkraften. Vi behöver ingen kärnkraft. Vi behöver bygga ut alternativen i stället.

Att ställa om samhället i miljövänlig riktning menar jag är nödvändigt av miljöskäl, men det är också god ekonomisk politik. Alla kommer att tvingas göra det. Gör vi det först har vi en fördel, inte minst med tanke på oljepriset som kan rusa i höjden från dagens redan mycket höga nivå. En liten men ändå en del av det är att ge människor ett alternativ till bilen. Det kan man göra på många sätt. Ett av dem är att stimulera bilpooler. Jag menar att ointresset för att göra det, avsaknaden av konkreta förslag, tyvärr är ytterligare ett bevis på att vi har en regering som i grunden är nöjd med att göra alltför lite i klimatfrågan.

Anf. 32 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Frågan om bilpoolerna är det som står i centrum för den här diskussionen. Vår uppfattning är att vi inte kan göra den nedsättning av momsen som efterfrågas här eftersom listorna från EU beträffande den gemensamma moms lagstiftningen är mycket tydliga på den punkten. Vi anser inte heller att det är en effektiv åtgärd för att minska trängsel eller klimatutsläpp eftersom det inte finns några entydiga eller starka belägg för att det har några dramatiska effekter på bilåkandet och utsläppen.

Jag kan dela Jonas Sjöstedts entusiasm för bilpooler utifrån en mer allmänekonomisk synvinkel. Det är bra att människor vårdar sina pengar

och inte konsumerar mer bil än nödvändigt. Det är klart att det är positivt när människor driver saker av idealism. Ett bra samhälle präglas av att vi driver saker av idealism, men all form av idealism behöver inte ha statsstöd eller kommunsubventioner i botten. I idealismen ligger just att man gör det ändå.

När det gäller CDM:en, alltså de klimatmekanismer vi har, flexibla mekanismer utanför Sveriges gränser, vill jag påpeka att de har två mycket positiva egenskaper. För det första ger de stora klimateffekter, och det här är ett globalt problem. För det andra är det en solidaritetshandling för Sverige. Vi är redan världens mest ambitiösa land när det gäller bistånd, och det är alldeles självklart att vi också när vi diskuterar klimatpolitik ska göra det utifrån en solidarisk utgångspunkt. Det finns fattiga länder som behöver få växa. Det är enda sättet att utrota fattigdom bland miljarder människor. Då måste de få energisystem som gör att de kan få en vettig levnadsstandard.

Klimatfrågan kan givetvis lösas. Det är inte svårt att veta hur vi skulle göra för att få en hållbar klimatpolitik. Redan vid 30, 40, 50 eller 60 öre i global CO₂-skatt, eller för den delen enbart i USA och Kina, skulle vi förmodligen komma ned i utsläppsnivåer som ledde till hållbarhet. Om vi fick en global skatt som närmade sig den svenska skulle jag säga att detta med stor sannolikhet kunde lösas.

Som sagt delar vi inte, herr talman, uppfattningen om bilpooler, men jag tackar Jonas Sjöstedt för en mycket trevlig debatt.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Hänvisning av ärende till utskott

Föredrogs och hänvisades
Skrivelse
2010/11:134 till arbetsmarknadsutskottet

7 § Anmälan om inkomna faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen

Andre vice talmannen anmälde att följande faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen inkommit och överlämnats till utskott:

2010/11:FPM106 Förordning om elektroniskt offentliggörande av Europeiska unionens officiella tidning *KOM(2011)162* till konstitutionsutskottet

2010/11:FPM107 Meddelande om en strategi för förbättringar av kvalitetssystemet för europeisk statistik *KOM(2011)211* till finansutskottet

2010/11:FPM108 Rättsligt bindande avtal inom Forest Europe *KOM(2011)177* till miljö- och jordbruksutskottet

8 § Bordläggning

Prot. 2010/11:102

13 maj

Anmälades och bordlades

Motioner

med anledning av skr. 2010/11:90 Nordiskt samarbete 2010

2010/11:U16 av Karin Åström m.fl. (S)

2010/11:U17 av Jan Lindholm (MP)

Näringsutskottets betänkande

2010/11:NU24 Ändring i patentlagen – nya medicinska användningsområden

Arbetsmarknadsutskottets betänkande

2010/11:AU8 Ändrade regler om övertid och skyddskommitté m.m.

Justitieutskottets betänkande

2010/11:JuU26 Genomförande av rådets rambeslut om kampen mot organiserad brottslighet

Skatteutskottets utlåtande

2010/11:SkU25 Grönbok om mervärdesskattens framtid

Trafikutskottets betänkande

2010/11:TU20 Ändrade regler för elektroniska kommunikationer och andra IT-politiska frågor

Miljö- och jordbruksutskottets betänkanden

2010/11:MJU25 Havs- och vattenmyndigheten

2010/11:MJU26 Utvidgning av Hamra nationalpark

9 § Kammaren åtskildes kl. 10.57.

Förhandlingarna leddes

av talmannen från sammanträdet början till och med 4 § anf. 18 (delvis) och

av andre vice talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

KARI HASSELBERG

/Eva-Lena Ekman

Innehållsförteckning

1 § Anmälan om fördröjt svar på interpellation	1
2 § Svar på interpellation 2010/11:333 om agerande i EU för att riva upp datalagringsdirektivet	1
Anf. 1 Justitieminister BEATRICE ASK (M)	1
Anf. 2 MARIA FERM (MP)	2
Anf. 3 JENS HOLM (V)	2
Anf. 4 Justitieminister BEATRICE ASK (M)	3
Anf. 5 MARIA FERM (MP)	4
Anf. 6 JENS HOLM (V)	6
Anf. 7 Justitieminister BEATRICE ASK (M)	6
Anf. 8 MARIA FERM (MP)	7
Anf. 9 Justitieminister BEATRICE ASK (M)	8
3 § Svar på interpellation 2010/11:339 om Öresundstrafiken	9
Anf. 10 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	9
Anf. 11 LEIF JAKOBSSON (S)	9
Anf. 12 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	10
Anf. 13 LEIF JAKOBSSON (S)	11
Anf. 14 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	12
Anf. 15 LEIF JAKOBSSON (S)	13
Anf. 16 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	13
4 § Svar på interpellation 2010/11:351 om regeringens tågsatsning	14
Anf. 17 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	14
Anf. 18 STINA BERGSTRÖM (MP)	15
Anf. 19 LARS TYSKLIND (FP)	16
Anf. 20 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	17
Anf. 21 STINA BERGSTRÖM (MP)	18
Anf. 22 LARS TYSKLIND (FP)	18
Anf. 23 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	19
Anf. 24 STINA BERGSTRÖM (MP)	20
Anf. 25 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	20
Ajournering	21
Återupptagna förhandlingar	21
Ajournering	21
Återupptagna förhandlingar	21
5 § Svar på interpellation 2010/11:296 om stimulans av bilpooler	21

Anf. 26 Finansminister ANDERS BORG (M)	21	Prot. 2010/11:102
Anf. 27 JONAS SJÖSTEDT (V)	22	13 maj
Anf. 28 Finansminister ANDERS BORG (M)	23	
Anf. 29 JONAS SJÖSTEDT (V)	24	
Anf. 30 Finansminister ANDERS BORG (M)	25	
Anf. 31 JONAS SJÖSTEDT (V)	27	
Anf. 32 Finansminister ANDERS BORG (M)	27	
6 § Hänvisning av ärende till utskott.....	28	
7 § Anmälan om inkomna faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen.....	28	
8 § Bordläggning.....	29	
9 § Kammaren åtskildes kl. 10.57.....	29	

