

Riksdagens protokoll

2011/12:140

Torsdagen den 13 september

Kl. 12.00 – 14.53



Protokoll
2011/12:140

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 6 september.

2 § Avsägelse

Förste vice talmannen meddelade att *Anders Åkesson (C)* avsagt sig uppdraget som suppleant i kulturutskottet.

Kammaren biföll denna avsägelse.

3 § Anmälan om kompletteringsval till kulturutskottet

Förste vice talmannen meddelade att Centerpartiets riksdagsgrupp på grund av uppkommen vakans anmält Rickard Nordin som suppleant i kulturutskottet.

Förste vice talmannen förklarade vald till

suppleant i kulturutskottet
Rickard Nordin (C)

4 § Meddelande om parentation och upprop

Förste vice talmannen meddelade att sammanträdet *tisdagen den 18 september kl. 11.00* skulle inledas med parentation för att hedra minnet av riksdagsledamöterna Johnny Munkhammar, Carina Moberg och William Petzäll. Därefter skulle upprop ske *kl. 11.30*.

5 § Anmälan om inkomna faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen

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

2011/12:FPM181 Direktivet om skydd av EU:s finansiella intressen genom straffrättsliga bestämmelser KOM(2012)363 till justitieutskottet

2011/12:FPM182 Ny EU-förordning om kliniska prövningar KOM(2012)369 till socialutskottet

6 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
Proposition
2011/12:171 till justitieutskottet

EU-dokument
KOM(2012)473 till miljö- och jordbruksutskottet

7 § Anmälan om uteblivet svar på interpellation

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelse:

Interpellation 2011/12:447

Till riksdagen

Interpellation 2011/12:447 Patientens ställning utifrån behov i vården av Gunilla Svantorp (S)

Interpellationen kommer inte att kunna besvaras inom utsatt tid. Skälet är redan inbokade engagemang. Då interpellationen inte kan besvaras vid det riksmöte då den väckts faller den enligt 6 kap. 1 § riksdagsordningen.

Stockholm den 5 september 2012

Socialdepartementet

Göran Hägglund (KD)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditionschef

*Svar på
interpellationer*

8 § Svar på interpellationerna 2011/12:433 och 441 om F-skatt

Anf. 1 Finansminister ANDERS BORG (M):

Fru talman! Leif Jakobsson har frågat mig genom vilka åtgärder jag avser att motverka att arbetstagare blir ofrivilliga eller "falsa" företagare varigenom beskattningen och konkurrens snedvrids samt om jag avser att

ta initiativ i fråga om återkallelse och karenstider för F-skatteinnehav vid skattebrott och i fråga om yrkeskriminella.

Monica Green har frågat näringsministern vad hon avser att göra för att hindra människor från att under slavliknande förhållanden utnyttjas inom transportnäringen och vad hon avser att göra för att stävja problemet med falska F-skattsedlar.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara även på interpellationen av Monica Green.

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

Innan den utvärderingen är genomförd är jag inte beredd att ta ställning till om reglerna för F-skatt behöver förändras.

Anf. 2 LEIF JAKOBSSON (S):

Fru talman! Jag tackar finansministern för svaret. Det är alldeles riktigt att riksdagen har beslutat såsom finansministern återgav. Beslutet var en kompromiss såtillvida att det fanns skarpare beslutsförslag som handlade om att tappa till en del av hålen när det gäller F-skatten.

Anledningen till den här interpellationen i dag är naturligtvis att höra hur jobbet går med utvärderingen och att det sker skyndsamt, för gör det inte det finns möjligheten att en utskottsmajoritet kommer att göra betydligt skarpare tillkännagivanden under höst och vår i riksdagen.

Låt mig först säga att F-skattsedeln i grunden är bra. Det är till och med en alldeles ypperlig uppfinning. Det handlar i grunden om att det ska vara enkelt och bra för människor som vill förverkliga sina livsdrömmar genom att starta egna företag. Det bejakar vi socialdemokrater i allra högsta grad. Det var också en socialdemokratisk regering som införde reformen. Men fel använd kan den hota grundvalarna för vårt näringsliv men också grundvalarna för vår arbetsmarknad. De förändringar som majoriteten genomförde 2009 menar jag till stor del har försämrat både näringslivets villkor och också grundvalarna för arbetsmarknaden. Låt mig bara ta två exempel.

I tisdags var jag tillsammans med Transportarbetareförbundet i Trelleborgs färjehamn för att se hur arbetsmarknaden för lastbilschaufförer snabbt förändras. Det är alldeles uppenbart att svenska chaufförer tvingas att gå över till att bli F-skattare och jobba kvar i sitt gamla företag men inte längre som anställda, utan de får själva ta hela risken.

I svenskregistrerade bilar som kör ut ur landet är svenska chaufförer nu en utrotningshotad art. Typexemplet är ett svenskt åkeri. Den som äger åkeriet äger också ett bemanningsföretag i England. Bemanningsföretaget i England rekryterar F-skattare i Rumänien. Vi talade med många av dem, väldigt öppna människor som berättade om de ekonomiska villkor som de jobbar under, som naturligtvis är helt otänkbara på svensk arbetsmarknad, men också att de inte hade en aning om ifall skatter betalades någonstans över huvud taget.

Det andra exemplet är en intagen, dömd till flerårigt straff med första möjligheten till bevakad frigång om två år, som ansöker om flera F-skatt-

sedlar i en handfull aktiebolag, alla i byggbranschen. På frågan om hur man ska kunna hantera det när man sitter i fängelse är svaret att man får ha en släkting som gör jobben.

De här F-skattsedlarna beviljas. Anders Borg, det kan inte vara rimligt att vi ska ha svenskt näringsliv och svensk arbetsmarknad på det här sättet.

Seriösa företagare som för bara ett halvår sedan sade att de inte vill ge sig in i den där soppan – det kan väl vara ett acceptabelt uttryck i riksdagens kammare – säger i dag: Vi har nu har att välja på att antingen hänga på tåget och kunna vara med och pressa priserna genom att använda de här metoderna som vi egentligen inte vill se i vår bransch, men vi är tvungna att göra det för att inte gå under.

Det är därför som jag har ställt den här interpellationen. Uppmaningen och tillkännagivandet från skatteutskottet handlar inte om att regeringen ska dra det här i långbänk, utan det brådskar rejält att få ordning på de här frågorna.

Anf. 3 MONICA GREEN (S):

Fru talman! Jag tackar Anders Borg för svaret.

Jag hade som sagt ställt den här interpellationen till näringsministern, eftersom jag tidigare har diskuterat frågan med Anders Borg och tycker att det skulle vara på sin plats att även näringsministern sätter ned foten i den här viktiga frågan och att vi säger ifrån att vi inte accepterar falska F-skattsedlar i Sverige. Men arbetet är ju så fördelat inom regeringen att Anders Borg svarar på den. Och ni är kollektivt ansvariga för de beslut ni fattar, så jag förutsätter att Anders Borg tar med synpunkterna till Annie Lööf. Det är viktigt att även näringsministern slår fast de här frågorna, för hon har varit ute och talat på många olika ställen om att göra det enklare med F-skatt, och ni har underlättat att ha bara en uppdragsgivare och så vidare. Alla dessa signaler har gjort att Sverige är det land inom EU där det, åtminstone vad vi har hört talas om, förekommer mest falska F-skattsedlar.

Problemet på de svenska vägarna med att den svenska åkerinäringen just nu håller på att konkurreras ut är inte bara de falska F-skattsedlarna. Det finns också andra sätt att kringgå de svenska reglerna. Man försöker dumpa priserna och vill ha en billig transport till varje pris, kosta vad det kosta vill. Därför lever långradarchaufförer under slavliknande förhållanden. De bor i sina långradare, lagar mat på sina Trangiakök, lever helt enkelt i misär och har i stort sett ingen lön alls.

Oseriösa arbetsgivare pressar de fattiga chaufförerna att ta dessa påhugg – och som Leif Jakobsson mycket riktigt påpekade tvingas nu också de seriösa åkerierna att säga till sina anställda chaufförer att de också måste övergå till att ha F-skattsedel.

Det är ingen bra lösning, och det ger inga bra signaler. Vi håller på att konkurrera ut en svensk näring som har varit bra för oss.

De får ingen lön eller väldigt låg lön. De har ingen semesterersättning, ingen pension och så vidare. De påstår i sina papper att de har F-skattsedel från sina hemländer. Vi talar oftast om att det är fattiga utländska chaufförer som utnyttjas. De påstår sig ha papper från sina hemländer, men när skattemyndigheterna har börjat titta har man i några fall

upptäckt att det inte finns någon F-skattsedel i hemlandet. Bland annat har man upptäckt detta i Polen.

Det är mycket allvarligt, och regeringen måste skynda på arbetet. Vi har cabotageregler inom EU, och vi har sagt att ingen långtradare ska åka tom tillbaka från det land man har transporterat till, vilket är bra för miljön. Vi accepterar detta; det är bra. Dessa regler utnyttjas dock. När man har levererat en last i Sverige åker man inte tillbaka utan tar påhugg efter påhugg och kör inte tillbaka till det land som man enligt reglerna ska göra.

Myndigheterna har inte kraft nog att sätta stopp för detta, och det är därför som regeringen å det snaraste måste sätta in åtgärder för att komma åt dessa problem.

Anf. 4 Finansminister ANDERS BORG (M):

Fru talman! Vi har sagt att det ska göras en utvärdering av F-skattsedeln. Det uppdraget kommer att ges inom några veckor, och sedan måste vi låta dem som gör utvärderingen få komma med resultaten. Det är alltså inget som dras i långbänk, utan redan inom några veckor kommer uppdraget att vara på plats och arbetet sätta i gång.

Det kan vara viktigt att erinra sig att den lagstiftningsförändring som gjordes i grund och botten behöll den struktur vi hade. Lagrådet konstaterade i sitt yttrande att man egentligen inte såg något skäl att ändra lagstiftningen eftersom den materiella innebörden inte förändrades.

Det har heller inte skett någon dramatisk förskjutning över tiden vad gäller ansökningar och avslag. År 2002 hade vi 57 000 nyregistreringar. Det växte till 73 000 år 2006 och sedan till 93 000 år 2011. Det förefaller alltså att ha varit en relativt jämn utveckling. År 2006 avslogs 2,3 procent av alla ansökningar, och 2011 avslogs 2,2 procent. Tendensen verkar alltså vara att det blir fler företag med F-skatt och att det är ungefär samma andel som avslås.

Tittar man på skälen för avslag har det inte heller där skett någon dramatisk förskjutning. Det rör sig om att man antingen inte bedriver näringsverksamhet eller att företagsledaren har gjort sig skyldig till försummelser. Det är huvudskälen till att skattemyndigheterna avslår ansökningarna.

Vi har ett par olika fenomen som pågår samtidigt. Ett är att vi har en växande konkurrens i Europa med alltmer gränsöverskridande utbyte av varor och tjänster. Detta är i grund och botten bra för Sverige, för Europa och för medborgarna i dessa länder. Det leder till att vi får lägre kostnader, bättre produkter och mer samarbete.

Ibland förekommer dock missbruk på olika områden. Jag har själv haft möjlighet att lyssna på vad både fack och arbetsgivare inom transportsektorn uppfattar som problem, och i andra interpellationsdebatter har justitieministern redogjort för en lång rad åtgärder som vi kan vidta mot det som vi bedömer som brottslig verksamhet.

Vid sidan av tendensen med ökad konkurrens i Europa har vi en annan tendens. Det sker en rätt hård strukturrationalisering i kölvattnet av den ekonomiska krisen. Sverige har haft en struktur med många enskilda åkare som har kört med en, två eller tre lastbilar. Nu upplever branschen att det är en hård press där många av dessa slås ut eller tvingas in i olika typer av andra strukturer. Därtill har vi konkurrensen utifrån.

Kombinationen av ekonomisk kris, ökad internationell konkurrens och strukturomvandling i Sverige gör att transportsektorn för närvarande upplever att situationen är pressad.

I ett sådant läge ska vi givetvis följa utvecklingen noga. Ser vi att det har förekommit ren brottslighet, att man frångår regler kring körtider eller att man inte betalar sin skatt får vi, precis som justitieministern flera gånger understrukit, givetvis försöka förbättra samarbetet mellan myndigheterna med alltifrån polisiära resurser till andra delar för att få bort denna typ av missbruk från marknaden. Detta ser regeringen som högt prioriterat.

Anf. 5 LEIF JAKOBSSON (S):

Fru talman! Finansministern säger att direktiven till översynen snart ska läggas fram. Uppfattningen i skatteutskottet när denna kompromiss kom till var dock att det skulle redovisas ungefär vid denna tid, så det är verkligen inte skyndsamt hanterat.

Jag är orolig över finansministerns attityd att detta är saker i marginalen som man får se om man kan justera. Det är att leka med elden. Om människor får bilden av att regeringen inte bryr sig om jobben för vanliga människor samtidigt som socialförsäkringarna inte plockar upp dem som drabbas är det lätt att andra krafter börjar exploatera ilskan.

Samtidigt vill jag säga att jag efter tisdagens studiebesök med Transport i Trelleborg har den djupaste respekt för det sätt som fackförbundet hanterat detta och bemöter de utländska så kallade F-skattarna. Det handlar varken om konfrontation eller om något annat utan om att förklara att det finns ett gemensamt intresse chaufförer emellan. Det handlar om att få dem som lever under dessa förhållanden och som bemannar svenska lastbilar under arbetsvillkor som ingen svensk chaufför skulle acceptera att förstå att det handlar om något gemensamt och att de utnyttjas av systemet.

Det här får inte pågå för länge. Det får inte bli så att arbetstillfällen för vanliga människor försvinner ur landet medan regeringen bara konstaterar att det är ett offer för konkurrensen. Den svenska modellen bygger på att vi accepterar konkurrens och slåss i den, men det ska vara på lika villkor. Ilskan kommer när det är illojalt och när regelverken kringgås. När jobben försvinner på det sättet blir folk förbannade.

Om hela branscher tillåts gå in i gråzoner där det inte längre är ordning och reda vare sig på företagsnivå eller för de anställda och när skatter inte betalas, avtal inte respekteras och det försiggår en massa konstigheter tar det inte lång tid innan den organiserade brottsligheten finns på plats. Det tar inte lång tid innan de kriminella mc-gängen är där. Det har vi sett inte minst i taxibranschen och byggbranschen.

Sätts det inte in åtgärder i tid för att stoppa ett sluttande plan där man börjat lämna regler, lagar och avtal ser den organiserade brottsligheten att här finns en bransch man kan ge sig in i för att tvätta pengar och göra mer pengar. När den organiserade brottsligheten väl har tagit sig in i en bransch är det inte lätt att ta den tillbaka.

Det handlar inte bara om dessa jobb och om det som händer nu. Ska svenska folket känna tillit till den svenska modellen när jobben hotas på grund av illojal konkurrens, kriminalitet och annat måste regeringen slå till snabbt och effektivt för att skydda svenska jobb.

Anf. 6 MONICA GREEN (S):

Fru talman! Jag delar Leif Jakobssons och transportarbetarnas oro, och faktiskt även åkerinäringens oro.

Jag var på Elmia nyligen, där över 30 000 besökare var några dagar och pratade om transportnäringens framtid. Det riktigt kokade av nervositet och ilska över att regeringen är så handfallen. Ni har nämligen inte varit tydliga. Ni var inte tydliga när det gällde byggbranschen; det har vi sett. Sverige förlorade i Laval-målet. Ni är inte tydligare här. Nu kommer svenska jobb att försvinna bara för att vi står upp för den svenska modellen och för att regeringen ser mellan fingrarna med att detta sker. Ni bryr er inte utan säger: Vad bra, vi får lite billigare transporter.

Det sker till priset av att människor utnyttjas under slavliknande förhållanden och till priset av att vi får farligare transporter på våra vägar, om inte vilotidslagarna sköts. Det sker också till priset av att annan brottslighet dras med in, för vad ska man leva på om man inte får någon lön? Det finns alltså all anledning att sätta klackarna i backen och göra en tvärnit.

Jag talar just nu om de falska F-skattsedlarna – att man kommer från andra länder och säger att man har en skattsedel hemifrån, från det egna landet, och de svenska myndigheterna kontrollerar inte detta. Anders Borg talar om hur vi ska få ordning på det svenska F-skattsedelhaveriet. Det är ju bra att det sker en utredning eftersom riksdagen har kört över regeringen i denna fråga, men vi talar om två olika saker. Det kanske Anders Borg också var inne på, att det handlar om flera olika grejer samtidigt.

Illojal konkurrens kan vi inte acceptera, utan man måste följa de regler och lagar som gäller i Sverige. Gärna konkurrens, men på lika villkor! Gärna cabotage – det är bra för miljön om man inte kör tomt tillbaka – men då ska reglerna följas också! Det är därför detta är ett så akut problem. Anders Borg säger att det kan vara ett problem i marginalen och att det ändå inte är särskilt många fler som startas. Då talar han dock om de svenska. Det jag talar om är de falska F-skattsedlar som kommer från andra länder. När skattemyndigheterna har tittat på detta har de sett att man inte betalar skatt i sitt eget hemland.

Detta blir fruktansvärt illojalt, eftersom de svenska åkerierna faktiskt ska betala skatt här och de svenska transportarbetarna ska betala skatt här. Vi kan inte ha det så här. Vi måste ha en ändring, och regeringen måste skynda på frågan.

Anf. 7 Finansminister ANDERS BORG (M):

Fru talman! Det är uppenbart att vi talar om lite olika saker parallellt, men låt mig försöka strukturera det.

Till att börja med har vi frågeställningen om hur vi gör med F-skattsedlarna i Sverige. Jag vill nog ändå hävda att det är ett skyndsamt agerande att vi nu kan lämna ett uppdrag. Det är inte ett direktiv utan ett uppdrag. Vi kan naturligtvis gå tillbaka och titta på hur tiden har varit med tidigare regeringar, men jag skulle säga att det i allt väsentligt är ett skyndsamt agerande och att vi kommer att få ett bättre underlag kring detta.

Jag försökte påpeka, vilket jag tycker är rätt viktigt att klargöra, att vi när det gäller de svenska F-skattsedlarna i grund och botten inte har skäl

att tro att det är något avgörande som har inträffat de senaste fem-tio åren. Skälet till det är att det inte skedde någon avgörande förändring av lagstiftningen, utan det var en förskjutning av lagstiftningen som gjordes. Därför följer också att det är en mer gradvis förändring som har rått och att det är ungefär samma typ av avslag respektive godkännande som tidigare.

Sedan har vi frågeställningen kring konkurrens, transportnäringen, brottslighet, svartarbete och sådant. Låt mig till att börja med säga att det naturligtvis inte är ett marginalproblem om det förekommer brottslig verksamhet. Brottslig verksamhet är viktig, och vi har som justitieministern har redovisat lagt betydande resurser på att bekämpa organiserad brottslighet – från Skatteverkets sida, från Ekobrottsmyndighetens sida och från polisens sida. Såvitt jag förstår uppfattar man att man nu har ett bättre samarbete mellan de olika myndigheterna än vad man tidigare har haft. Det är naturligtvis också viktigt på detta område.

Jag kan dock för den skull inte heller bortse ifrån att det är positivt för Sverige och Europa att vi har mer av samarbete över gränserna. Det betyder att vi inte får vara naiva: Vi ska ha samarbetet, vi ska tjäna på det, de ska tjäna på det – och sedan ska vi se till att vi med gemensamma krafter bekämpar avarter. Det gäller till exempel att man konkurrerar på olika villkor genom att fuska med skatten eller med villkor för körtider och sådant. Det är alldeles självklart att vi ska jobba med det.

Jag kan inte dela beskrivningen av svensk transportsektor som någonting som i grund och botten är en bransch präglad av omfattande regelbrott och brottslighet, utan svensk transportsektor är utsatt för omställning och har bekymmer men är i grund och botten en sund verksamhet som i allt väsentligt i Sverige bedrivs under rimliga förhållanden.

Sedan har jag också lyssnat på både Transportsidan och arbetsgivarvidan, som tydligt har markerat att det behöver göras mer. Det är naturligtvis så att man då får titta över detta och se om det är mer av samarbetet mellan myndigheter för att stoppa brottslighet eller skatteundandragande som kan behövas. Det är där jag tycker att vi står i denna fråga.

Anf. 8 LEIF JAKOBSSON (S):

Fru talman! Vi har från Socialdemokraternas sida redan tidigare lagt fram förslag om hur vi skulle kunna få bort åtminstone de värsta avarterna i den svenska utgivningen av F-skattsedlar – som att dra in vid missbruk och sätta den som har missbrukat F-skattsedeln i karantän. Man kan tänka sig en begränsad tid första gången någon ansöker om F-skatt och att personen får redovisa sina räkenskaper och annat för Skatteverket innan han eller hon får en permanent F-skatt. Det finns en lång rad saker som går att göra.

Fru talman! Exemplet jag tog i min inledning, om intagna på våra fångelser som beviljas F-skatt och som kommer att sitta på anstalt under ganska lång tid, bidrar inte till en näringspolitik som ser speciellt seriös ut om man inte inser att detta är ett problem och att det måste göras någonting åt det. Vi kommer säkert att under hösten lägga fram fler förslag om hur vi ska kunna få F-skatten att bli det den var tänkt att vara, det vill säga ett enkelt sätt för människor att starta företag. Det ska inte vara någonting som förstör både näringslivsklimat och arbetsmarknad.

Finansministern talade också om åtgärderna mot den ekonomiska brottsligheten och samarbetet mellan myndigheterna. Det är bra. Det har blivit mycket bättre – det håller jag med finansministern om. Det jag talade om var dock att stävja att hela branscher öppnas för den organiserade brottsligheten genom att myndigheter och regelverk ser till att det sköts på ett snyggt sätt. Annars biter man sig själv i svansen, så att säga. Vad jag är ute efter är att se till att inte nya branscher blir sådana som domineras av organiserad brottslighet, och det kräver ett aktivt handlande. Det vill vi se nu.

Anf. 9 MONICA GREEN (S):

Fru talman! I går hade vi socialdemokrater rundabordssamtal om transporternas och infrastrukturens betydelse för tillväxten i landet. Det framkom många olika saker under seminariet, men en sak som framkom både från åkerinäringen och från Transportarbetareförbundet var att det är värst i Sverige med de oseriösa transporterna. Den seriösa näringen håller på att slås ut. Då frågade jag: Varför är det värst i Sverige?

Exempel som kom fram i går var att man i Tyskland, Holland och många andra länder har en särskild myndighet. Man nöjer sig inte med att samverka mellan myndigheterna, för det har visat sig att det inte har fungerat. Det faller mellan stolarna. Det faller mellan Transportstyrelsen, Justitiedepartementet och andra som ska hålla ordning på dessa papper.

Därför har man valt andra system i andra länder. Kanske är det ett sätt för Sverige att faktiskt lyfta ut dessa frågor och lägga dem på en särskild myndighet tills man får ordning på dem. Eller varför kan man inte göra som vi socialdemokrater föreslog för ett år sedan, nämligen att man utser en särskild samordnare och lyfter ut dessa frågor från varje myndighet så att man med full kraft kan agera och stävja dessa problem? Det undrar jag om Anders Borg skulle tänka sig.

Anf. 10 Finansminister ANDERS BORG (M):

Fru talman! Som jag har redovisat har vi en situation där vi har haft förändringar i fråga om F-skattsedeln. Vi har gjort vissa förskjutningar av lagstiftningen, och det har i grund och botten fortsatt med en positiv utveckling med ett stigande antal nyregistreringar och med ungefär ett konstant antal som avslås varje år. Det är bra. Fler människor är verksamma i företag och kan därmed finna sin försörjning. Det är mycket bra.

Det är också viktigt att vi har en stark transportsektor och en bra infrastruktur. Inte minst denna regering har gjort mycket omfattande investeringar för att förbättra infrastruktur och transporter i hela landet. Det är bra att vi har goda villkor för vår transportnäring och inte inför kilometerskatt eller annat.

Vi ska naturligtvis bekämpa brottslig verksamhet. I den mån brottslingar uppträder i termer av ekonomisk brottslighet är lika viktigt som om de gör det i annan typ av organiserad eller oorganiserad brottslighet. Detta måste vi naturligtvis bekämpa.

Jag kan inte riktigt dela bilden att vi skulle vara värst i världen, värst i Europa eller värst i vår närhet. Jag kan inte se att det är så som svensk transportnäring ser ut, utan vi har en i grund och botten väl fungerande transportnäring som nu på grund av ekonomiska kriser i Europa och

andra problem genomgår en del omställningar. Den kommer framåt att ha bättre villkor tack vare omfattande infrastrukturinvesteringar.

Däremot ska naturligtvis all brottslighet bekämpas, även på detta område. Det bör ske genom att vi tillför resurser till brottsbekämpande myndigheter och förstärker deras samarbete på det sätt som nu sker.

Överläggningen var härmed avslutad.

9 § Svar på interpellationerna 2011/12:434 och 445 om tonnageskatt och utflaggning

Anf. 11 Finansminister ANDERS BORG (M):

Fru talman! Leif Jakobsson har frågat mig, för det första, mot bakgrund av vilka fakta och omständigheter som tonnageskattefrågan inte har kunnat lösas i Sverige men väl i Finland och flertalet andra stater. För det andra har Leif Jakobsson frågat mig när jag avser att föreslå en tonnageskatt.

Lars Johansson har frågat mig varför Sverige inte kan ha samma tonnageskatte regler som andra länder i EU.

Leif Jakobsson har även ställt sin andra fråga i en skriftlig fråga (2011/12:693) som jag besvarade den 6 augusti 2012. Jag svarade då att jag inte i dagsläget kan lämna något besked om när ett förslag om tonnageskatt kan komma att läggas fram och redogjorde för bakgrunden till detta.

Vad beträffar Leif Jakobssons första fråga och Lars Johanssons fråga kan jag inte svara på vilka överväganden som Finland och andra nationer har gjort beträffande tonnageskatten. De överväganden som måste göras i Sverige har jag redogjort för i frågesvaret till Leif Jakobsson.

Frågan om tonnageskatt måste analyseras i ett bredare perspektiv där även övriga stöd för sjöfarten beaktas. I dag är sjöfartsnäringsen skattemässigt gynnad bransch och erhåller ett omfattande sjöfartsstöd. Avskrivningsreglerna har dessutom gjort att branschen har byggt upp stora latenta skatteskulder genom överavskrivningar på fartyg. Den samlade effekten av sjöfartsstödet och de skattevillkor som gäller för sjöfarten får inte utformas så att andra branscher missgynnas. Regeringen avser därför att ur ett vidare perspektiv låta utreda frågorna om tonnageskatt och andra stöd till sjöfarten. Inom Finansdepartementet pågår arbete med att ta fram direktiv till en sådan utredning. Detta arbete beräknas bli klart under året. Även sjöfartens konkurrenssituation kan i detta sammanhang behöva belysas ytterligare.

När det gäller förutsättningarna för sjöfarten i övrigt har regeringen redan tidigare aviserat att presentera en sjöfartsstrategi under 2012 i syfte att främja sjöfarten och dess samverkan med övriga transportslag.

Anf. 12 LEIF JAKOBSSON (S):

Fru talman! Jag tackar för svaret. Liksom det förra interpellationssvaret innehöll detta direktiv om en ny utredning.

Jag skrev interpellationen därför att det uppmärksammades mycket, inte minst i min hemstad, när Finnlines beslutade att flagga ut sin verk-

samhet, inte till något exotiskt och varmare land med extremt goda skattevillkor utan till Finland. Det sades då att 200 personer i Sverige skulle behöva sägas upp. Nu är förhandlingarna klara, och det är 250 jobb som kommer att försvinna. Det blir alltså fler än vad man hade tänkt sig. Dessa personer kommer att mista jobbet under månaderna fram till nyår. Det är 250 jobb som försvinner i en redan blödande bransch där jobben i snabb takt har försvunnit ut från vårt land och gått till andra länder.

Skälet till detta när det gäller Finnlines var att Finland, liksom de allra flesta europeiska länder, har infört en tonnageskatt. Detta var man tydlig med. Det gör att jobben flyttar dit.

Riksdagen har gång på gång beslutat om att regeringen ska lägga fram ett förslag om tonnageskatt för att vi i alla fall ska kunna rädda det som finns kvar av svensk sjöfartsnäring. Under sex år har i stort sett ingenting hänt. Nu får vi reda på att direktiven till en utredning kan bli klara i år.

I Rosenbad kanske 250 sjöfartsjobb inte betyder så mycket. Men både arbetsmarknadspolitiskt och näringspolitiskt är detta en utarmning. Sverige behöver kunskaper och kompetens i transportnäringen både på vatten och på våra vägar. Vi är ett stort exportland, och vi behöver en transportsektor som är någorlunda stor för att vi inte ska hamna helt i andra aktörers klor och för att vi ska kunna bestämma mer om vår framtid och ha en större handlingsfrihet.

Anders Borgs standard svar är i dag som tidigare att sjöfartsnäringen är en skattemässigt mycket gynnad bransch. Man kan diskutera de olika enskildheterna hit och dit. Men man måste ställa sig frågan: Om det skulle vara så att Sverige har extremt generösa villkor för sjöfartsnäringen, varför väljer då ett stort rederi att flagga ut sina båtar till Finland? Det kan inte precis tala för att vi har någon konkurrensfördel. Lars Johansson kommer att redogöra tydligare för vad som har hänt under de senaste åren när det gäller utflaggning och hur jobben försvinner från vårt land.

I svaret talas det om en utredning. Jag har respekt för att det finns en del frågor som måste lösas. Men dessa frågor har funnits på bordet ända sedan den tidigare utredningen kom 2006. De stötestenar som finns för att införa tonnageskatten är väl kända. Man kan gärna reda ut om detta behöver uppdateras eftersom det har hänt mycket när länderna runt omkring oss har infört tonnageskatten. Men det viktigaste är att ni sätter er med parterna och hittar en lösning som är bra för Sverige och som ger förutsättningar för en sjöfartsnäring även i framtiden.

Anf. 13 LARS JOHANSSON (S):

Fru talman! Även jag tackar för svaret, men jag kan också notera att det är en upprepning sedan tidigare.

Jag tog faktiskt fram protokollet från den debatt som jag hade med Anders Borg 2008 för att jämföra. Då fick jag ungefär samma svar som nu med den skillnaden att regeringen inför 2009 års budget skrev i sin budgetproposition att man skulle se över frågan om att införa tonnageskattning för fartyg. Det ströks sedan, och det hände någonting ytterligare i regeringen, trots riksdagens beslut om att en tonnageskatt bör införas i Sverige.

Sjöfarten är en mycket stor basnäring i Sverige som har en oerhört stor betydelse. 90 procent av vår export går via handelsfartyg. I Sverige har vi 240 sjöfartsmil.

Kapacitetsutredningen – den utredning som Trafikverket arbetat med för att lägga fram ett underlag till regeringen om hur man ska göra med infrastruktursatsningarna framöver – pekar väldigt entydigt på att det tar lång tid med järnvägsinvesteringar och väginvesteringar. Men sjöfarten har möjligheter. Där finns en kapacitet. Med relativt små insatser – i form av farledsfördjupningar och liknande – kan sjöfarten användas i betydligt större utsträckning. Det gäller också närsjöfarten som vi skulle kunna utveckla i Sverige.

Här finns alltså ett område där vi kan utveckla en näring och se till att fler människor får arbete. Men regeringens politik har ända sedan 2006 då regeringen tillträdde varit det rakt motsatta. Regeringen har slagit dövörat till. Man har inte lyssnat till de varningar om illojal konkurrens som kommit fram både här i kammaren och från sjöfolket och rederinäringen. Svenska rederiers fartyg har en betydligt sämre konkurrenssituation än utlandsflaggade fartyg.

Nu kommer sanningens minut. Handelssjöfarten har halverats på fem år, och det går fort nu. Fartyg flaggas ut i stor omfattning. De flaggas ut till våra grannländer Finland och Danmark.

I den finska tidningen Turun Sanomat läste jag häromdagen att det handlar om 22 svenska fartyg som nu får finsk flagg. Man räknar med att 700 jobb tillkommer. Det gäller inte bara jobb på fartygen utan också jobb runt omkring, i det maritima klustret, såsom service i hamnar, service till rederier, service i form av reparationsvarv och liknande.

Det är många olika arbetstillfällen som skapas inom sjöfartsnäringen. Men regeringen bryr sig inte om det. För mig är det helt obegripligt att man kan avstå från att vidta relativt enkla åtgärder – sådant som gällt i andra europeiska sjöfartsnationer.

I EU har man gemensamt kommit fram till att för att konkurrera med övriga delar av världen inom sjöfarten bör en så kallad tonnageskattning införas, en beskattning av fartygets vikter, ungefär som det i dag finns en vägskatt på fordon. Krångligare än så är det inte.

Man får sätta sig ned i en förhandling med rederinäringen och hantera den så kallade latent skattskulden. Men det vill finansministern inte göra. Det förvånar mig att man inte vill sätta sig ned i en sådan förhandling då det handlar om så många viktiga arbetstillfällen, om tillväxt för Sverige.

Frågan kvarstår: Varför kan inte Sverige ha samma tonnageskatte regler som andra länder i Europa?

Anf. 14 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Jag vill börja med att konstatera att Alliansen givetvis tar utflaggningen av svenska fartyg på allra största allvar. Vi ser utvecklingen som bekymmersam.

När svenska fartyg flaggar om tappar vi svensk kunskap, och den svenska flottans storlek minskar. Det är viktigt att Sverige har en konkurrenskraftig inhemsk sjöfart eftersom det skapar positiva synergier för jobb, kunskap samt sjösäkerhets- och miljöarbete. Det är viktigt att ta till

vara samtliga transportslag som vi har i Sverige. Alliansen anser att transportslagen kompletterar varandra.

Det är också så att det finns en stor kapacitet i sjöfarten – en kapacitet som vi bör värna, inte minst när många andra transportslag sägs slå i taket.

Men för att stärka den svenska sjöfartsnäringen finns det inga enkla lösningar. Det behövs ett brett angreppssätt och en mängd olika långsiktiga politiska beslut.

Med anledning av att Alliansen just värnar den svenska sjöfartsnäringen har regeringen aviserat att den under hösten kommer att presentera en ny sjöfartsstrategi för att främja sjöfarten och dess samverkan med övriga transportslag.

Strategin har sin grund i flertalet utredningar med fokus på stärkta förutsättningar för sjöfarten och i diskussioner med det maritima klustret, med rederinäringen och med hamnar.

I den här sjöfartsstrategin koncentrerar sig Alliansen på åtgärder som kan förbättra konkurrensförutsättningarna och därmed förutsättningarna för att behålla svensk flagg. Exempel är nyttjande av klassificeringssällskap, översyn av sjöfartsstöd, unionsregler för sjöfart på inre vattenvägar, satsning på sjöfartsforskning med mera.

När det gäller frågan om tonnageskatten vill jag konstatera att det är viktigt att vi har gemensamma spelregler på internationell nivå. En tonnageskatt kan absolut ha sina fördelar. Jag vill ändå poängtera att för att stärka konkurrensvillkoren för svensk sjöfart krävs det betydligt mer än en annan skatt. Det krävs att vi har ett större och längre perspektiv och att vi är beredda på fler flexibla lösningar.

Regeringen har aviserat att just frågan om tonnageskatt kommer att analyseras men i ett vidare perspektiv där också andra stöd för sjöfarten måste beaktas.

Frågan om tonnageskatt är, som bekant, mer komplex än oppositionen gör gällande. En utestående fråga är, återigen, hur vi ska hantera de latent skatteskulder som byggts upp genom överavskrivningar av fartyg. Den frågan måste redas ut. Jag skulle säga att det är oansvarigt att kräva en tonnageskatt utan att samtidigt kunna redogöra för hur frågan ska hanteras.

Utredningar har gjorts – det är sant – men inga konkreta och bra lösningar har presenterats.

Tonnageskatten kan vara *en* åtgärd för att stärka sjöfartsnäringen. Men jag tror att vi gör oss själva en otjänst om vi stirrar oss blinda på bara den frågan. Just därför utreder regeringen frågan i ett vidare perspektiv. Viktigast nu skulle jag säga är att vi tar ett helhetsgrepp, att vi genom sjöfartsstrategin utnyttjar möjligheten att få långsiktiga lösningar för att därmed se till att värna den potential som finns i sjöfarten och värna kunskapen, sysselsättningen samt sjösäkerhets- och miljöarbetet som vår svenska sjöfart faktiskt medför.

Anf. 15 Finansminister ANDERS BORG (M):

Fru talman! Låt mig börja med att understryka att vi ser skäl till att man i lite vidare mening behöver se över sjöfartens villkor. Väldigt stora förändringar sker nu. Det här är en näring som har haft svårt att återhämta sig när det gäller priser på frakter efter den nedgång vi hade i

samband med att krisen inleddes 2008–2009. Delvis beror det naturligtvis på att världsfloTTan byggs ut mycket kraftigt i takt med att Kina, Indien, Brasilien och andra länder kliver in i världshandeln. Det kommer nog att göra att vi framöver permanent har en hårdare konkurrens i sjöfarten än vi tidigare haft.

Vi kan också se att Finland efter en mycket lång process i samband med EU-prövningen av detta nu har ändrat sina skatteregler.

Samtidigt får vi inte glömma bort var vi står i utgångsläget. Sverige har omfattande skattelättnader för sjöfartssektorn. Dessa anställda är väl de enda anställda som är befriade från inkomstskatt. Via sjömansskatten har de inte sedvanlig beskattning.

Näringsen har sjöfartsstöd i form av att arbetsgivaravgifter återbetalas till branschen. Det här gör att skattesituationen här är väsentligt förmånligare än skattesituationen i andra näringar. Till detta kommer att man via överavskrivningar har mycket stora latent skatteskulder.

Branschen omsätter i runda slängar 35 miljarder. Bolagsskatten uppgår till 100 miljoner kronor. För andra näringar av ungefär samma storlek ligger skattebelastningen på en väsentligt högre nivå, så det är en relativt gynnsam situation vi erbjuder sjöfarten på skattesidan. Men det kan inte ändra förhållandet att många andra faktorer spelar in här.

Varför har vi då inte gått vidare med tonnageskatt i Sverige? Ja, huvudproblemet med det är att de latent skatteskulderna inte hanterades i förra utredningen. Det som tidigare ansetts från branschens sida har varit att om man inte får en förmånlig behandling av latent skatteskulder är det inte någon fördel med en tonnageskatt.

Varför är detta viktigt? Ja, det är klart att ger vi en enkel behandling av latent skatteskulder händer två saker. Dels får vi inte in skattepengar, vilket är viktigt. Dels tappar man därigenom det som hållit en hel del av sjöfarten kvar i Sverige, nämligen att man kan köpa nya båtar och ha relativt förmånliga skatteregler för dem. Tas de latent skatteskulderna bort ökar risken påtagligt att man helt enkelt får en utflaggning, så den frågan måste vi lösa.

Lars Johansson säger att inget hänt i de här diskussionerna. Jag skulle säga att en högst påtaglig förskjutning hänt i så måtto att vi nu öppnar för en bred översyn av sjöfartsnäringsen och för en ny utredning av tonnageskatten för att säkra att vi kan se om det behövs förändringar och hur dessa i så fall kan genomföras utan att man för den skull får avgörande problem med de latent skatteskulderna.

Anf. 16 LEIF JAKOBSSON (S):

Fru talman! Jag trodde inte att vi skulle behöva debattera själva tonnageskattefrågan ur den aspekten eftersom riksdagen i fem års tid har begärt att regeringen skyndsamt ska ta fram den. Det är en beställning från riksdagen, och jag har uppfattat att vi har varit eniga i de tillkännagivanden som vi har gjort.

Faktum kvarstår. Branschen och näringsen kan redovisa olika skattek tekniska fördelar, men till sist avgörs det faktiskt av verkligheten. Jag tog min utgångspunkt i utflaggningen till Finland. Hur mycket Anders Borg än pratar om vilka goda villkor sjöfartsnäringsen har här i Sverige är det bara att konstatera att de är bättre i Finland.

Problemet är inte bara hastigheten i den utflaggning som nu sker, utan det är också att går man in i ett tonnageskattesystem i ett annat land får man förbinda sig att finnas i det landet i åtminstone tio år. Det innebär att vi har en mycket lång väg tillbaka.

Fru talman! Ibland känns det som om vi gör skäl för uttrycket die dummen Schweden. Både den tidigare debatten om villkoren för åkerinäringen och den här handlar om samma sak, nämligen att svenska jobb försvinner i snabb takt och regeringen tittar bara på. Vi tappar kunnande i strategiska branscher, och allt fler får lämna sina jobb.

Det beror inte på att någon annan gör det smartare eller effektivare, för det accepterar det svenska folket och den svenska modellen. Vi är vana vid den internationella konkurrensen. Den har varit bra för Sverige, och den kommer att vara bra även i framtiden. Men när villkoren och förutsättningarna inte är lika, när jobben hotas och när människor inte längre ser att de kan få mat på bordet inte på grund av att man har gjort ett dåligt jobb eller på grund av att det företag man jobbar i är dåligt utan på grund av att regelverken missgynnar svensk verksamhet och svenska jobb måste vi börja se om vårt hus. Det är ett legitimt intresse att bevaka svenska arbetstillfällena och agera om de hotas av konkurrens på ett sätt som inte är rätt.

I den här frågan är det Sverige som har varit för långsamt med att klara ut tonnageskattefrågan. I det bredare perspektivet tror jag att det är oerhört viktigt att svenska politiker står upp för svenska jobb samtidigt som vi bejakar den europeiska integrationen, den inre marknaden, världshandeln och frihandeln. Det får inte vara fult. Börjar vi backa i de frågorna är det, som jag sade i den förra debatten, andra som kommer att profitera på människors ilska när deras jobb försvinner. När arbetslöshetsförsäkringen inte längre klarar att ge bra ekonomiska villkor till människor som drabbas känner de sig små och att ingen står upp för dem.

Det är faktiskt dags att vi börjar prata om svenska nationella intressen och svenska jobb.

Anf. 17 LARS JOHANSSON (S):

Fru talman! Det låter vettigt när Anders Borg säger att vi ska utreda detta i ett bredare perspektiv. Problemet är bara att Anders Borg har sagt det flera gånger, och det händer ingenting. Jag noterar att det inte står i interpellationssvaret när utredningen ska tillsättas, utan det står bara att man "avser därför att" och så vidare. När då? När ska det vara färdigt? Det är detta som är problemet. Vi har haft den här debatten i sex år, och det är likadant fortfarande. Det händer tyvärr ingenting, Anders Borg, mer än att det sker en ökad utflaggning. Det vi varnade för för fem sex år sedan sker ju nu.

Låt mig nämna några siffror. I januari 2009 hade vi 240 fartyg i den svenskflaggade handelsflottan. I år är det 137. Det är 100 färre. Man räknar med att det flaggas ut ytterligare 15 fartyg nu i höst. Rederier lämnar Sverige. Maersk har beslutat att deras dotterbolag Broströmsrederiet i Göteborg ska flytta till Köpenhamn, och andra rederier flyttar till Helsingfors. Men här händer ingenting. 5 000 jobb har gått förlorade på fem år, och finansministern säger att detta måste utredas mer grundligt.

Jag kan bara konstatera att på det här området ska man tydligen ha koll på vartenda kommatecken, men man sänker momsens för restau-

ranger med 5,4 miljarder genom att knäppa med fingrarna. Det ger jobb, säger man, men det vet man inte. Det kostar 5,4 miljarder. Det var inga problem.

Sjöfartsstödet ligger för närvarande på 1,4 miljarder. Det är det totala sjöfartsstödet, men sedan ska man komma ihåg att sjöfartsnäringen betalar farledsavgifter på 950 miljoner kronor till staten. Den betalar dessutom lotsavgifter på 464 miljoner kronor. Näringen finansierar hela Sjöfartsverkets verksamhet direkt utan att det går via statskassan. Så är det inte när det gäller Trafikverket. Där sker det genom riksdagens beslut. Anslaget är 1,4 miljarder, men Sjöfartsverket finansieras fullt ut av sjöfarten själv. Det är inte bara så att sjöfarten kostar pengar, utan den betalar också en hel del av de kostnader som staten har för att vi ska kunna ha en sjöfart i Sverige.

Det är därför som den här debatten blir så orimlig. Finansministern hänvisar hela tiden till att vi måste se över den latenta skatteskulden och använder detta som ett skäl till varför man inte vill införa tonnageskatt i Sverige.

Jag sitter inte på Finansdepartementet, men jag har träffat väldigt många socialdemokratiska finansministrar under åren. Det har alltid uppstått skatteproblem i olika näringar, men man har satt sig ned och pratat med näringen och försökt att lösa de frågorna. Jag vet att finansministern inte har satt sig ned med rederinäringen för att lösa den här frågan. Det tycker jag är beklagligt.

Det var precis samma diskussion när det gäller den så kallade sjöfartsstrategin som regeringen arbetar med. Infrastrukturministern hade tänkt presentera en sjöfartsstrategi i maj i våras i Göteborg. Men när hon fick kritik för att hon inte hade träffat sjöfartsnäringen blev det ingen sjöfartsstrategi. Catharina Elmsäter-Svärd insåg själv att hon måste träffa sjöfartsnäringen först, och det var det hon gjorde i Göteborg. Men någon strategi har vi inte sett, och de har inte heller sett något förslag på en strategi. Det lär väl dröja även på den punkten.

Anf. 18 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Oppositionen säger sig vara bekymrad över en utveckling där svenska fartyg flaggar ut. Det råder ingen oenighet om detta. Alliansen är lika bekymrad över utvecklingen. Vi behöver inte slåss om vem som är mest bekymrad, men jag vill åter poängtera att utflaggningen är större och mer komplex än vad jag tycker att oppositionen gör gällande.

Tonnageskatten kan mycket väl vara en lösning, men den är varken en enkel lösning eller den enda lösningen. Den är inte enkel därför att det finns så många utestående frågetecken. Oavsett vad man tycker har tidigare utredningar inte kunnat presentera hållbara förslag på lösningar på hur skulden ska hanteras. Det rör stora belopp. Det är direkt avgörande att reda ut detta innan man kan gå vidare, och det har som sagt inte kunnat lösas tidigare.

Det är inte heller den enda lösningen eftersom det krävs ett samlat grepp. Vi talar om en sjöfartsnäring som står inför en rad utmaningar, och det handlar inte bara om att byta skatt.

Så sent som i dag kom ett pressmeddelande från Näringsdepartementet om att regeringen tillskjuter extra medel för att möjliggöra fler praktikplatser på sjöfartsutbildningarna. Det innebär att fler sjöfartselever kan

genomföra sin praktik till sjöss. Detta är bara en av många viktiga och möjliga åtgärder. Tillsammans kan vi se till att vi kan presentera en hållbar och långsiktig lösning på sjöfartens utmaningar.

Vi i Alliansen kan lova att vi tar utflaggningsen på största möjliga allvar. Det bedrivs ett omfattande arbete i regeringen, och sjöfartsstrategin kommer att presenteras under hösten. Där ingår sjöfartsstöd, regelförenklingar och att se över sjöfartsforskning med mera.

Sjöfartsnäringen är värd mer än populistiska utspel. Sjöfartsnäringen är värd genomtänkta och långsiktiga lösningar, och sådana kommer bland annat sjöfartsstrategin att presentera under hösten.

Anf. 19 GUNNAR ANDRÉN (FP):

Fru talman! När man lyssnar till den här debatten kan man lätt få för sig att Socialdemokraterna alltid har varit för tonnageskatt. Om man dock går något längre tillbaka i tiden än vad Lars Johansson föreslår, sex år tillbaka, vill jag för historieskrivningens och de ärade åhörarnas skull erinra om att det inte är på det sättet.

Före valet 2006 hade jag själv tillfälle att ställa en skriftlig fråga till den tidigare finansministern herr Bosse Ringholm om när tonnageskatt skulle införas. Av det skriftliga svaret fick jag veta att detta var en främmande skattesort för Sverige och att Socialdemokraterna helt var emot den.

Så småningom ställde dock herr Brandin från Göteborg en fråga i samma ärende, och då hade Socialdemokraterna och herr finansministern Bosse Ringholm ändrat åsikt och sade att detta var något som man borde fundera över. Därefter kom Göran Ekströms utredning, och jag håller med finansminister Anders Borg om att denna utredning saknade en väsentlig del – och det har också socialdemokrater i denna kammare medgivit – nämligen hanteringen av de latent skatteskulderna. Detta måste man se över. Jag tycker att det är bra att det sker just nu.

Herr talman! Jag ville bara erinra om detta med anledning av den debatt som pågår här där man kan få intrycket att Socialdemokraterna har varit pådrivande i denna fråga. Jag har själv varit med när motioner från mitt lilla parti om införande eller utredning av tonnageskatt avslagits av den socialdemokratiska, vänsterpartistiska och miljöpartistiska oppositionen under ett stort antal år.

Anf. 20 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Diskussionen om tonnageskatt ger intryck av att vi är djupt oeniga i den här frågan. Ett annat intryck är att vi faktiskt är eniga på två punkter eller åtminstone *har* varit eniga på två punkter. Den ena är att vi nu ska göra en bred översyn av sjöfartsnäringen för att se vad som behövs för att den här branschen ska ha rimliga förutsättningar att verka. Den andra, som man kanske kan uppfatta det som att vi är oeniga om men som jag tror att vi i realiteten är eniga om, är att de latent skatteskulderna är ett mycket avgörande problem.

Jag har till exempel här framför mig det särskilda yttrande som Finansdepartementets experter gjorde till den förra tonnageskatteutredningen där man, naturligtvis under en socialdemokratisk finansminister, noggrant redogör för varför de här problemen är mycket besvärliga och svåra att hantera. De *är* svåra att hantera. Det finns inte något förslag från

socialdemokratiskt håll eller från någon annan som enkelt löser detta, utan det är genuint svårt att veta hur vi ska utforma en tonnageskatt som inte samtidigt öppnar för att man slipper latent skatteskulder och därmed kan flagga ut ännu fler båtar ur Sverige.

Det går inte att som Lars Johansson säga att vi ska sätta oss och förhandla med branschen. Vi har inte en skattelagstiftning som är byggd på att vi förhandlar med branscher om hur mycket av de här skulderna som ska betalas eller inte, utan normalt sett är det så i Sverige att man betalar sina skatter. Det är den ordning vi har.

Vad jag föreställer mig att man måste göra är att hitta någon teknisk modell som hanterar frågeställningen. Vet jag hur man ska göra det? Nej, Lars Johansson, jag vet inte det. Jag vet inte hur vi ska lösa problemen med latent skatteskulder i sjöfarten. Det kanske går, och då kan man komma fram med ett förslag som i sådana fall har bättre förutsättningar att fungera.

När jag på nytt läser det särskilda yttrande som skrevs förra gången tycker jag att det inte är alldeles enkelt att se hur den här frågan ska hanteras ens med en ny utredning.

Jag tycker nog ändå att det är rätt relevant att vi tar in hur skattevillkoren ser ut för sjöfarten. Vi har avskaffat så väl inkomstskatt som arbetsgivaravgifter och har en ordning med väldigt låga bolagsskatter. Det är alltså inte så att sjöfartsnäringen i relation till andra branscher i Sverige är kraftigt missgynnade, utan tvärtom har vi villkor där som vi faktiskt inte har på något annat område.

Låt mig påpeka att på energi- och miljöskattesidan råder det också betydande undantag för just sjöfarten, till exempel när det gäller koldioxidbeskattning. Här har man alldeles uppenbart villkor som inte gäller för andra näringar.

Vad är då slutsatsen? Den är att vi behöver se över sjöfartsnäringens villkor. Det har skett en utflaggning. Finland har infört tonnageskatt. Det behövs följaktligen en bred översyn. Jag tycker att interpellationssvaret har varit tydligt på den punkten.

Före årsskiftet kommer vi med direktiv till den här utredningen som då kommer att sätta i gång att arbeta. Skälet till att man måste lägga lite tid på att få fram direktiv till en sådan här utredning är att vi måste ha någon bra idé om hur den komplicerade frågan om de latent skatteskulderna ska hanteras. Det är klart att man kan hålla anföranden här om att vi ska göra det ena och det andra, men sanningen är att jag som Alliansens finansminister och socialdemokratiska finansministrar har haft samma åsikt när det gäller att detta är en tekniskt och ekonomiskt mycket komplicerad fråga där det inte finns någon enkel lösning.

Vi ska nu göra ett nytt försök eftersom det finns en stark vilja brett i Sveriges riksdag där många partier stöder detta att hitta en sådan lösning, men jag måste vara tydlig med att detta är komplicerat, och även en ny utredning kommer att hamna i betydande svårigheter.

Anf. 21 LEIF JAKOBSSON (S):

Herr talman! Jag måste vara tydlig med att de latent skatteskulderna inte är någonting som vi tar lätt på. Det är inte på något sätt i världen det som vi säger. Det är självklart någonting som måste lösas på ett sådant sätt att de pengarna kommer Sverige till del. Det är alldeles självklart.

Det är inte det som är poängen med den här debatten, utan den är att riksdagen i fem års tid har uppmanat regeringen att ta i det här. Först nu är direktiven på väg. Vi hörde av Lars Johansson att sedan 2009 har 43 procent av handelsflottan försvunnit. Direktiven kommer under året – ja, det är tolv fartyg till! Utredningen ska ha sin gång, den ska remissbehandlas och det ska komma fram ett förslag. Jag är väldigt orolig att den dag när det väl finns ett förslag – för förhoppningsvis kommer det ett – kommer det att vara en väldigt liten del av vår handelsflotta som finns kvar. Då hjälper det inte speciellt mycket att ge pengar för praktikplatser, för då finns det antagligen inte så många båtar att göra praktik på.

Det är med lite sorg i sinnet jag konstaterar att det först nu händer någonting när en så stor del av vår näring faktiskt redan har försvunnit ur landet. Vi har legat på länge och sagt att man måste ta tag i detta men med respekt för de stora problem som finns i att hitta en vettig lösning framför allt på de latenta skatteskulderna.

Anf. 22 LARS JOHANSSON (S):

Herr talman! Till Gunnar Andrén vill jag säga att vi är medvetna om att riksdagen fattade ett beslut 2005 första gången, tror jag, som ledde till att den socialdemokratiska regeringen då utredde frågan om tonnage-skatt. Vi tycker att det är märkligt att man inte har kunnat gå vidare i den frågan. Jag blir inte lugn när finansministern säger: Nu ska vi gå igenom direktiven noga, och vi ska ha detta klart före årsskiftet.

Det är faktiskt så att det stod i budgetpropositionen hösten 2008 att man skulle göra det. Det har nu tagit fyra år att gå igenom dessa direktiv, och det kommer att ta närmare fyra och ett halvt år innan dessa direktiv är klara för denna utredning. Om det går så långsamt på andra områden i Finansdepartementet är det oerhört bekymmersamt.

Jag tycker att det saknas politisk vilja i frågan. Det är framför allt det jag vänder mig mot. Det har varit en nonchalans från regeringens och finansministerns sida.

Jag menar inte att man ska sitta och förhandla om huruvida det ska betalas skatt. Det var inte det jag sade i mitt tidigare inlägg. Jag menar naturligtvis en överläggning där man diskuterar med branschen hur man så småningom ska kunna lösa upp frågeställningen i form av en proposition. Det är detta jag avser, ingenting annat.

Det är märkligt: När det gäller den här frågan är det inte lika viktigt att vi ska ha likvärdiga konkurrensvillkor. Jag noterade i dag att regeringen presenterade ett förslag om sänkt bolagsskatt, med motiveringen att skatten i Sverige inte ska vara högre än i andra länder; det ska vara likvärdiga förutsättningar för svenska företag oavsett om man skattar i Sverige eller i ett annat land. Ja, precis! Det är samma debatt och samma frågeställning. Varför kan inte detta gälla sjöfarten? Jag kan inte få in i min skalle hur man hela tiden kan avstå från att göra en viktig reform som skapar möjligheter för svenska jobb inom sjöfarten.

Anf. 23 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Låt mig börja med att välkomna de besked som Lars Johansson här ger om den socialdemokratiska hållningen. Man vill hantera frågan om latenta skatteskulder. Man tar frågan på allvar. Det handlar delvis om pengar, men ännu mer om hur man förhindrar att den här typen

av beskattning leder till ännu mer utflaggning. Det är bra att både Lars Johansson och Leif Jakobsson tar detta på allvar.

Det är inte så att detta handlar om att ha politisk handlingskraft och vilja och att ta tag i frågan. Man kommer inte igenom ett svårt tekniskt problem snabbare för att man säger att man tar tag i det. Detta problem är gediget komplicerat att lösa.

Vi brukar normalt sett tillsätta utredningar när vi har en relativt klar bild av att det finns en lösning. Jag kan inte garantera att vi ser en sådan lösning här. Jag tror att den förra utredningen gjorde så gott den kunde, men den landade i ett förslag som var ogenomförbart. Låt oss göra ett nytt försök! Det har hänt mycket, både den ekonomiska krisen med konkurrensen i världsekonomin och det finländska beslutet. Då får vi göra ett försök att lösa det här.

Men vi måste ändå vara medvetna om att detta är en bransch som har andra skattevillkor redan från starten. Vi har väldigt generösa skattevillkor för sjöfarten i Sverige när det gäller inkomstskatter, bolagsskatter, miljöskatter och arbetsgivaravgifter. Trots det har vi de här svårigheterna.

Att det skulle finnas någon enkel väg för att lösa detta tror jag tyvärr inte är fallet. Vi ska göra en utredning, och den ska naturligtvis ske så grundligt och med så klara direktiv att vi kan hitta en lösning. Jag skulle givetvis välkomna om man till slut kunde göra det, så att vi därmed kan hantera frågan på ett bra sätt. Men det återstår att se vad vi kommer fram till.

Överläggningen var härmed avslutad.

10 § Svar på interpellation 2011/12:435 om den ekonomiska politiken och jobben

Anf. 24 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Hans Olsson har frågat mig vilka åtgärder regeringen ska vidta för att få ned arbetslösheten och utanförskapet samt öka rättvisan.

Målet för regeringens politik är full sysselsättning. Regeringen har sedan den tillträdde 2006 konsekvent fört en politik för jobben – för att stärka drivkrafterna till arbete och minska utanförskapet. Vår politik innehåller åtgärder som stimulerar både utbud och efterfrågan på arbetskraft samt åtgärder som stimulerar matchningen på arbetsmarknaden.

Finans- och skuldkriser har sedan 2008 härjat oavbrutet i vår omvärld och slagit mot Sveriges öppna och exportorienterade ekonomi. Samtidigt har utanförskapet minskat med drygt 200 000 personer och sysselsättningen ökat med drygt 200 000 personer jämfört med 2006. Regeringens politik har stärkt Sveriges motståndskraft i en orolig tid.

Bedömningen att regeringens politik skapar jobb delas av tunga instanser. Konjunkturinstitutet och Riksbanken gör bedömningen att jämviktsarbetslösheten på lång sikt minskar med 1,1 respektive 0,6–2,1 procentenheter till följd av regeringens politik.

För den absoluta majoriteten av befolkningen är det egna arbetet den viktigaste inkomstkällan, och den vanligaste orsaken till en svag eko-

nomi är avsaknaden av arbete. Ökad sysselsättning och minskat utanförskap är därför kärnan i regeringens fördelningspolitik. När fler arbetar och färre försörjs av sociala ersättningar minskar inkomstskillnaderna i samhället.

Förutsättningarna för jobb, tillväxt och välfärd i hela landet ska fortsätta att stärkas inom ramen för en hållbar ekonomisk politik. I budgetpropositionen för 2013 kommer regeringen att föreslå omfattande satsningar som stärker tillväxtpöjligheterna samtidigt som de motverkar att arbetslösheten biter sig fast på en hög nivå.

Anf. 25 HANS OLSSON (S):

Herr talman! Jag tackar finansministern så mycket för svaret. Jag vet inte om jag kanske också ska tacka finansministern å den gamla socialdemokratiska regeringens vägnar, den som avgick 2006. När Anders Borg presenterade sin första budget här i riksdagen 2006 sade han följande: "Alliansregeringens arbete kommer att präglas av kampen mot massarbetslösheten." Så kommer det: "Svensk ekonomi står stark. Vi har hög tillväxt, vi har låg inflation och vi har överskott i de offentliga finanserna." Så såg det ut när Anders Borg tog över efter den socialdemokratiska regeringen. Anders Borg sade vidare som ny finansminister att man skulle prioritera kampen mot massarbetslösheten. Han pekade ut några grupper som det var viktigt att jobba för: kvinnor, ungdomar och invandrare. De stod längst från arbetsmarknaden, och det var de som behövde den ekonomiska politiken.

Lösningen på problemet som Anders Borg såg som ny finansminister var att man skulle sänka trösklarna in i arbetslivet. Man skulle göra det lättare. Det skulle bli lönsamt att arbeta, och i första hand skulle det vända sig mot de här grupperna. Det stora som skulle användas var jobbskatteavdraget. Jobbskatteavdraget var den grundbult som pekades ut i den ekonomiska politik som skulle lösa massarbetslösheten.

Den intressanta frågan är: Hur gick det då? Ja, i början av året kom en forskningsrapport från Arbetsmarknadsdepartementet. Inga nya jobb med jobbskatteavdraget, var deras slutsats. Det är många som är tveksamma till om det verkligen har gjort nytta. Jag vet dock att Anders Borg hävdar att så är fallet.

När jag nu har finansministern här måste jag nog passa på att ställa en väldigt intressant fråga som jag själv har funderat mycket över.

Jobbskatteavdraget, som var grundbulten i den ekonomiska politiken, skulle göra det attraktivare att arbeta, sänka trösklarna och få exempelvis ungdomar ut i arbete. Av regeringens fyra partier verkar det som att två nu vill ha sänkta ingångslöner på svensk arbetsmarknad. Som jag kan förstå detta *höjer* man då trösklarna. Men det sades att det skulle bli mer lönsamt att arbeta.

Då är den stora frågeställningen: Har inte Centerpartiet och Folkpartiet, som är hälften av regeringen, förstått den ekonomiska politiken och jobbskatteavdragets funktion? Eller tror de inte på den ekonomiska politiken längre? Eftersom jag är en positiv människa väljer jag naturligtvis att tro att de har förstått den ekonomiska politiken. Då återstår bara slutsatsen att de inte längre tror på att den ekonomiska politik som förs leder till att man klarar sysselsättningen och sänker arbetslösheten. Hälften av regeringen tror alltså inte på den ekonomiska politiken.

Anf. 26 HILLEVI LARSSON (S):

Herr talman! Att lösa arbetslösheten är ingen lätt uppgift för någon regering. Men när man ser att man har misslyckats med den förda politiken måste man kunna tänka om. Det är det jag hoppas att regeringen ska göra. Utvecklingen går åt helt fel håll. De grupper som redan tidigare stod längst från arbetsmarknaden har vuxit. Ungdomsarbetslösheten och långtidsarbetslösheten har ökat.

Precis som nämnts i interpellationen kan vi också se att personer med invandrabakgrund och kvinnor har extra svårigheter och naturligtvis även extra problem med sin ekonomi. Det är också många som har utförsäkrats. Vi kan se att förändringarna i a-kassan och sjukförsäkringen inte har lett till att dessa människor har fått jobb, utan väldigt många av dem har bara blivit fattiga.

När vi diskuterar arbetslösheten vill jag inte göra någon uppdelning i närande och tärande sektor. Det är tyvärr en del som gör det ibland. Jag ser tvärtom att vi ska ha ett näringsliv som fungerar bra och också en offentlig sektor som fungerar bra. Om vi inte har bra sjukvård, bra skola och bra förskola har vi heller ingen bra grund för att skapa jobb i det privata näringslivet. Dessutom är det värdefulla jobb som finns där, låt mig ta vården som exempel. Där handlar det om liv eller död – att rädda människoliv. Viktigare jobb än så kan man knappt tänka sig. Det är likadant med förskolan och skolan. Det handlar om att ge förutsättningar för en ung människa att gå vidare i livet.

Därför är det extra tråkigt att man har dragit bort resurser från välfärden. Det förstör tryggheten, och det skapar också sämre förutsättningar för jobb. Vi kan se att många av dem som har gått från a-kassa och sjukförsäkring har gått till socialbidrag i kommunerna. Då är det kommunerna som får bära den bördan. Det leder i sin tur till att välfärden naggas i kanten. Man har anställningsstopp i många verksamheter där det verkligen skulle behövas personal. Det finns till och risk att bli arbetslös inom de sektorerna, trots att de jobben är så viktiga.

Mot bakgrund av jobbskatteavdraget borde man analysera detta tillsammans med sjukförsäkringen och a-kassan, för detta hänger ihop. Det skulle löna sig mer att arbeta, och det skulle löna sig mindre att vara arbetslös eller sjuk, och konsekvensen av detta är en långtgående och faktiskt – om man räknar in den offentliga sektorn och den press på kommunerna som detta har inneburit i form av ökade socialbidragskostnader – en högre arbetslöshet än vad fallet skulle vara om man inte hade infört jobbskatteavdraget och försämringarna i a-kassan och sjukförsäkringen.

Jag skulle önska att regeringen hade ett större helhetsperspektiv över konsekvenserna av den förda politiken. Något av det allra viktigaste för att få jobb och att bekämpa arbetslösheten är att människors liv börjar på ett bra sätt. Det gör det inte för väldigt många barn och ungdomar. Allt färre lyckas ta sig igenom utbildningssystemet, och har man inte gymnasieexamen vet vi att det är väldigt svårt att få jobb.

Många unga är inte bara arbetslösa och saknar fullgod examen, de saknar också bostad, vilket i sig är ett problem när de ska gå vidare med sitt liv. De saknar pengar, är fattiga och skuldsätter sig. Detta är verkligen ingen bra början på arbetslivet. Vi riskerar att få en helt förlorad generation om ingenting görs.

Anf. 27 GUNNAR ANDRÉN (FP):

Herr talman! Eftersom detta är den sista riksmötesdagen vill jag passa på tillfället att tacka talmannen för gott jobb. Jag vill också erinra om att Elisabet Hasselberg Olsson, som har gjort den stora vävnad som finns här bakom oss, avled häromdagen vid 90 års ålder. Vävnaden har suttit uppe sedan 1983, och den är en fantastisk landskapsbild av Sverige, om den nu är från Skåne med någon som klafsar i leran eller om det är en svensk sjö i Norrland som syns här. Vi tackar Elisabet Hasselberg Olsson för denna fantastiska bild som vi alla njuter av när vi sitter här i kammaren.

Därmed åter till en annan verklighet: den ekonomiska politiken. Jag tror att vi var många som lyssnade till Stefan Löfven i Almedalen. Vi hörde där en resonerande politiker som lade sina ord väl. Jag tror inte att han stötte bort en enda väljare från det socialdemokratiska partiet. Man kan alltid fundera över vad som var hans huvudbudskap. Det var egentligen att vi måste säkra våra skattebaser. Han talade mycket om företagens villkor och så vidare.

Då är det några saker han väljer bort att tala om. Under lång tid – vi erinrades om detta för bara två tre år sedan i debattartikel efter debattartikel av Thomas Östros med flera – har vi från socialdemokratiskt håll hört att man vill ha väldiga miljardanslag till den kommunala sektorn. Det förekommer för närvarande inte. Här tror jag att det som statsrådet Borg säger i svaret är viktigt: ”Regeringens politik har stärkt Sveriges motståndskraft i en orolig tid.” Det är en central mening. Vi har glädje av att vi har kunnat hålla en sådan politisk linje i denna mycket oroliga tid.

Det andra som Löfven inte talade om men som det finns skäl att erinra om i den här debatten är synen på hur vi får fler ungdomar i arbete. Hans Olsson har tagit upp detta på ett förträffligt sätt.

Jag vet inte om ni socialdemokrater läser era egna motioner. I den vårmotion för 2012 som finns ser vi – det var detta som Löfven inte talade om – att om man tar bort sänkningen av arbetsgivaravgiften för ungdomar mellan 16 och 26 års ålder ökar det kostnaderna för företag och kommuner med 16 tusen miljoner kronor, alltså 16 miljarder kronor. Även för finansministern är 16 miljarder kronor en betydande summa.

Det ska bli väldigt intressant att se hur man hanterar den här frågan. Ska man höja trösklarna för att anställa ungdomar genom att kostnaderna ökar med 16 miljarder kronor – vilket sedan enligt er egen RUT-utredning blir 17 miljarder de närmaste åren?

Att stärka skattebaserna genom att ha en stabil ekonomisk politik och stärka Sveriges motståndskraft i en orolig värld är den absolut bästa försäkringen mot ökad arbetslöshet.

Anf. 28 MONICA GREEN (S):

Herr talman! Eftersom regeringen har misslyckats med sin viktigaste fråga tycker jag att man borde tänka om. Det råder massarbetslöshet, och arbetslösheten har ökat. Det är ett hopplöst läge – så beskriver många arbetslösa sin situation. De har nu varit arbetslösa i tre, fyra eller fem år för att de inte får den hjälp, den utbildning eller den push de behöver.

Långtidsarbetslösheten har ökat med närmare 45 000 personer sedan 2008, och ungdomsarbetslösheten har ökat katastrofalt trots åtgärder,

eller på grund av dem. De åtgärder som regeringen har vidtagit har inte bitit. De har inte hjälpt.

Numera pratar regeringen inte om sysselsättningsgrad eftersom det inte är någon bra siffra för regeringen. Nu pratar man om antal i stället, för att det ska låta bättre. Men man måste räkna alla på arbetsmarknaden. Man måste räkna sysselsättningsgraden.

Ni har övervältrat kostnaden på kommunerna. De ska numera ta hand om och bära de arbetslösa, de sjuka, de unga och de långtidsarbetslösa, som nu måste begära försörjningsstöd eller socialbidrag. De kostnaderna har rusat i höjden för kommunerna.

Ni har också prackat på dem extrakostnader när det gäller infrastruktur. Nu ska de betala nya vägar och järnvägar också. De kostnader som ni prackar på kommunerna gör att de inte vågar satsa.

Under valåret gjorde ni en tillfällig satsning för att det skulle bli populärt och ni skulle köpa röster. Där satsade ni på kommunerna. Men om de bara får ett tillfälligt stöd under valåret vågar kommunerna inte satsa på skolan, vården och omsorgen.

Det låter så bra när Anders Borg säger: Ja, men vi förändrar människors situation genom att ge dem ett arbete, för det är då de tar sig ur fattigdomen, och det är då vi minskar klyftorna.

Ja, i teorin låter det alldeles fantastiskt. Det är bara det att Anders Borgs politik inte fungerar i praktiken. Massarbetslösheten ökar. Långtidsarbetslösheten har bitit sig fast. Var är jobben? När det gäller er viktigaste fråga, nämligen att fixa fram jobben, har ni misslyckats.

Vi hade en hög tillväxt 2006. Vi hade ett överskott. Vi hade ordning och reda i de offentliga finanserna. Anders Borg brukade i början av sin karriär som finansminister berömma Göran Persson för det. Nu försöker han ta åt sig äran själv.

Men läget är katastrofalt. Varför då inte satsa? Varför då inte se till att arbetslösa kommer i arbete?

Jag tycker att ni ska satsa rejält på att bygga nya bostäder och bygga miljöanpassade bostäder. Jag tycker att ni ska satsa på infrastruktur och se till att kommunerna vågar anställa inom barnomsorgen och fritidshemmen. När det gäller landstingen handlar det om sjukvården. Och det handlar om att våga se till att man har fler anställda inom äldreomsorgen. Det är väl alldeles utmärkta idéer som ni skulle kunna realisera om ni ville?

Anf. 29 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Låt oss ta den här diskussionen ur rätt perspektiv. I morgon bitti åker jag till Cypern för att delta i informella Ekofin. Där ska vi fördjupa diskussionen om den kris som pågår i Europa. Det är en kris som har drivit upp arbetslöshetsnivåerna till nya rekordnivåer. Arbetslösheten i Europa ligger nu på över 11 procent.

Den här krisen har pågått 2008, 2009, 2010, 2011 och 2012 och är på det sättet unik i sin längd. Inte någon gång tidigare i modern tid har vi haft en så långvarig och besvärlig kris som denna.

I de allra flesta länder har arbetslösheten ökat och sysselsättningen minskat. Offentliga finanser är föröddade, och tillväxten har legat och stampat nära noll.

Sverige har i praktiskt taget alla avseenden klarat krisen bättre än de andra europeiska länderna, bättre än de som ligger närmast oss, som Danmark och Finland, och bättre än de flesta jämförbara länder i hela Europeiska unionen. Låt mig beskriva vad det beror på!

Ja, vi har alltså starkare offentliga finanser än något annat land. Vi kan tala om att göra stimulanspaket när de som har ungefär samma läge i offentliga finanser som vi, som till exempel Tyskland och Finland, höjer skatter och skär ned i sina offentliga utgifter. Vi kan gå åt motsatt håll, sänka skatter och öka offentliga utgifter, eftersom vi har en styrka i våra offentliga finanser.

Vi har en tillväxt. Även nu när krisen sliter och drar i Europa tillhör Sverige och våra grannländer dem som växer snabbast. Då ska man komma ihåg att dem vi jämför oss med är länder som ligger på en mycket lägre utvecklingsnivå, som de baltiska länderna och Polen, och som följaktligen måste komma i kapp oss andra.

När det gäller sysselsättning och arbetslöshet är det alldeles uppenbart att Sverige i dag står starkare än vad vi gjorde 2006. Då hade vi haft en period när arbetslösheten, med mycket god tillväxt, steg. Nu har vi haft en period med den värsta krisen sedan depressionen, och sysselsättningen har ökat. I privat sektor kan man knappt hitta ett land som har haft en starkare sysselsättningsökning än Sverige, och det råder inget tvivel om att det här till del beror på regeringens ekonomiska politik.

KI har gång efter annan jobbat igenom frågan och landat i att regeringens åtgärder förbättrar arbetsmarknadens funktionssätt och leder till att fler människor kommer i arbete. Arbetsutbudet ökar, och därigenom får vi långsiktigt en högre sysselsättning.

Riksbanken har så sent som i sin förra inflationsrapport gått igenom frågan och pekat ut att det är en betydande nedgång av jämviktsarbetslösheten som följer av regeringens åtgärder. Om jag gör en snabb sifferomräkning i huvudet tror jag att det handlar om i runda slängar mellan 40 000 och 80 000 personer när det gäller hur Riksbanken tror att arbetslösheten har minskat på grund av de här åtgärderna.

Det finns omfattande analyser av Finanspolitiska rådet, SNS, OECD, IMF och andra som pekar i samma riktning.

Jobbskatteavdrag, bättre fungerande försäkringssystem med tydligare drivkrafter att komma tillbaka, en bättre arbetsmarknadspolitik och en större flexibilitet i ekonomin är naturligtvis viktiga saker. Men det är inte de enda. När andra får spara, skära ned och höja skatter kan vi prioritera de långsiktiga framtidsfrågorna. Det kan handla om infrastruktur och forskning eller om att förbättra företagsklimatet. Ja, där kan Sverige gå framåt när andra får backa.

Vi kan alltså skapa bättre förutsättningar för både jobb och tillväxt och på lång sikt också välfärd. Det beror på att vi i grund och botten har en samhällsmodell som är mer stryktålig och som regeringen har säkrat under besvärliga tider. Det är därför Sverige och den svenska modellen och regeringens politik av många lyfts fram som ett föredöme.

Anf. 30 HANS OLSSON (S):

Herr talman! I mitt förra inlägg sade jag att hälften av regeringens partier inte längre tror på den förda ekonomiska politiken. När jag satt och lyssnade på Anders Borg kom jag faktiskt att tänka på en skådespe-

lerska – Julia Roberts, tror jag att hon heter – som spelar i en jättebra film som heter *Sova med fienden*. Det kan väl lite grann illustrera regeringens arbete. Hälften av regeringen tror inte på den ekonomiska politiken, eftersom man vill höja trösklarna in till arbetslivet.

Sedan var det detta med krisen. Nu försökte jag prata om Sverige, och då får vi en internationell utblick. Men det är inte så att det bara har varit problem nu. Finansministern är ung, och jag är lite äldre. Det är någon som har sagt så här: Att åldras är som att bestiga ett berg. Man blir mer andfådd ju längre upp man kommer, men man får en stor överblick.

Jag var med på 90-talet och under krisen efter den förra borgerliga regeringen. När Sverige skulle betala ut en krona hade Sverige 40 öre. 60 öre fick vi låna. Då var det kris, finansministern. Då hade vi 500 procents styrränta. Det tillkom 500 000 nya jobb under den socialdemokratiska regeringens tid, under 90-talskrisen.

Men låt oss inte fastna i den, utan låt oss ta reda på hur det blev efter de här sex borgerliga åren. Det är faktiskt så, finansministern, att det är fler arbetslösa nu. Det är högre ungdomsarbetslöshet än när finansministern tillträdde. Allting talar liksom emot vad regeringen säger.

Massarbetslösheten skulle lösas 2006. Det har blivit precis tvärtom. Om det var massarbetslöshet 2006, med de arbetslöshetssiffrorna, vad är det då i dag, 2012? Är det massarbetslöshet gånger två?

Låt mig återge vad Zlatan, en fotbollsspelare, sade. Han sade något väldigt klokt. Det var en svensk spelare som var sur för att han inte fick spela i svenska landslaget. Då sade Zlatan så här: Prata inte så mycket med munnen, utan prata med fötterna!

Nu är det lite grann så att resultatet för regeringen säger en sak, och finansministern säger en annan sak. Det är så. Det är högre arbetslöshet i dag än 2006 – och då var det massarbetslöshet. Det är högre ungdomsarbetslöshet i dag än 2006. Okej, det har varit kris i Europa, men det var kris i Europa också på 90-talet, när vi tog över efter förra borgerliga regeringen.

Jag står inte här och försöker vara tyken och elak mot finansministern, utan jag känner att vi tillsammans, vi som har fått förtroendet att sitta i Sveriges riksdag eller i Sveriges regering, har ett ansvar för att Sverige ska hålla ihop och inte slitas isär. Om vi då tillsammans kan se att det här inte riktigt funkar, att den här ekonomiska teorin inte funkar i verkligheten, måste vi ta vårt ansvar och hjälpas åt.

Jag står inte här för att vara elak och förstöra Anders Borgs dag, utan jag står här för att jag är orolig för Sverige. Då tycker jag att vi tillsammans ska försöka rätta till detta. Man får inte vara sämre karl än att man kan ändra sig.

Anf. 31 HILLEVI LARSSON (S):

Herr talman! Vi har nu sett resultatet av de satsningar som regeringen har gjort. Man kan konstatera att jobbskatteavdraget framför allt har lett till att de som redan hade det bra har fått det bättre medan de som hade det dåligt har fått det sämre i form av försämrade sjukförsäkring och akassa. Man kan säga att det inte ledde till några nya jobb.

Om man tittar på de andra satsningarna kan man se att det har varit massor av kravlösa bidrag till företagen. Vi har till exempel den halve-

rade krogmomsen, utan några som helst krav på att det ska leda till nya jobb eller ens till lägre priser för konsumenterna. Det är helt kravlöst.

Vi har halveringen av arbetsgivaravgiften för yngre anställda. Inte heller där finns något krav på att man ska anställa fler unga. Det finns också många företag som inte har gjort det utan som, utan att lyfta ett finger för att göra någonting, har kasserat in miljoninkomster till följd av detta. Men det leder inte till att några nya unga blir anställda.

Fas 3 är nu Sveriges största arbetsgivare, och det har bara inneburit gratis arbetskraft. Det har inte lett till några riktiga nya jobb, utan det har bara lett till att folk får jobba för 65 procent av sin tidigare a-kasse- eller socialbidragsnivå. Det har bara lett till fattigdom, och vi kan se att det är väldigt få i fas 3 som går vidare till riktiga jobb eller ens till utbildning.

Det här är alltså ett stort misslyckande. Det är klart att de företag som får in gratis arbetskraft på det här sättet och till och med får 5 000 kronor i månaden per person är glada. Men det leder inte till fler jobb, och därför vill jag säga att det här är felsatsningar. Alla de här miljarderna skulle vi i stället kunna använda till framtidssatsningar. Det är mitt budskap här i dag: Tänk om!

Anf. 32 MONICA GREEN (S):

Herr talman! Jag kan haka på där Hillevi Larsson slutade när det gäller fas 3. Är man i fas 3 är man till och med förbjuden att utbilda sig. Man får inte gå i skolan om man går i fas 3. Man är förbjuden att göra det. Det tycker inte jag hör hemma i ett välfärdsland.

Tänk om, Anders Borg! Er politik har inte fungerat. Sveriges ekonomi är stark för att vi gjorde starka och stabila finanser efter 90-talskrisen. Vi hade ett överskott, och vi har ordning och reda i offentliga finanser, men ni använder pengarna på fel sätt. Klyftorna ökar. Barn till fattiga föräldrar har inte råd att köpa glasögon eller åka på utflykt. Arbetslösheten biter sig fast, och det är bara att konstatera att massarbetslösheten är betydligt högre i dag än 2006 – det ni hånade oss för. Göran Persson hade rätt. Jobben kom, men nu är vi tillbaka i mycket högre siffror och i ett betydligt sämre läge.

Jag ska lämna debatten nu av ganska tråkiga skäl. Jag ska åka till Carina Mobergs begravning. Carina Moberg var en av de ledamöter som slogs för fler och bättre bostäder. Vad vore bättre än att hylla hennes minne genom att satsa rejält på en nyinvestering i nya bostäder och att renovera gamla bostäder och se till att de blir miljöanpassade! Det skapar både jobb och bättre bostäder i städer där det finns trångboddhet. På olika sätt kan vi lösa arbetslösheten genom att satsa på investeringar.

Jag tycker att det vore fantastiskt för Carina Mobergs eftermäle om vi kunde göra en sådan satsning för hennes och för alla andras skull.

I detta anförande instämde Hillevi Larsson (S).

Anf. 33 JÖRGEN ANDERSSON (M):

Herr talman! Det absolut viktigaste för att jobben ska komma till är att vi har en konkurrenskraft som står sig i ett internationellt perspektiv. Under alliansregeringens tid har svensk konkurrenskraft stadigt ökat till att närmast bli den mest konkurrenskraftiga i hela världen.

Från socialdemokratiskt håll pratas det om en misslyckad politik. Jag är inte så säker på att vår omgivning håller med om det omdömet. Eftersom jag vet att vår finansminister ogärna skryter alltför mycket om sina egna insatser får jag passa på att göra det åt honom, för det är faktiskt så att ekonomer runt om i Europa och från andra länder vallfärdar för att se hur det kan komma sig att Sverige klarar sig så bra när ingen annan klarar av det. Hur kan det komma sig att svensk ekonomi går så starkt när alla andra går kräftgång?

Jag är inte så säker på att dessa ekonomer håller med om att det i alla stycken är en misslyckad politik. Jag tror faktiskt att de hävdar motsatsen. Jag vet också att Socialdemokraterna gärna vill bortse från vår omgivning och vad som händer runt omkring oss, för det passar inte riktigt in i deras retorik. Sverige har en av de starkaste offentliga finanserna, inte minst i ett Europaperspektiv, och vi har faktiskt haft en tillväxt i sysselsättningen under den här djupa krisen, vilket finansministern tydligt redogjorde för tidigare.

Jag vill därför gärna komma in lite på vad det är Socialdemokraterna vill. Här i kammaren får man lätt intrycket av att de vill riva ned allting, göra om och ta bort alla reformerna och gå tillbaka till det gamla. Man drömmer sig tillbaka till en svunnen tid och vill ta bort de reformer som har skapat det unika förhållande och den unika situation vi har i Sverige.

Är det vad Socialdemokraterna vill? Ja, åtminstone får man det intrycket här i kammaren. Lyssnar man på Stefan Löfven får man lätt ett annat intryck. Där är det snarare så att man accepterar alla reformer som har gjorts och tycker att de är rätt bra. Möjligen kan det vara så att man kan tänka sig fortsätta på samma bana.

Men vad är beskedet från Socialdemokraterna här i kammaren? Ska vi ta bort alla dessa reformer? Ska vi ta bort jobbskatteavdragen, som var så viktiga och skapade de förutsättningar och den unika situation som Sverige befinner sig i med en ekonomi och finanser starkare än något annat land, och gå tillbaka till det gamla?

Anf. 34 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! När jag lyssnar på Socialdemokraterna hör jag i praktiken bara en refräng: Allting har blivit sämre i Sverige. Det är sämre än i något annat land, och allting har blivit sämre från 2006 och framåt.

Detta är med förlov sagt inte en verklighetsbild som man kan ta på allvar. I morgon bitti åker jag som sagt till Arlanda för att flyga till Cypern för att tala med mina kolleger i 27 EU-länder. Vi är på väg in i en situation där land efter land följer Grekland, Irland, Spanien och Portugal. Nu får vi nya länder med bekymmer i samma riktning, där offentliga finanser är förödda, där tillväxten kollapsar, där sysselsättningen minskar och arbetslösheten ökar och där vi får höra om ungdomsarbetslöshetstal som ligger på både 40 och 50 procent. Det är en situation som naturligtvis är djupt besvärlig.

Så är det inte i Sverige. Vi kommer att ha offentliga finanser som är jämförbara med kanske något enstaka europeiskt land, till exempel Finland och Tyskland som faktiskt genomför hårda åtstramningar. Vi har en tillväxt som passeras av baltiska länder men knappast av några andra än de öst- och centraleuropeiska länder som nu försöker komma upp och i fatt efter en hård kris. Vi har en ökning av sysselsättningen med 200 000

personer och en minskning av utanförskapet med 200 000 personer jämfört med när vi tillträdde.

Nu säger Socialdemokraterna att den här politiken inte fungerar. Låt oss då fråga dem som kan bedöma det. Finansdepartementets ekonomer har gjort grundliga analyser, och vi har till och med publicerat en departementspromemoria kring detta, en bok, där vi tydligt redovisar hur pass stora effekterna är. Det har gjorts beräkningar av både Konjunkturinstitutet och Riksbanken med exakt samma innebörd. Att sedan OECD, IMF och alla andra har gjort liknande bedömningar förstärker bara dessa resultat.

Det finns ingenting som tyder på att regeringens politik har gett mindre effekter än väntat, snarare tvärtom. Allting tyder på att svensk arbetsmarknad har klarat sig bättre än vad den skulle ha gjort givet det stora tillväxtfall som vi hade i början av krisen och det svåra internationella läge som vi har. Allting tyder på att svensk arbetsmarknad har klarat sig bättre än vad vi trodde.

Hans Olsson gör en stor poäng av att regeringens samarbete skulle präglas av dramatiska slitningar och svåra parlamentariska kriser. Jag kan försäkra Hans Olsson att så inte är fallet. Vi är nu på väg att avsluta vår sjunde budgetförhandling, och det har skett under utomordentligt goda samarbetsformer.

Nu får vi väl förmodligen besked från de rödgröna, för såvitt jag förstår efter att ha läst opinionssiffrorna finns det inte en sportslig chans att Socialdemokraterna får egen majoritet i nästa val utan man ska samarbeta med Miljöpartiet och Vänsterpartiet.

Då finns det några spännande frågeställningar att ta upp, till exempel om man är överens om att höja ungdomsarbetsgivaravgifterna, om man är överens om att ovanpå det lägga omfattande höjningar av miljöskatter och om man är överens om att ovanpå det lägga omfattande höjningar av förmögenhetsskatt och fastighetsskatt.

Är det det program man är beredd att gå till val på? Ja, det är ju det som är det mest troliga utfallet av ett rödgrönt samarbete. Det är omfattande och betydande skattehöjningar, som skulle göra det dyrare och mer kostsamt att anställa, som skulle göra det mindre lönsamt att äga och driva företag, som skulle göra det mindre lönsamt att utbilda sig och som skulle göra det mindre lönsamt att investera.

Det är klart att en sådan politik skulle leda till att färre människor kommer i arbete.

Eftersom Hans Olsson så gärna vill utvärdera de två regeringsalternativen skulle det vara intressant att se om de rödgröna i oktober kan redovisa någon gemensam politik eller om man helt enkelt tänker försöka ducka fram till valdagen på den punkten.

Anf. 35 HANS OLSSON (S):

Herr talman! Hur blev nu detta? Jag tänkte att vi skulle gå igenom och ta reda på vad det blev av det, alltså prata med fötterna i stället för munnen.

Vi går till Borås, som jag kommer från. Hur har det gått för regeringens politik när det gäller att få folk i arbete, som ju var det viktiga för att lösa massarbetslösheten? Man pekade ut ungdomarna som den absolut viktigaste gruppen. Låt oss då se på facit för detta.

Vi kan titta på ungdomsarbetslösheten i Borås. År 2006 var det 443 arbetslösa, och 2012 var det 1 054. Ungdomsarbetslösheten, som var en av de viktigaste frågorna för denna regering, har alltså inte fördubblats hemma i min kommun utan ökat med 138 procent! Och här står finansministern med hjälpredor och är nöjd med vad som händer i landet.

Det är klart att det är oroligt ute i världen. Men det var ju så, som jag sade och skrev i min interpellation, att finansministern kom till ett dukat bord. Hur såg den svenska ekonomin ut? Det var ganska lätt att ratta vidare.

Nej, jag tror så här: Är det någonting som har räddat Sverige under alla år är det den svenska välfärdsmodellen – som ni moderater alltid har motarbetat. Det är den svenska välfärdsmodellen som gör att Sverige är så unikt.

Jag ska säga er avslutningsvis, eftersom jag inte får säga mer nu, att om det är någonting som jag är orolig för och som jag tror att ni kanske kommer att ha ordnat till efter dessa år är det att ni har skapat ett utanförskap av utanförskapet, för människor har hamnat riktigt mellan stolarna.

Anf. 36 JÖRGEN ANDERSSON (M):

Herr talman! Den här interpellationsdebatten har handlat om jobben och hur de kommer till i framtiden. Vi kom även in på regeringsfrågan, som är en mycket intressant fråga. Vad ska svenska folket förvänta sig? Vi har under alliansregeringens tid sett att man har fört en politik som har fungerat.

Vi är i hög grad beroende av omgivningen. Eftersom vi är ett exportland som exporterar en stor del till Europa är vi naturligtvis väldigt beroende av vad som händer där. Men trots den starka kris och den oro som har varit där har vi stått starka, som det har redogjorts för här. Jag har svårt att se någonting annat än att det är tack vare en politik som har fungerat.

Då kommer vi till regeringsfrågan, som faktiskt är väldigt intressant. Vad är alternativet? Vad ska svenska folket förvänta sig? Ska man välja någonting som man vet fungerar, eller ska man välja någonting som vägrar att ge besked? Å ena sidan ger man här i kammaren intryck av att allting ska rivas upp och allting ska bli som förut, men å andra sidan säger man i olika sammanhang motsatsen. Ett tredje scenario är att vi får skattechocker på arbete och på företagande.

Nej, jag tror nog att det är säkrast att hålla sig till det alternativ där vi vet vad vi får: en politik som fungerar. Det är det som skapar jobb, det är det som skapar konkurrenskraft och det är det vi har sett. För svenska folkets skull måste vi hålla oss till den politik som fungerar.

Anf. 37 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Åter: Allt går åt pipan i Sverige. De svarta molnen ligger så tjockt här att man knappt kan se handen framför sig i det socialdemokratiska Sverige – en svensk modell som ligger i ruiner och massarbetslöshet som präglar oss.

Vem kan tro på denna verklighetsbeskrivning?

Om jag tog med mig de här inläggen och läste upp dem på Ekofin i morgon skulle folk tro att jag var snurrig – om jag som svensk sade att vi

är de som drabbats av den här krisen och att vårt samhälle är raderat. Det är ingen som uppfattar situationen på det sättet.

Nu säger Hans Olsson att vi ska jämföra oss med Europa och ska spela fotboll igen fast denna gång i ekonomi. Ja, låt oss göra det! Låt oss titta på när vi spelar mot euroländerna eller mot EU!

Vad heter grenarna? Den första omgången får vi kalla sysselsättning. Vad blir resultatet? Det blir 1–0 till Sverige. Vi är jämfört med Europa i en situation där vår sysselsättning är högre än före krisen. I Europa har den stått och stampat.

Nästa match handlar om arbetslösheten. I Sverige har den legat still, gått upp något under krisen, gått ned något och står och stampar. I Europa har den ökat rekordartat. Det spelar ingen roll om vi talar om EU-27 eller om euroområdet.

Den tredje grenen är offentliga finanser. Det är en viktig gren, kanske den gren som är allra viktigast när det gäller att skapa stabilitet kring ett land. Sverige–Europa: 1–0. Det är klockrent – det blir nästan läggmatch i den avdelningen.

Sammanhållning: Sverige är ett land där Gini-koefficienten inte har ökat under krisen och där den grupp som har låg materiell standard inte har ökat kraftigt under krisen. Sverige–Europa: 1–0.

I varje del har vi klarat oss bättre. Betyder det att vi inte behöver göra något eller att vi inte ska bekymra oss? Nej, det är precis tvärtom! Europa står och stampar och kan stå och stampa under lång tid. Då kan Sverige gå framåt och investera i tåg, investera i forskning, investera i företagsklimat och bygga ett Sverige som står starkt också efter krisen.

Överläggningen var härmed avslutad.

11 § Svar på interpellation 2011/12:444 om trängselskatt för utländska fordon

Anf. 38 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Lars Johansson har frågat mig om jag har för avsikt att skynda på utredaren i 2011 års vägtullsutredning när det gäller frågan om trängselskatt på utländska fordon. Om så inte sker, undrar Lars Johansson om regeringen avser att kompensera Göteborg för de minskade inkomster som bortfallet av utländska fordon innebär.

Jag vill börja med att understryka att regeringen anser att frågan om trängselskatt för utländska fordon är angelägen. Det har dock tidigare konstaterats att svårigheter kan förväntas när det gäller att kontrollera att skatten har betalats och att driva in sanktionsbelopp vid utebliven betalning. Regeringen har därför tillsatt en utredning som bland annat ska ta fram förslag på hur trängselskatt ska tas ut på utländska fordon. I utredningens uppdrag ingår även flera andra komplexa frågor. Som jag tidigare sagt bör trängselskatt tas ut av utländska fordon så snabbt det är möjligt. Detta förutsätter att det går att få fram ett förslag som är tekniskt genomförbart.

Den utredning som tillsatts fick i juni 2012 ytterligare uppgifter, vilket medfört att utredningstiden förlängts. Utredningen fick i uppdrag att lämna förslag på hur ett EU-beslut om ett elektroniskt vägtullssystem ska

genomföras i svensk rätt. Genomförandet av det här beslutet brådskar och kan komma att påverka hur trängselskatt tas ut på utländska fordon. Mot denna bakgrund ska utredningen redovisa den del av arbetet som rör genomförandet av EU-beslutet i ett delbetänkande. I sitt slutbetänkande ska utredningen redovisa flera frågor som rör trängselskatten. Det är givetvis viktigt att utredningen har möjlighet att lämna väl genomarbetade förslag. Den tid utredningen fått till sitt förfogande är nödvändig för att det ska vara möjligt att ta fram ett bra förslag.

När det gäller frågan om kompensation vill jag framhålla att skatt på utländska fordon inte har tagits med vid beräkningarna av intäkterna från trängselskatten i Göteborg.

Anf. 39 LARS JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag får tacka för svaret från finansministern. Det här är en fråga som är väldigt angelägen i min valkrets i Göteborg.

Det är en mycket stor debatt om trängselskatten, vad syftet med den är och vad den kommer att innebära. Vi har en omfattande pedagogisk uppgift i Göteborg att förklara för människor i Göteborg med omnejd varför trängselskatten är avgörande för att vi ska kunna genomföra det västsvenska paketet med väldigt omfattande investeringar inom såväl kollektivtrafik som väginvesteringar. Detta är föranlett av en överenskommelse mellan regeringen, Västra Götalandsregionen och Göteborgs kommun om hur det hela ska läggas upp.

När riksdagen fattade sitt beslut våren 2010 om att ge möjligheter att införa trängselskatt i Göteborg, för att på det viset få en delfinansiering av det stora västsvenska infrastrukturpaketet, ingick det i uppdraget som riksdagen fattade beslut om då att regeringen skulle utreda frågan om hur utlandsregistrerade fordon skulle kunna omfattas av trängselskatten.

Jag hade med finansministern en debatt om detta i maj månad. Finansministern sade då att utredningen som tillsattes, som vi också diskuterade då, ett år efter att riksdagen hade fattat sitt beslut – ni hade sölat med frågan i tolv månader – skulle vara klar i september i år. Det står också så i det interpellationssvar som jag fick i våras. Nu svarar finansministern här i dag att det inte blir så, utan att utredningen måste ha fått tilläggsdirektiv, vilket den fick så sent som i juni månad, och att utredningen inte blir klar förrän i februari nästa år – den 15 februari närmare bestämt, såvitt jag förstår.

Det här ställer till det. Trängselskatten införs ju från den 1 januari. Då omfattar den alla svenskregistrerade fordon men inte utlandsregistrerade fordon. Det upplevs som en stor orättvisa.

Vi har också ett konkurrensproblem i det sammanhanget, nämligen den svenska åkeribranschen. Trafikmyndigheten gjorde en beräkning under försommaren att 13 procent av de tunga fordon med en vikt över 3 ½ ton som passerar genom Göteborg är utlandsregistrerade, så det är ingen obetydlig andel. Med den utveckling vi nu kan se inom åkeribranschen ökar andelen utlandsregistrerade fordon som transporterar varor i Sverige. Det här ställer till det för många.

Jag är lite förvånad över svaret på en punkt, nämligen att den intäkt som enligt Transportmyndigheten motsvarar ungefär 35 miljoner kronor inte var medräknad. Det förvånar mig något, därför att vi ju inte vet hur stor den uteblivna intäkten kommer att bli eftersom omfattningen av

utländska fordon har en tendens att öka ytterligare. Att det blir ett inkomstbortfall kommer man aldrig runt. Det tycker jag är något som man måste ta med i beräkningen när det faktiskt är regeringen som har förhållat utredningen genom att inte tillsätta den i tid. Det är därför som jag har ställt frågan till finansministern.

Prot. 2011/12:140
13 september

Svar på
interpellationer

Anf. 40 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Låt mig understryka att Lars Johansson och jag är överens på praktiskt taget varje punkt i den här diskussionen och gemensamt står bakom den trängselskatt- och infrastruktursatsning som nu görs i Göteborg – som är av historiska dimensioner, bara så att vi inte glömmer bort det. Vi löser ut Götaälvfrågan, dubbelspår på järnvägen och en lång rad andra saker i Göteborgsregionen, och det blir en trängselskatt.

Det är kontroversiellt när man får trängselskatter. Det var kontroversiellt också här i Stockholm. Men låt mig bara påpeka att det dog ut relativt snabbt. Jag skulle säga att de flesta stockholmare i dag är beredda att betala lite i trängselskatt för att få bra infrastrukturlösningar. Och det är väldigt bra politik. Människor betalar en avgift som gör att trängseln minskar, och man kan å andra sidan göra investeringar i vägar, tunnelbanor eller vad det nu är som man för diskussioner kring. Det är väldigt bra.

Lars Johansson vill ofta antyda att vi sitter och sölar på Finansdepartementet. Jag kan förstå att man som oppositionspolitiker gärna vill hävda det. Jag vill bara påpeka att vi jobbar på med de här frågorna, som ofta är komplicerade och tekniska, inte minst därför att EU skickar in komplikationer till oss, så fort som det över huvud taget går. Det är naturligtvis också sant på det här området.

Låt oss nu komma till de utländska fordonen. Här ska jag lägga ett rejält köttben på bordet till Lars Johansson för att underlätta hans debatt hemma i Göteborg. Mina tjänstemän tycker att det är väldigt oövertäktat gjort. Men låt mig formulera det så här: Våra beräkningar är naturligtvis byggda på de förutsättningar som är kända vid beslutet. Då har vi alltså inte räknat in några intäkter från utländska fordon. Visar det sig nu att vi får intäkter från de utländska fordonen – där är vi mer optimistiska än vad vi tidigare har varit och gör bedömningen att när vi får utredningen på plats är det relativt goda förutsättningar att få in de här pengarna – ska de naturligtvis gå till Göteborgsregionen. Då ska pengarna användas till ny infrastruktur i Göteborgsregionen. Då får man justera beräkningarna, se hur siffrorna ser ut och se om det är något ytterligare som kan göras för att återinvestera i bättre trafiklösningar för Göteborg. Det är naturligtvis så en förändring av de beräkningarna ska användas. Får vi in mer pengar, vilket vi har bättre förutsättningar för, låt oss då se över vad de i sådana fall kan användas till för att ytterligare förstärka trafiklösningarna i Göteborgsregionen.

Låt mig också påpeka att det faktum att vi nu får en kraftig utbyggnad av järnvägen i Göteborgsområdet, i och med att vi bygger ut snabbtåget till Göteborg, i kombination med Götaälvförbindelsen och nytt spår i hamnen gör att Göteborgsregionen som helhet kommer att få en väsentligt bättre infrastruktur.

Låt oss inte göra den här diskussionen en otjänst genom att få den att handla om ett tidsperspektiv på beskattning av utländska fordon. Vi ska

lösa den frågan. Och leder det till större intäkter ska pengarna tillbaka till Västra Götaland och Göteborgsregionen så att vi får ännu bättre infrastruktur. Det tycker jag att jag och Lars Johansson ska vara överens om.

Anf. 41 LARS JOHANSSON (S):

Herr talman! Det kan jag gärna vara överens med finansministern om. Jag tycker att det är en alldeles utmärkt ingång i den här diskussionen att de intäkterna ska gå till Göteborgsregionen för att vara med och finansiera de infrastruktursatsningar som vi alla är i behov av. Det som är utgångspunkten för hela trängselskattediskussionen är att vi kan använda resurserna på det sättet. Men det kvarstår ett problem i sammanhanget, och det är att det under det första året kommer att upplevas som en orättvisa eftersom vi inte kommer att ha det här systemet.

Jag är klar över att man ska utreda frågor ordentligt före ett genomförande så att vi vet att det håller också utifrån ett EU-perspektiv. Jag är bara lite förvånad över att interpellationssvaret i dag inte riktigt är detsamma som i våras. Det är lite trist att Finansdepartementet inte hade riktig koll på frågeställningen när finansministern svarade mig i maj, eftersom han kom med tilläggsdirektiv strax därefter. Jag vill säga det därför att för oss som är väldigt måna om att hålla fast vid den överenskommelse som är gjord är det oerhört angeläget att de olika delarna i överenskommelsen fullföljs till punkt och pricka hela vägen.

Jag vill påminna om att det var en debatt i somras där Trafikverket gick ut och sade: Nej, ni kan inte få köra alla era tåg från Ale till Göteborg med 15 minuters trafik. Det blev en debatt om det också och skapade väldigt mycket oro. Det ledde till att man gjorde en överenskommelse med Trafikverket för ett par veckor sedan, så nu är den frågan, såvitt jag kan förstå, löst, vilket är väldigt angeläget och positivt. Men det är svårt att förklara för människor varför det är så viktigt att alla är med och betalar trängselskatten. Och all genomfartstrafik går genom Göteborg. Så är det ju inte i Stockholm. Här ligger ju Essingeleden vid sidan om. I Göteborg är det all genomfartstrafik. Det är all trafik från E6 och E20 genom Göteborg.

Alla måste vara med och betala trängselskatten, och det är därför av stor betydelse att de utländska fordonen också ska omfattas. Av det skälet är åkeribranschen väldigt oroad just nu.

Jag tackar för finansministerns svar. Inlägget var positivt i den meningen att resurserna kommer till Västsverige och till det infrastrukturpaket som vi har varit överens om att vi ska genomföra fullt ut.

Anf. 42 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Både Göteborgs- och Stockholmspolitikerna har tagit stort ansvar när de har kombinerat trängselskatt och infrastrukturinvesteringar.

Vi har väldiga infrastrukturbehov. Det är klart att vi kan höja anslagen, och det gör vi ständigt och jämt på detta område. Men vi ska också vara medvetna om att det är en ytterligare källa till finansiering där stat och kommun gemensamt kan finna lösningar och där vi använder de låga räntor som svenska staten betalar för att förskotta framtida intäkter av en trängselskatt och därmed öppnar för omedelbara investeringar som förbättrar trafiklösningar.

Det är också centralt att vi får en bra infrastrukturlösning för Göteborg. Det är viktigt inte bara för Göteborg utan för hela Sverige eftersom Göteborg i stor utsträckning utgör Sveriges handelscentrum.

Jag förstår att diskussionen är kontroversiell i Göteborg, precis som den var i Stockholm. Jag är dock övertygad om att när man väl har infört trängselskatterna och får en spaden-i-jorden-effekt och börjar se de stora infrastrukturinvesteringarna komma på plats kommer människor att inse att detta var klokt och ansvarsfullt. Det är en bra uppgörelse som har brett stöd i Göteborg och som också ska ha brett stöd i regeringen.

Ser vi att intäkterna kan öka får vi se om det inte kan tillföras Göteborgsregionen och på så sätt få en ännu tydligare satsning där.

Herr talman! På det sättet välkomnar jag Lars Johanssons interpellation och frågeställning.

Anf. 43 LARS JOHANSSON (S):

Herr talman! Det är angeläget att påminna om att det i Göteborg inte är enbart persontrafiken som är stor och omfattande, utan vi har även en omfattande godshantering. Inte minst krävs det stora investeringar när det gäller järnvägens infrastruktur med utgångspunkt i att godset måste kunna komma till och från Göteborgs hamn där ungefär 50 procent av all sjöfart utgår i Sverige.

Här har vi fått en positiv utveckling med tågpendel, som numera är omfattande och drar sig ända upp till Sundsvall. Det är 26 olika tågpendlar som går och som ersätter lastbilstrafiken för de långa transportererna i Sverige till och från Göteborgs hamn. Då är det viktigt med järnvägsinvesteringar så att vi kan lösa det med Marieholmsleden hela vägen förbi Norra Älvstranden fram till Skandiahallen. Det är *en* del – plus att vi givetvis också måste kunna klara persontrafiken.

Det handlar om många viktiga investeringar som är viktiga inte bara för Göteborg och Västsverige utan för hela landets möjlighet att ha en bra exporthamn.

Jag håller med finansministern om att när det gäller finansiering av stora infrastruktursatsningar i storstadsområden är trängselskatt en bra intäktskälla. Det är bättre än att till exempel via kommunala skattemedel förskottera infrastrukturinvesteringar. Det är bättre att fordonen är med och finansierar denna typ av angelägna infrastruktursatsningar, inte minst av miljöskäl men också av trängselskäl och för att förbättra infrastrukturen och möjligheten att resa kollektivt.

Anf. 44 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Jag delar mycket av det som Lars Johansson säger. Vi måste hitta moderna trafiklösningar för vårt samhälle. Det måste handla om såväl tåg som vägtrafik. Vi måste brett förbättra förutsättningarna för transporter av gods och människor, både för att det är en del av vår välfärd i och med utrikeshandeln och för att det bygger ihop vår arbetsmarknad på ett sätt som gör att människor kan få arbete. Det är viktigt i hela Västra Götaland och i hela Sverige. Det är också en central del i vad vi kan göra för att säkra förutsättningarna för Sverige långsiktigt.

Jag delar också Lars Johanssons syn att givet att vi alltid kommer att ha knappa budgetmedel så länge vi för en ansvarsfull politik är trängselskatt ett rimligt sätt att finansiera infrastrukturlösningar. Därför är det

bra och positivt att både Stockholmspolitiker och Göteborgspolitiker på ett föredömligt sätt gemensamt har funnit en samsyn om detta. Man kunde gott överväga om det var möjligt i andra delar av landet också.

Men det är givetvis storstadsområdena som har problem med trängsel och som kanske därtill har ett tilltagande behov av infrastrukturinvesteringar.

Jag garanterar Lars Johansson att vi försöker göra detta så långt det går, och vi bör i största möjliga utsträckning eftersträva att även utländska fordon betalar fordonsskatt så att det därmed blir en del av att finansiera trafiklösningar. Det här är ingen stadstull som vi tar av svenska och utländska transporter, utan även de drar nytta av att trafiklösningar fungerar bättre, att genomfarten i Göteborg blir enklare och att gods och varor lättare kan passera in i och ut ur Sverige.

Jag tackar Lars Johansson för interpellationen och hoppas att vi kan fortsätta diskussionen.

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Svar på interpellation 2011/12:448 om tobaksdirektivet

Anf. 45 Statsrådet MARIA LARSSON (KD):

Herr talman! Kenneth G Forslund har frågat mig vilka åtgärder jag har vidtagit för att påverka EU:s pågående översyn av tobaksdirektivet och vilka ytterligare åtgärder jag tänker vidta.

Europeiska kommissionen förväntas presentera ett förslag till reviderat tobaksdirektiv i slutet av år 2012. Kommissionen genomförde under hösten 2010 en offentlig konsultationsrunda med anledning av den kommande översynen av tobaksdirektivet.

I svar på kommissionens konsultation har regeringen framfört ståndpunkter inom olika områden som är aktuella i samband med revideringen av direktivet. Regleringen av rökfria tobaksprodukter var ett av dessa områden. Vad gäller exportförbudet av det svenska snuset framfördes bland annat att det inte är logiskt att snus som enda tobaksprodukt är förbjudet inom EU. För Sverige är det angeläget att detta förbud av en svensk produkt, som är betydligt mindre skadlig än cigaretter, upphävs. Det svenska snuset bör behandlas som övriga tobaksprodukter och därmed kunna saluföras i Europa liksom andra tobaksprodukter.

Vidare har regeringen i handelsministerns brev till kommissionär Dalli den 14 juli 2011 *Uniform and responsible regulation of all tobacco products* framfört förslag om en enhetlig och ansvarsfull tobaksreglering för samtliga tobaksprodukter. Sveriges förslag till en enhetlig och ansvarsfull tobaksreglering innebär dels en möjlighet till striktare tobaksreglering än nuvarande med fokus på högt hälsoskydd och förstärkt konsumentskydd, dels att ingen särreglering i form av förbud krävs för en enskild tobaksprodukt.

Sverige har löpande kontakter med olika delar av kommissionen, inklusive direktoratet för hälsa och konsumentfrågor, och andra medlemsstater med anledning av den kommande revideringen av tobaksdirektivet. Regeringen kommer att fortsätta driva frågan om en enhetlig och ansvarsfull tobaksreglering med en förhoppning att åstadkomma en moder-

nisering av den europeiska lagstiftningen som håller en hög standard, ett förstärkt konsumentskydd och ett tydligare regelverk.

Det finns ännu inget förslag till nytt tobaksdirektiv från kommissionen, och jag vill inte heller spekulera i vad ett sådant förslag kan komma att innehålla. När kommissionen presenterar sitt förslag kommer vi att analysera detta, och därefter återstår förhandlingar innan vi kan se ett nytt tobaksdirektiv.

Anf. 46 KENNETH G FORSLUND (S):

Herr talman! Jag vill inledningsvis rikta ett stort tack till statsrådet Maria Larsson för svaret. Det är ett mycket bra svar som ger en bra redogörelse för det arbete regeringen bedriver på detta område.

Det är ett mycket bra svar ända fram till det sista stycket. Det sista stycket hade svaret faktiskt tjänat på att vara utan. Det hade blivit dubbelt så bra utan det – minst. Här träder nämligen Maria Larsson in i ett förhållningssätt gentemot EU och EU-kommissionen som inte Maria Larsson personligen ska lastas för. Inte ens den moderatledda regeringen vill jag som socialdemokrat lasta för detta. Det är dock den typiskt svenska attityden gentemot EU: Vi är lite de ärliga och aningslösa kusinerna från landet när vi kommer ned till Bryssel. Vi ska spela ärligt, förhandla och göra som man ska.

Här tror jag att vi måste ändra strategi från Sveriges sida. Vi måste vara betydligt mer offensiva, stå upp för det vi tycker är viktigt, vara lite högljudda och faktiskt bete oss i EU som vi ser att andra länder beter sig när det gäller deras hjärtefrågor. Det får inte finnas någon tvekan runt om i Europa om att detta är en viktig hjärtefråga för Sverige. Det finns tydliga beslut från riksdagen om att vi ser förbudet mot export av svenskt snus som ett handelshinder.

Detta anammar också Maria Larsson och regeringen i svaret och pekar på det mycket bra arbete regeringen och framför allt handelsministern har gjort kring detta för att försöka få bort just exportförbudet för snus. Nu är det dock uppenbart – det har vi kunnat se i tidningsartiklar bara de senaste två dagarna – att frågan står och väger. Det finns en process i gång i Bryssel med arbetet med det nya tobaksdirektivet från EU. Då är det inte riktigt rätt tillfälle att sluta sig, luta sig tillbaka och säga att vi nu ska avvakta och se vad som kommer fram. Det är nu frågan sannolikt avgörs och vi verkligen måste påverka – säga vad vi tycker, driva debatten och driva frågan.

Det är nämligen så att utvecklingen riskerar att gå i en helt annan riktning än den vi har beslutat om i riksdagen att vi vill se, nämligen ett hävande av exportförbudet. Det jobbar också regeringen för, vilket vi får ett tydligt kvitto på i interpellationssvaret. I stället kan frågan gå en helt annan väg, vilket i värsta fall kan sluta med ett totalförbud mot svenskt snus. Man väljer nämligen kanske inte att förbjuda snus utan ger sig i stället in på att förbjuda olika beståndsdelar och smakämnen och därmed omöjliggöra produkter. Det är naturligtvis ett mycket förslaget sätt att komma åt det bindande undantag som Sverige egentligen har med EU vad gäller att få behålla snuset.

Vi har ett undantag. EU ska inte kunna förbjuda snus i Sverige, och allt annat än en normalisering av handelsförbindelserna mellan Sverige och resten av EU måste vara att betrakta som ett politiskt misslyckande.

Anf. 47 Statsrådet MARIA LARSSON (KD):

Herr talman! Jag skulle vilja påstå att regeringen när det gäller denna fråga är långt ifrån någon aningslös kusin från landet. Det har skett ett mycket aktivt arbete. Faktum är att jag för egen del satt med i näringsutskottet 2003 när näringsutskottet beslöt att anta den skrivelse som nu ligger till grund för vår början på denna resa.

Det har förekommit ett mycket aktivt arbete från regeringens sida i denna fråga, och det har bedrivits på flera olika plan och naturligtvis i flera olika ministerråd. Frågan har nämligen bäring på inre marknadsperspektivet – och det är det som är vår utgångspunkt – men hanteras av DG Sanco, och därför måste man arbeta på flera fronter. Är det någon fråga som verkligen har förberetts inför det arbete kommissionen nu gör är det alltså denna fråga.

Sedan är vi ganska aktiva i väldigt många frågor, och det har man också påtalat från Bryssels sida. Det skedde en väldig aktivitetsökning när den nya regeringen tillträdde 2006; det fick vi faktiskt särskilt påtalat.

Vi ska inte vara tystlåtna i denna fråga, utan vi ska fortsätta att vara högljudda. Man ska dock också vara medveten om att vi inte har särskilt många vänner i Europa. Vi försöker skaffa oss de vännerna genom att ge kunskap och information vidare. Det finns dock i dagsläget inget förslag från kommissionen. De arbetar för fullt, och vi försöker så gott det går att följa vad de har att göra. Jag har senast i dag träffat vårt hälsoråd som finns i den svenska representationen i Bryssel för att förhöra mig om utvecklingen och vad som eventuellt behövs av ytterligare svenska insatser, i det korta perspektivet och i det långa perspektivet.

Låt mig återigen försäkra interpellanten om att detta är en fråga som verkligen prioriteras när det gäller hög aktivitetsnivå från svensk sida.

Anf. 48 KENNETH G FORSLUND (S):

Herr talman! Maria Larsson pekar på att Sverige skulle ha gjort en väsentlig aktivitetsökning i EU-arbetet i största allmänhet 2006 och att man skulle ha fått vittnesmål om detta från Bryssel. Jag kan väl säga att det finns en del andra vittnesmål som möjligen motsäger den bilden. Det handlar väl också lite om kvaliteten på insatserna. Vi kan dock säkert ägna en annan interpellationsdebatt åt det spörsmålet – nu handlar det om snuset och hur vi ska rädda svenskt snus kvar i Sverige samt helst också häva exportförbudet gentemot resten av EU för svenskt snus.

Maria Larsson pekar på hur regeringen har varit aktiv och att den också fortsätter att vara aktiv. Det gläder mig att man fortsätter att vara det. Men det är faktiskt så att svaret hade varit mycket bättre utan det sista stycket om att täta till och inte säga någonting just nu utan att vi i stället ska följa arbetet, se vad resultatet blir och sedan förhandla om det. Det hade varit bättre om Maria Larsson i stället hade framhåvt hur man nu går vidare i det fortsatta arbetet.

Det är nämligen helt klart nu arbetet med att forma förslaget till tobaksdirektivet intensifieras, och vad som händer kanske de närmaste dagarna eller veckorna – vad vet jag – blir helt avgörande för hur det kommer att se ut och därmed också för framtiden för svenskt snus.

Då kvarstår min fråga, som också är den ursprungliga frågan i interpellationen, nämligen: Vad gör Maria Larsson *nu* för att påverka det

Anf. 49 Statsrådet MARIA LARSSON (KD):

Herr talman! En aningslös kusin från landet skulle kanske berätta exakt varje mått och steg man tar, men interpellanten vet precis lika väl som jag att det kanske inte alltid är lämpligast och inte alltid mest framgångsrikt att göra just det. Det tycker jag är svar nog på frågan: Så länge inget finns som tydligt uttrycker kommissionens vilja går vi inte heller i clinch. Man kan inte gå i clinch offentligt mot ett förslag som ännu inte finns.

Det hindrar inte att man aktivt arbetar vidare på väldigt många plan för att få fram ett förslag som blir så smakfullt som möjligt ur svensk synvinkel. Det vi vill ha är en ansvarsfull och enhetlig produktreglering som omfattar alla tobaksprodukter. Vi tycker att det är orimligt med exportförbud för just svenskt snus när det finns många liknande produkter som får cirkulera fritt i Europa i princip helt oreglerade.

Det är utgångspunkten. Vi vill ha ett starkt konsumentskydd, och vi vill förbättra hälsoskyddet genom en gemensam, enhetlig produktreglering. Då är det naturligtvis en orimlighet att en enda produkt ska vara förbjuden att cirkulera. Vi menar att vägen via en enhetlig produktreglering där man jämför alla produkter är den väg vi kan gå med bästa möjliga resultat.

Låt mig dock återigen upprepa att vi har ett ganska massivt motstånd att bryta ned på detta område. Det har vi också identifierat. Därför gäller det att agera klokt, strategiskt och naturligtvis med hög aktivitetsnivå.

Anf. 50 KENNETH G FORSLUND (S):

Herr talman! Det är intressant att höra Maria Larsson säga att vi har ont om kompisar i EU. Maria Larsson företräder en regering som framför allt de första åren närmast hade som mantra att vi skulle tillhöra Europas kärna. Man har talat tyst om det på senare år. Jag vet inte om det är för att kompisarna uteblev eller hur vi ska tolka det.

Precis som Maria Larsson säger ska man dock naturligtvis som skicklig förhandlare i EU och som skicklig aktör som ska få som den vill i EU inte visa alla sina kort – det håller jag helt och hållet med om. Det hade också varit att vara de aningslösa kusinerna från landet om man gjorde så. Men en sak är viktig, tycker jag nu. Den är osvensk, men jag vill verkligen uppmana Maria Larsson och den moderatledda regeringen som just nu styr Sverige om detta: Det är viktigt att vara osvensk nu. Det är viktigt att stampa till ordentligt med foten och stå upp för svenska hjärtefrågor, som denna med snuset. Det handlar om att vara lite osvensk, lite otraditionell, kanske lite mer sydländskt utagerande – så att de börjar känna igen sig nere i Bryssel i hur politiker faktiskt agerar när de vill få som de vill.

Sedan vet jag inte om det egentligen är så ont om kompisar. Vi ser att detta förslag och det som läcker ut om det upprör även andra medlemsstater i EU. Såvitt jag förstår har både Tyskland, Frankrike och några andra stora medlemsländer allvarliga synpunkter på detta. Möjligheterna att skaffa nya kompisar i den mån man har misslyckats hittills är faktiskt ganska goda. Mitt råd till Maria Larsson och den borgerliga regeringen är

Svar på
interpellationer

ändå: Stampa till ordentligt nu, stå upp för svenska hjärtefrågor, var lite osvenska och skaffa de kompisar som behövs!

Anf. 51 Statsrådet MARIA LARSSON (KD):

Herr talman! Jag tackar för de glada tillropen. Det är naturligtvis en gemensam angelägenhet för oss att se till att det svenska snuset kan få samma möjligheter som andra rökfria tobaksprodukter att försälas i Europa, inte för att det nödvändigtvis är en nyttig produkt utan för att det ska vara jämställda villkor för alla produkter av likartat slag på den inre marknaden. Det som nu finns för handen är en orimlighet, nämligen att det svenska snuset inte har en särställning i diskriminerande mening.

Jag skulle vilja säga att vi kanske redan har varit osvenska och tänker fortsätta att vara det. Vi är mycket envisa i denna fråga. Vi är inte alldeles utan kompisar, men vi behöver fler kompisar för att nå framgång i denna fråga. Vi söker efter dem. Vi försöker vara listiga och smarta och ha en bra strategi för hur vi ska göra detta arbete. Vi tror att det är en bra väg att gå att säga att vi behöver en produktreglering i fråga om alla tobaksprodukter för att gynna konsumenterna. Vi tror att det är en framkomlig väg och också en möjlig väg att sälja in för att få ett gehör från många fler av medlemsländerna och att allt fler ska kunna se behovet av en sådan reglering och att vi därmed också kan skaffa fler vänner i Europa.

Överläggningen var härmed avslutad.

13 § Svar på interpellation 2011/12:449 om järnvägsinvesteringar

Anf. 52 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Peter Hultqvist har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att säkra möjligheten att nödvändiga investeringar för att möjliggöra gruvdrift i Västerbergslagsområdet och för att stärka exportindustrins konkurrenskraft kommer till stånd.

Till följd av den mycket snabba tillväxten i Kina och andra asiatiska länder har den svenska gruvnäringen haft en mycket god utveckling under de senaste åren. Befintliga gruvor har gått på högvarv och ett flertal nya har öppnats eller kommer att öppnas. Detta skapar jobb, tillväxt och exportmöjligheter i många delar av landet, inte minst i Norrland. Arbetsförmedlingen räknar med att upp till 5 000 arbetstillfällen kommer att skapas i gruv- och mineralindustrin de kommande åren.

Den ökade brytningen exponerar dock de brister som finns i transportsystemet vad gäller bärighet, kapacitet, drift och underhåll med mera. I sin kapacitetsutredning pekar Trafikverket också på att gruvnäringens behov behöver tillgodoses snabbt. För att till fullo utnyttja de möjligheter tillväxten i gruvnäringen ger föreslår regeringen en satsning på gruvrelaterad infrastruktur på 3,5 miljarder kronor. I detta ingår inte bara investeringar i Malmbanan och i vägen mellan Pajala och Svappavaara utan också ytterligare satsningar på gruvnäringen i bland annat Bergslagen, vilka kommer att hanteras i den så kallade åtgärdsplaneringen.

Anf. 53 PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Det pågår en intressant och spännande utveckling i Bergslagsområdet med flera nya gruvor som är på gång att starta. Det handlar bland annat om Håksbergs och Blötbergets gruvor. Det handlar också om en gruva i Grängesberg. Detta handlar om en gammal gruvtradition som tas upp på nytt.

Om sådana planer ska kunna genomföras krävs det en infrastruktur som fungerar. Det är oerhört viktigt. Därför krävs en ordentlig planering som också är realistisk och genomförbar. Det krävs också ekonomiska medel som håller i sammanhanget.

Vad jag har förstått av det som har presenterats från regeringen har man till gruvrelaterad infrastruktur, som man kallar det, anslagit 3,5 miljarder kronor. Detta syftar i huvudsak på Malmbanan och vägen mellan Pajala och Svappavaara. Sedan finns det en öppning för ytterligare satsningar i bland annat Bergslagen.

Då är frågan: Hur omfattande är dessa satsningar i bland annat Bergslagen? Hur stor andel av detta belopp handlar det om för Bergslagens del? Jag är rädd för att det utrymme som man antyder i detta sammanhang inte räcker. För att ordna en godtagbar förbindelse mellan Ludvika och Oxelösund som ska vara huvudtransportleden för malmen handlar det om ett behov av investeringar på nivån 2–2 ½ miljard kronor totalt sett. Det handlar om nya mötesstationer, om förlängning av bangårdar, om förbättrad kraftförsörjning och om förstärkning till högre axellasttryck.

Klarar man av att verkställa detta inom ramen för de belopp som man nu har presenterat från regeringen? Jag känner fortfarande en tveksamhet till och oro för om detta är möjligt. Jag funderar också på om detta verkligen i detalj är genomdiskuterat med de aktuella företagen och med Trafikverket. Finns här de direktiv som behövs för att kunna fullfölja detta?

Det som presenterades inledningsvis var att beslut om detta ska fattas våren 2014. Frågan är om det räcker för att man ska kunna få i gång verksamheten till 2015–2016. I samband med infrastrukturpropositionen i höst måste man lämna ett uppdrag till Trafikverket. Sedan måste det göras en åtgärdsplanering i sammanhanget. Detta måste ske nu.

Då är frågan: Ska allt detta ske på ett sådant sätt att man kan komma i gång 2015–2016 med gruvdriften, eller ska vi räkna med en senare start av verksamheten? Och i vilken mån är detta förankrat inom Trafikverket och hos de aktuella företagen?

Jag är alltså tveksam och fundersam till beloppets storlek och om pengarna räcker. Jag undrar också om planeringen är så långt gången att hela denna process är trovärdig.

Anf. 54 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jag tror att man i detta perspektiv ska ha med att Peter Hultqvist skrev denna interpellation samma dag eller dagen efter att regeringen gjorde en presentation av en del av det som komma ska när det gäller satsningarna på Ostlänken och delen Göteborg–Borås. Kanske saknade man då vad som händer i Bergslagen. Men någon vecka senare kom partiledarna med gruvpaketet.

Då är frågan: Har vi tagit reda på vad som gäller? Att man ska påbörja ny gruvdrift i Bergslagen och i dessa tre olika gruvor har varit känt ett tag, och arbetet har intensifierats rätt rejält, inte minst i Trafikverkets regi.

Peter Hultqvist nämnde själv att man skulle ta sträckan Ludvika–Oxelösund. Det är bland annat den sträckan som man har tittat på i närtid eftersom detta inte gäller bara gruvnäringen. Vi har andra stora företag som också är beroende av att komma ut den vägen på en sträcka som i dag har dålig bärighet och som ger problem till exempel för ABB att komma ut, inte minst när det gäller tyngden på deras transporter.

Därför har man särskilt identifierat att om gruvdriften nu ska komma i gång i några av gruvorna fram till 2015–2016 måste en del av åtgärderna genomföras redan 2013–2015. Det handlar bland annat om att titta på olika kapacitets- och bärighetsåtgärder i Ludvika, till Ställdalen via Frövi.

Man behöver också titta på anslutningarna i hamnen, även kopplat till gruvan eftersom det är viktigt att det hänger ihop. Det finns en hel del broar som behöver förstärkas. Men vi behöver också titta på kraftförsörjningen. Man har tittat på Ludvika bangård, och man behöver hitta en hantering.

De delar som man så här långt kommit fram till motsvarar en kostnad av ungefär 900 miljoner; det är det som ligger i närtid.

Jag tycker att det är viktigt för Peter Hultqvist att också känna till att de 3,5 miljarderna anslås för åren 2013–2017 – hyfsat kopplade till närtid.

Infrastrukturpropositionen kommer efter budgeten och ska sträcka sig från år 2014 och framåt. I den ligger en stor del av drift och underhåll. Naturligtvis blir en del kopplat även till de här berörda banorna. Men då är det år längre fram därutöver.

Som svar på frågan om detaljer eller om vi ens tittat på detta är svaret: Ja, det har gjorts och då i nära samarbete med berörda företag, med såväl gruvnäringen som andra viktiga aktörer runt omkring som i dag är användare.

Det tittas också på malmtransporter på lite längre sikt. Peter Hultqvist nämner att man totalt kanske kommer upp till 2 miljarder. Det handlar om ytterligare förstärkningar i kapaciteter som behöver göras, kanske kopplade till Mälarbanan och även Svealandsbanan. Beroende på vart malmen sedan ska ta vägen – inom Europa eller till Asien – blir frågan i diskussionen om malmen på sikt ska gå ut via en västkustshamn. Det har talats om Lysekil och Uddevalla. Det jobbas också med förstärkningar kopplade till Gävle hamn.

Men är det Europatransporter och det fungerar med omlastning och inte tar för mycket tid eller kostar för mycket finns också båtvägen via Mälaren och ut, i och med att slussen i Södertälje ska vara färdig 2017. Men då är vi ytterligare steg framåt.

Det vi har gjort handlar om att först ta reda på vad som nu behöver göras för att klara gruvdriften som kommer i gång 2015–2016. Sedan tittar vi vidare framåt.

Anf. 55 PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Varken informationen i första steget eller informationen i andra steget var väl särskilt konkret. Det som kallas gruvpaketet och det som i officiell mening presenteras när det gäller Bergslagen är bara några få ord som egentligen inte med någon tydlighet beskriver vad regeringen avsett att göra och som inte heller beskriver vad man i pengar egentligen är beredd att avsätta.

Jag tycker alltså att man inte vare sig i första steget eller i andra steget varit särskilt tydlig från regeringens sida. Därför uppstår naturligtvis frågor om vad som kommer att hända och om det är genomarbetat.

Ministern säger nu att 900 miljoner absolut garanterat, om jag förstår detta rätt, i ett första steg kommer att gå till Bergslagsdelen. Jag hoppas att det är korrekt uppfattat att vi nu kan räkna hem 900 miljoner. Ministern får väl i sitt nästa inlägg vidimera om det är så.

Det är många saker som behövs. Ministern beskriver Svealandsbanan som någonting som man, uppfattar jag, i ett senare steg behöver ta ställning till. Jag tror att man måste ta ställning till Svealandsbanan och till hur man redan i första steget på ett bra sätt ska anknyta här. Det är ju här transporterna ska gå. Därför tror jag inte att man bara kan säga: Det där tar vi senare.

Som en passning vill jag skicka med att de bitarna redan nu, i ett inledande skede, behöver ses över.

Det är inte bara departementet som tar kontakter i de här sammanhangen, utan det kan även en enskild riksdagsledamot göra. Jag får väl inte vare sig från de myndighetskontakter eller från de företagskontakter jag har samma entydiga bild av glasklarhet som ministern försöker ge. Det kan vara så att uppdrag till Trafikverket måste presenteras på ett tydligt sätt. Kanske måste det ske i infrastrukturpropositionen nu i höst.

Vidare handlar det om att Bergslagsdelens behov måste markeras och om att man där väldigt specificerat måste ange vad som ska göras så att det verkligen kommer med i den åtgärdsplanering som måste vara klar nästa år. Annars kommer det här inte att fungera.

En sak är att i allmänna ordalag i olika sammanhang tala om det här. Men när det sedan kokar ned till penningfördelning och till de exakta konkreta uppgifterna som ska genomföras är det genom de långa ledtiderna och de planeringstider som finns i dessa sammanhang oerhört väsentligt att direktiven är mycket klara och tydliga.

Jag skulle vilja uppmana till att ytterligare en gång ordentligt se över detta med Svealandsbanan. Den är det tvunget att lägga in för att det här ska fungera.

Vidare handlar det om nya mötesstationer, en förlängning av bangårdar, en förbättrad kraftförsörjning och en förstärkning till ett högre axelasttryck.

Det är riktigt att det här, som ministern konstaterar, inte rör bara gruvnäringen. Vi har också Stora Enso, SSAB, Outokumpu – ja, en mängd olika företag. Det skulle behövas en betydligt större satsning på infrastrukturen för godstrafiken i hela Bergslagsregionen. Spåren är nedslitna. Underhåll har inte skett på det sätt som skulle kunna krävas i sammanhanget. Därför måste ytterligare åtgärder vidtas.

Det här löser alltså inte hela problemet. Möjligen är det början på en process. Fortfarande tycker jag att det finns saker i sammanhanget som

regeringen och Trafikverket nog bör jobba ytterligare med innan man kan säga att detta är hemma.

Anf. 56 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! I det samlade paketet i närtid, åren 2013–2017, avsågs en del även för Bergslagen. Den summa som är kvar – detta blir tydligare i infrastrukturpropositionen – är ungefär 1,4 miljarder när vi räknat bort det som är för Pajalaområdet och för Malmbanan.

Det jag tycker är viktigt är att vi har perspektivet: Vad händer här och nu, på plats till exempel i gruvnäringen? Vilka behov har ABB, Stora Enso eller företagen runt omkring där uppe? Vad behöver göras i närtid?

Nu finns det möjligheter att ta med det både i budgetpropositionen för år 2013 och i infrastrukturpropositionen – från år 2014 och framåt.

Vad vi i dag vet är att några av gruvorna är i stånd att börja leverera och att komma ut med sina transporter 2015–2016. På det har vi tittat mer i detalj – som jag inledningsvis nämnt.

Sett framåt i tiden ska vi också ha med oss att några gruvor inte alls har kommit i gång. Hur ser planeringen ut? Vi måste veta vad som behöver göras och när det kan göras för att även få in det i den formella gången.

Det är riktigt, som Peter Hultqvist säger och kan se fram emot, att i den infrastrukturproposition som ska presenteras kommer själva ramen för infrastrukturen. Det är viktigt att tänka på godsstråken och arbetspendlingen men också på detta med storstad. Vi har också valt ut gruvnäringen som en enhet.

Under resten av hösten och fram till våren kommer Trafikverket att titta på särskilda objekt till exempel när det gäller bärighet, mötesstationer och vad som behöver göras var i fråga om kraftförsörjning och sådant som också behövs. Till våren 2013 kommer ett sådant förslag. Det går ut på remiss. Sedan fastställer regeringen det här 2014.

För att inte tappa tempo – här är det ju liksom processer som går i flera led – har vi saker som vi vet behöver göras nu och för vilka pengar finns. Trafikverket tillsammans med de andra vet rätt så väl, men det är klart att de inte kan ge besked förrän beslut de facto är fattat i riksdagen. Jag tror att det är ganska viktigt att de håller sig till den formen.

Vad händer sedan, efter år 2014 med sikte på en längre tid? Ja, då har vi det fortsatta arbetet. Det finns redan med i diskussionerna. Jag får propåer, Trafikverket får propåer och även de andra bolagen får propåer från västkusten, från Gävle och från Målarhamnar. Alla vill de att transporterna ska gå via dem.

Vi tittar då på en helhetslösning. Vad är behovet? Vad är det mest optimala? Det handlar ju också om kapaciteten. Gör man till exempel en dragning där tågen går åt det ena hållet behöver de kanske gå tomlastade på en annan bana hem för att få så mycket omledningsförmåga och få fram så mycket kapacitet som möjligt. Sådant tittas det också på.

Mitt besked till Peter Hultqvist är: Ja, vi tar det här på stort allvar. Ja, jag tycker att det som ska ske i närtid och som behöver göras kommer det att finnas möjligheter till. Beslut kommer att fattas när infrastrukturpropositionen och budgeten i höst antagits. Under tiden jobbar Trafikverket tillsammans med de andra på vad som behöver komma därefter. Det kommer att kunna redovisas i åtgärdsplaneringen.

Anf. 57 PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Ministern beskriver det förhållandet att alla vill att transporterna ska gå via dem. I det ligger också olika krav från många håll på investeringar av olika slag. Jag känner väl till det lobbyarbetet. Jag förstår också att det är intensivt.

Här gäller det att bestämma sig. Vilka är huvudprioriteringarna i sammanhanget? I det här sammanhanget är sträckan Ludvika–Oxelösund oerhört viktig för att detta över huvud taget ska klaras av och måste nog anses som en huvudprioritering.

Det gäller att göra detta grundligt så att det fungerar så långsiktigt som möjligt. Ibland måste man också peka ut vad det är som gäller för att det ska bli långsiktigt hållbart, annars kommer det att ligga kvar underhållsbehov och en lång rad problem som kommer att dyka upp. Bergslagsområdet har inte heller varit särskilt prioriterat när det gäller investeringar i järnvägsinfrastruktur.

Det är bra om man kan börja göra någonting här, men jag tycker att en kravbild på 2–2 ½ miljard kronor i det här området med så oerhört många godstransporter är mycket modest i sammanhanget. Det behövs egentligen mycket mer för att klara av alla de behov som finns hos de tunga industrierna i det här området.

Det ska bli intressant att se vad som kommer i infrastrukturpropositionen och budgetpropositionen. Det ska bli intressant att se hur man hanterar frågan om åtgärdsplaneringen. För mig handlar den här debatten om att sätta press på ministern att fullfölja de här olika sakerna på ett sådant sätt att vi ser resultat. Det är oerhört viktigt för oss som bor och lever i det här området att gruvnäringen kommer att få den start som vi alla är ute efter.

Jag hoppas att budskapet är klart och att ministern följer upp det på ett sådant sätt att vi också ser bra resultat i praktiken.

Anf. 58 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Precis som Peter Hultqvist beklagar jag att järnvägen har tillåtits att bli så eftersatt under så många år även i Bergslagen. Sedan 2006 har den här regeringen vänt detta för att se till att den järnväg vi har ska fungera robust och pålitligt, annars är det ingen som vill transportera på järnvägen. Det måste också passa i hela trafiksystemet i kombinationen av alla trafikslag. I det här sammanhanget gäller det att få transporterna på järnväg att sedan gå vidare med sjöfart. Det måste fungera hela vägen.

Jag tycker att det är en fantastisk möjlighet att gruvnäringen återigen startar efter att ha legat död under en lång tid. Det ger en ny möjlighet.

Låt mig repetera. Vi fokuserar på delarna från Ludvika via Frövi och ned till Oxelösund. Om gruvnäringen i fortsättningen inte skulle ha en potential som vi ser framför oss i dag är detta ändå åtgärder som behöver vidtas, inte minst för ABB:s och SSAB:s skull. De använder redan i dag Norrköpings eller Oxelösunds hamn, och Oxelösunds hamn är en djuphamn. Detta behöver inte vara förgävesinvesteringar, utan de kommer att behövas ändå.

Därtill tittar vi på hur vi kopplar ihop det övriga järnvägssystemet beroende på hur utvecklingen i gruvnäringen kommer att se ut och vad man kommer att behöva transportera vidare. Det systemtänket finns i dag hos Trafikverket, och vi möjliggör det genom att vi höjer anslaget rejält för drift och underhåll. Vi kommer också att behöva göra en del nyinvesteringar, vilket också kommer att gagna Bergslagen.

Överläggningen var härmed avslutad.

14 § Bordläggning och beslut om förlängd motionstid

Anmälades och bordlades

Propositioner

2011/12:168 Skatteavtal mellan Sverige och Mauritius

2011/12:169 Ändring i dubbelbeskattningsavtalet mellan Sverige och Barbados

2011/12:176 Behandling av personuppgifter vid Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering

Skrivelser

2011/12:170 Riksrevisionens rapport om att styra självständiga lärosäten

2011/12:177 Riksrevisionens rapport om hur Diskrimineringsombudsmannen kan bedriva ett effektivare arbete mot diskriminering

Kammaren biföll talmannens förslag att motionstiden för ovanstående propositioner och skrivelser skulle förlängas till *onsdagen den 3 oktober*.

EU-dokument

KOM(2012)511 Förslag till rådets förordning om tilldelning av särskilda uppgifter till Europeiska centralbanken i fråga om politiken för tillsyn över kreditinstitut

KOM(2012)512 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) nr 1093/2010 om inrättande av en europeisk tillsynsmyndighet (Europeiska bankmyndigheten), när det gäller dess samspel med rådets förordning (EU) nr .../... om tilldelning av särskilda uppgifter till Europeiska centralbanken i fråga om politiken för tillsyn över kreditinstitut

Socialutskottets betänkanden

2011/12:SoU21 Rätten att få åldras tillsammans – en fråga om skälighet, värdighet och välbefinnande i äldreomsorgen

2011/12:SoU24 En EU-rättslig anpassning av regelverket för sprutor och kanyler

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 6 september

2011/12:753 Utredningen Maritim samverkan

av Kent Härstedt (S)

till försvarsminister Karin Enström (M)

den 7 september

2011/12:754 Förändring av arbetsmarknadspolitiken

av Eva-Lena Jansson (S)

till arbetsmarknadsminister Hillevi Engström (M)

2011/12:755 Lagstiftningen mot ocker

av Christina Oskarsson (S)

till justitieminister Beatrice Ask (M)

2011/12:756 Terrorlistning av Hizbullah

av Annelie Enochson (KD)

till utrikesminister Carl Bildt (M)

2011/12:757 SJ:s biljettpolicy

av Hans Olsson (S)

till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

2011/12:758 Reseföretag och konsumentmakt

av Hans Olsson (S)

till statsrådet Birgitta Ohlsson (FP)

2011/12:759 Reglering av aktörerna inom sms-lånebranschen

av Christina Oskarsson (S)

till statsrådet Birgitta Ohlsson (FP)

den 11 september

2011/12:760 Antidumpningsåtgärder mot Kinas pris på solceller

av Jens Holm (V)

till statsrådet Ewa Björling (M)

2011/12:761 Utbetalning av EU-medel

av Sven-Erik Bucht (S)

till landsbygdsminister Eskil Erlandsson (C)

2011/12:762 Bidragsberoende

av Anders Karlsson (S)

till finansminister Anders Borg (M)

2011/12:763 Utförsäkrade och ekonomisk politik

av Anders Karlsson (S)

till finansminister Anders Borg (M)

2011/12:764 Höjt tak i a-kassan

av Anders Karlsson (S)

till finansminister Anders Borg (M)

2011/12:765 Pendlingsstöd och flyttbidrag till unga under 25 år

av Maria Stenberg (S)

till arbetsmarknadsminister Hillevi Engström (M)

Prot. 2011/12:140
13 september

2011/12:766 Utländska bärplockares arbetsituation
av *Maria Stenberg* (S)
till arbetsmarknadsminister Hillevi Engström (M)
2011/12:767 Yrkesprogrammen i gymnasieskolan
av *Maria Stenberg* (S)
till utbildningsminister Jan Björklund (FP)

den 13 september

2011/12:768 Viseringar för studenter

av *Kent Härstedt* (S)
till utrikesminister Carl Bildt (M)

2011/12:769 Förenklade regler för att ta till vara utländska talanger
av *Kent Härstedt* (S)
till utbildningsminister Jan Björklund (FP)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 18 september.

16 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Anmälades att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 6 september

2011/12:733 Kommande miljöbilsdefinition i relation till nollvisionen
av *Leif Pettersson* (S)
till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

den 10 september

2011/12:734 Faktureringsstider och faktureringsavgifter

av *Peter Persson* (S)
till justitieminister Beatrice Ask (M)

2011/12:735 Strandsatta svenskar i Syrien

av *Robert Halef* (KD)
till utrikesminister Carl Bildt (M)

den 11 september

2011/12:730 Möjligheter att ställa krav angående företags skatteplanering vid offentlig upphandling

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

2011/12:736 Kris på Migrationsverket och asylmissbruk

av *Björn Söder* (SD)
till statsrådet Tobias Billström (M)

den 12 september

Prot. 2011/12:140
13 september

2011/12:737 Ett nytt toxikologiskt institut i Astra Zenecas gamla lokaler i Södertälje

av Mats Pertoft (MP)

till utbildningsminister Jan Björklund (FP)

den 13 september

2011/12:738 Hinder för sjukvårdspersonal att arbeta ideellt

av Solveig Zander (C)

till socialminister Göran Hägglund (KD)

2011/12:743 Mjölkböndernas situation

av Ann-Kristine Johansson (S)

till landsbygdsminister Eskil Erlandsson (C)

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 18 september.

17 § Kammaren åtskildes kl. 14.53.

Förhandlingarna leddes

av förste vice talmannen från sammanträdets början till och med 9 § anf. 19 (delvis) och

av andre vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

MADELEINE GABRIELSON HOLST

/Eva-Lena Ekman

Innehållsförteckning

1 § Justering av protokoll	1
2 § Avsägelse	1
3 § Anmälan om kompletteringsval till kulturutskottet	1
4 § Meddelande om parentation och upprop	1
5 § Anmälan om inkomna faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen	2
6 § Hänvisning av ärenden till utskott	2
7 § Anmälan om uteblivet svar på interpellation	2
8 § Svar på interpellationerna 2011/12:433 och 441 om F- skatt	2
Anf. 1 Finansminister ANDERS BORG (M)	2
Anf. 2 LEIF JAKOBSSON (S)	3
Anf. 3 MONICA GREEN (S)	4
Anf. 4 Finansminister ANDERS BORG (M)	5
Anf. 5 LEIF JAKOBSSON (S)	6
Anf. 6 MONICA GREEN (S)	7
Anf. 7 Finansminister ANDERS BORG (M)	7
Anf. 8 LEIF JAKOBSSON (S)	8
Anf. 9 MONICA GREEN (S)	9
Anf. 10 Finansminister ANDERS BORG (M)	9
9 § Svar på interpellationerna 2011/12:434 och 445 om tonnageskatt och utflaggning	10
Anf. 11 Finansminister ANDERS BORG (M)	10
Anf. 12 LEIF JAKOBSSON (S)	10
Anf. 13 LARS JOHANSSON (S)	11
Anf. 14 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	12
Anf. 15 Finansminister ANDERS BORG (M)	13
Anf. 16 LEIF JAKOBSSON (S)	14
Anf. 17 LARS JOHANSSON (S)	15
Anf. 18 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	16
Anf. 19 GUNNAR ANDRÉN (FP)	17
Anf. 20 Finansminister ANDERS BORG (M)	17
Anf. 21 LEIF JAKOBSSON (S)	18
Anf. 22 LARS JOHANSSON (S)	19
Anf. 23 Finansminister ANDERS BORG (M)	19
10 § Svar på interpellation 2011/12:435 om den ekonomiska politiken och jobben	20
Anf. 24 Finansminister ANDERS BORG (M)	20
Anf. 25 HANS OLSSON (S)	21
Anf. 26 HILLEVI LARSSON (S)	22
Anf. 27 GUNNAR ANDRÉN (FP)	23
Anf. 28 MONICA GREEN (S)	23
Anf. 29 Finansminister ANDERS BORG (M)	24
Anf. 30 HANS OLSSON (S)	25
Anf. 31 HILLEVI LARSSON (S)	26

Anf. 32 MONICA GREEN (S).....	27
Anf. 33 JÖRGEN ANDERSSON (M).....	27
Anf. 34 Finansminister ANDERS BORG (M).....	28
Anf. 35 HANS OLSSON (S).....	29
Anf. 36 JÖRGEN ANDERSSON (M).....	30
Anf. 37 Finansminister ANDERS BORG (M).....	30
11 § Svar på interpellation 2011/12:444 om trängselskatt för utländska fordon	31
Anf. 38 Finansminister ANDERS BORG (M).....	31
Anf. 39 LARS JOHANSSON (S).....	32
Anf. 40 Finansminister ANDERS BORG (M).....	33
Anf. 41 LARS JOHANSSON (S).....	34
Anf. 42 Finansminister ANDERS BORG (M).....	34
Anf. 43 LARS JOHANSSON (S).....	35
Anf. 44 Finansminister ANDERS BORG (M).....	35
12 § Svar på interpellation 2011/12:448 om tobaksdirektivet.....	36
Anf. 45 Statsrådet MARIA LARSSON (KD)	36
Anf. 46 KENNETH G FORSLUND (S)	37
Anf. 47 Statsrådet MARIA LARSSON (KD)	38
Anf. 48 KENNETH G FORSLUND (S)	38
Anf. 49 Statsrådet MARIA LARSSON (KD)	39
Anf. 50 KENNETH G FORSLUND (S)	39
Anf. 51 Statsrådet MARIA LARSSON (KD)	40
13 § Svar på interpellation 2011/12:449 om järnvägsinvesteringar	40
Anf. 52 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	40
Anf. 53 PETER HULTQVIST (S)	41
Anf. 54 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	41
Anf. 55 PETER HULTQVIST (S)	43
Anf. 56 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	44
Anf. 57 PETER HULTQVIST (S)	45
Anf. 58 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	45
14 § Bordläggning och beslut om förlängd motionstid	46
15 § Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	47
16 § Anmälan om skriftliga svar på frågor.....	48
17 § Kammaren åtskildes kl. 14.53.....	49

