



1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 12 december.

2 § Anmälan om kompletteringsval till konstitutionsutskottet

Talmanen meddelade att Vänsterpartiets riksdagsgrupp anmält Wiwi-Anne Johansson som suppleant i konstitutionsutskottet.

Talmanen förklarade vald till

suppleant i konstitutionsutskottet
Wiwi-Anne Johansson (v)

3 § Ledighet

Talmanen meddelade att *Anneli Särnblad* (s) ansökt om fortsatt ledighet under tiden den 10–31 januari 2009.

Kammaren biföll denna ansökan.

Talmanen anmälde att *Hans Unander* (s) skulle fortsätta att tjänstgöra som ersättare för *Anneli Särnblad*.

4 § Hänvisning av ärende till utskott

Föredrogs och hänvisades
Proposition
2008/09:80 till civilutskottet

5 § Förnyad bordläggning

Föredrogs och bordlades åter
Finansutskottets betänkanden 2008/09:FiU2–FiU5 och FiU12
Utbildningsutskottets utlåtande 2008/09:UbU3

6 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 17 december

UbU1 Utgiftsområde 16 Utbildning och universitetsforskning
Kammaren biföll utskottets förslag.

AU2 Utgiftsområde 14 Arbetsmarknad och arbetsliv

Punkt 2 (Vissa frågor om arbetsmarknadspolitiken)

1. utskottet

2. res. 1 (s)

Votering:

167 för utskottet

119 för res. 1

19 avstod

44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 84 m, 26 c, 24 fp, 21 kd, 12 mp

För res. 1: 117 s, 2 mp

Avstod: 19 v

Frånvarande: 13 s, 13 m, 3 c, 4 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Mehmet Kaplan och Christopher Ödmann (båda mp) anmälde att de avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Punkt 13 (Effekter av ändringar i arbetslöshetsförsäkringen m.m.)

1. utskottet

2. res. 13 (s)

Votering:

171 för utskottet

118 för res. 13

19 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 m, 26 c, 24 fp, 21 kd, 14 mp

För res. 13: 118 s

Avstod: 19 v

Frånvarande: 12 s, 11 m, 3 c, 4 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Punkt 15 (Utredning om arbetslöshetsförsäkringen m.m.)

1. utskottet

2. res. 15 (v)

Votering:

289 för utskottet

19 för res. 15

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 118 s, 86 m, 26 c, 24 fp, 21 kd, 14 mp

För res. 15: 19 v

Frånvarande: 12 s, 11 m, 3 c, 4 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Punkt 16 (Studerande och a-kassa)

1. utskottet

2. res. 16 (mp)

Votering:

275 för utskottet

14 för res. 16

19 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 118 s, 86 m, 26 c, 24 fp, 21 kd

För res. 16: 14 mp

Avstod: 19 v

Frånvarande: 12 s, 11 m, 3 c, 4 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Punkt 18 (Förtroendevalda och a-kassa)

1. utskottet

2. res. 18 (s, v, mp)

Votering:

158 för utskottet

150 för res. 18

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 s, 86 m, 26 c, 24 fp, 21 kd

För res. 18: 117 s, 19 v, 14 mp

Frånvarande: 12 s, 11 m, 3 c, 4 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Peter Jonsson (s) anmälde att han avsett att rösta nej men markerats ha röstat ja.

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

Prot. 2008/09:52

18 december

SfU1 Utgiftsområdena 10, 11 och 12 inom socialförsäkringsområdet

Punkt 1 (Principer för socialförsäkringarna)

1. utskottet

2. res. 1 (s)

3. res. 2 (v)

4. res. 3 (mp)

Förberedande votering 1:

25 för res. 2

15 för res. 3

266 avstod

43 frånvarande

Kammaren biträdde res. 2.

Förberedande votering 2:

117 för res. 1

22 för res. 2

167 avstod

43 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Huvudvotering:

156 för utskottet

118 för res. 1

34 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 m, 26 c, 24 fp, 20 kd

För res. 1: 118 s

Avstod: 1 kd, 19 v, 14 mp

Frånvarande: 12 s, 11 m, 3 c, 4 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Punkt 9 (Sjukskrivningsprocessen m.m.)

1. utskottet

2. res. 8 (s)

Votering:

156 för utskottet

131 för res. 8

20 avstod

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 m, 26 c, 24 fp, 20 kd

För res. 8: 117 s, 14 mp

Avstod: 1 kd, 19 v

Frånvarande: 13 s, 11 m, 3 c, 4 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Punkt 11 (Flexibla ersättningsnivåer)

1. utskottet
2. res. 10 (s, v, mp)

Votering:

156 för utskottet

151 för res. 10

1 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 m, 26 c, 24 fp, 20 kd

För res. 10: 118 s, 19 v, 14 mp

Avstod: 1 kd

Frånvarande: 12 s, 11 m, 3 c, 4 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Prot. 2008/09:52

18 december

Punkt 15 (Arbetsgivares rehabiliteringsansvar)

1. utskottet
2. res. 15 (s, mp)

Votering:

156 för utskottet

131 för res. 15

19 avstod

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 m, 26 c, 23 fp, 21 kd

För res. 15: 117 s, 14 mp

Avstod: 19 v

Frånvarande: 13 s, 11 m, 3 c, 5 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Punkt 19 (Avstämningsmöten)

1. utskottet
2. res. 19 (s)

Votering:

156 för utskottet

132 för res. 19

19 avstod

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 m, 26 c, 23 fp, 21 kd

För res. 19: 118 s, 14 mp

Avstod: 19 v

Frånvarande: 12 s, 11 m, 3 c, 5 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Punkt 23 (Ideellt arbete m.m.)

1. utskottet
2. res. 23 (s, v, mp)

Votering:

157 för utskottet

151 för res. 23

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 m, 26 c, 24 fp, 21 kd

För res. 23: 118 s, 19 v, 14 mp

Frånvarande: 12 s, 11 m, 3 c, 4 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Punkt 25 (Arbetskadeförsäkring)

1. utskottet

2. res. 24 (s)

Votering:

157 för utskottet

133 för res. 24

18 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 m, 26 c, 24 fp, 21 kd

För res. 24: 118 s, 1 v, 14 mp

Avstod: 18 v

Frånvarande: 12 s, 11 m, 3 c, 4 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Punkt 27 (Försäkringsmedicinsk rådgivare)

1. utskottet

2. res. 26 (s, v, mp)

Votering:

155 för utskottet

151 för res. 26

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 m, 24 c, 24 fp, 21 kd

För res. 26: 118 s, 19 v, 14 mp

Frånvarande: 12 s, 11 m, 5 c, 4 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Punkt 29 (Ränta m.m.)

1. utskottet
2. res. 28 (v)

Votering:

280 för utskottet

21 för res. 28

48 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 111 s, 85 m, 26 c, 23 fp, 21 kd, 14 mp

För res. 28: 2 s, 19 v

Frånvarande: 17 s, 12 m, 3 c, 5 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Ylva Johansson (s) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Punkt 30 (Medborgarinsyn)

1. utskottet
2. res. 29 (s)

Votering:

159 för utskottet

130 för res. 29

19 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 s, 86 m, 26 c, 24 fp, 21 kd, 1 mp

För res. 29: 117 s, 13 mp

Avstod: 19 v

Frånvarande: 12 s, 11 m, 3 c, 4 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Louise Malmström (s) anmälde att hon avsett att rösta nej men markerats ha röstat ja.

Punkt 36 (Pensionssystemet m.m.)

1. utskottet
2. res. 33 (s)
3. res. 34 (v)
4. res. 35 (mp)

Förberedande votering 1:

21 för res. 34

14 för res. 35

273 avstod

41 frånvarande

Kammaren biträdde res. 34.

Prot. 2008/09:52
18 december

Förberedande votering 2:

118 för res. 33

19 för res. 34

170 avstod

42 frånvarande

Kammaren biträdde res. 33.

Huvudvotering:

157 för utskottet

118 för res. 33

33 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 m, 26 c, 24 fp, 21 kd

För res. 33: 118 s

Avstod: 19 v, 14 mp

Frånvarande: 12 s, 11 m, 3 c, 4 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Punkt 37 (Mål för utgiftsområde 12 Ekonomisk trygghet för familjer och barn)

1. utskottet

2. res. 36 (s, v, mp)

Votering:

159 för utskottet

149 för res. 36

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 2 s, 86 m, 26 c, 24 fp, 21 kd

För res. 36: 116 s, 19 v, 14 mp

Frånvarande: 12 s, 11 m, 3 c, 4 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Punkt 39 (Grundläggande riktlinjer för familjepolitiken)

1. utskottet

2. res. 39 (s)

Votering:

157 för utskottet

118 för res. 39

33 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 m, 26 c, 24 fp, 21 kd

För res. 39: 118 s

Avstod: 19 v, 14 mp

Frånvarande: 12 s, 11 m, 3 c, 4 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Punkt 46 (Överlåtelse av föräldrapenningförmåner)

1. utskottet
2. res. 48 (s)

Votering:

156 för utskottet

118 för res. 48

33 avstod

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 m, 25 c, 24 fp, 21 kd

För res. 48: 118 s

Avstod: 19 v, 14 mp

Frånvarande: 12 s, 11 m, 4 c, 4 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Punkt 47 (Intyg för tillfällig föräldrapenning)

1. utskottet
2. res. 50 (s, v, mp)

Votering:

157 för utskottet

151 för res. 50

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 m, 26 c, 24 fp, 21 kd

För res. 50: 118 s, 19 v, 14 mp

Frånvarande: 12 s, 11 m, 3 c, 4 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Punkt 55 (Vårnadsbidrag)

1. utskottet
2. res. 59 (s, v)

Votering:

155 för utskottet

139 för res. 59

13 avstod

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 m, 25 c, 23 fp, 21 kd

För res. 59: 118 s, 1 fp, 19 v, 1 mp

Avstod: 13 mp

Frånvarande: 12 s, 11 m, 4 c, 4 fp, 3 kd, 3 v, 5 mp

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

7 § Regional tillväxt

Föredrogs
näringsutskottets betänkande 2008/09:NU2
Utgiftsområde 19 Regional tillväxt (prop. 2008/09:1 delvis).

Anf. 1 KRISTER ÖRNFJÄDER (s):

Herr talman! Det är en knapp vecka kvar till julafton, och vi kan dagligen, nästan timme för timme genom medier och på annat sätt få information om hur mycket som går åt fel håll just nu. Jag tänker då naturligtvis på alla varsel och uppsägningar som drabbar många i Sverige och världen.

Vi här i riksdagen kan inte påverka allt som händer, men vi har en roll i allt detta och ett ansvar som vi måste ta. Vi gör det genom att fatta beslut och utforma en politik som på många sätt påverkar den utveckling vi befinner oss i och den framtid som vi vill se.

Herr talman! Vi socialdemokrater accepterar inte förlorade år. Den regionala utvecklingspolitiken måste vara inriktad på att skapa tillväxt, en hållbar utveckling och en god service för enskilda personer och företag i alla delar av vårt land.

Grundläggande är insikten att tillväxtförutsättningarna skiljer sig åt i olika regioner och att ansvaret för utvecklingen måste delas av staten, regioner och kommuner. Sveriges tillväxt är summan av tillväxten i landets alla delar. Företrädare för regionerna bör därför i stor utsträckning få ansvaret i fråga om utvecklingsmedel och strukturfondsmedel. Alla regioner har, som sagt var, olika förutsättningar för tillväxt och utveckling. De bästa kunskaperna om de lokala förutsättningarna finns lokalt, inte centralt.

Herr talman! Jag tänker nu redovisa ett antal exempel på åtgärder som är viktiga för att den regionala utvecklingspolitiken ska fungera. Jag gör det utan att rangordna dem.

För oss socialdemokrater är det självklart att rika kommuner och landsting ska dela med sig för att hjälpa människor i andra delar av landet att få en bra välfärd.

Satsningar på bredband ska fullföljas.

Det pågår en omfattande omstrukturering bland statliga myndigheter och verk. Denna utveckling påverkar förutsättningarna i hela landet. Det är önskvärt att regeringen tar ett helhetsansvar för konsekvenserna av denna förändring för att undvika negativa följder för enskilda orter och regioner samt för att undvika en onödig centralisering. Vi anser exempelvis att gemensamt ägda företag som SJ och Posten har en mycket viktig roll för att erbjuda en fungerande service i hela Sverige.

Herr talman! Den regionala utvecklingspolitiken är mycket beroende av det som beslutas på andra politikområden som utbildning, skatter, infrastruktur, forskning och utveckling. Därför tar Socialdemokraterna ett helhetsgrepp och genomför mycket stora satsningar inom dessa områden.

På en arbetsmarknad där förändringar och omstruktureringar sker i en allt snabbare takt krävs goda förutsättningar för pendling och dubbel bosättning. För att öka rörligheten på arbetsmarknaden och förstärka den regionala utvecklingen ska avdrag få göras under längre tid än i dag.

Dessutom ska villkoren för avdrag bli enklare att uppfylla och tillämpa. Resorna till och från arbetet är en stor utgift, särskilt i glesbygd.

Herr talman! Det här var några exempel på hur vi socialdemokrater vill arbeta med regionalpolitiken för att få ett samhälle som fungerar i hela Sverige. Vi har ett samhälle som riskerar att delas på grund av olika förutsättningar i sin struktur. Därför måste staten ta ett stort ansvar.

Vad är då alternativet, herr talman? Jag vill här passa på att redovisa en bild av den borgerliga regionalpolitiken. Det är en regionalpolitik som många tror inte finns, men det gör den tyvärr. Problemet är att den är konservativ och därför förvärrar situationen för stora delar av Sverige i stället för att förbättra den.

Det är en politik som ökar klyftorna mellan olika delar av vårt land i stället för att minska dem. Grundfilosofin är att alla ska klara sig själva och att staten ska göra så lite aktiva åtgärder som möjligt. Resultatet visar sig bland annat på följande sätt.

Högsolan ska inte vara en tillväxtmotor i hela Sverige, utan i stället ska man koncentrera resurserna till ett mindre antal orter.

Man ska dra ned på vuxenutbildning så att förutsättningarna att kunna vidareutbilda sig på mindre orter försvinner.

Man ändrar på skatter och avdrag så att det blir dyrare att bo på mindre orter och i regioner där inkomsterna är lägre.

Man satsar på hushållsnära tjänster så att personer med höga inkomster kan få hjälp av samhället med att betala sina kostnader medan de som har lägre inkomster får vara med och betala.

Man förändrar arbetsgivaravgiften, vilket innebär att småföretagarna har fått en höjd avgift.

Man tar bort bredbandsstödet, vilket innebär att de delar av Sverige som inte är kommersiellt gångbara får stå utanför den tekniska utveckling som är nödvändig om man ska kunna behålla företag och vara attraktiv för nyetablering av företag och få arbetstillfällen för sina invånare.

Man ställer krav på medfinansiering av infrastruktur, ett system där regioner och landsting inte bara lånar ut pengar till staten för infrastruktursatsningar utan dessutom betalar delar av investeringen med kommunala skattepengar. Det är ett system som gör att ekonomiskt svagare regioner och kommuner alltid får komma i andra hand.

Man genomför en försäljning av apotek som kommer att minska servicen på små orter.

Man ändrar på kassaservicen, vilket försämrar för enskilda och företag i glesbygd, inte minst i våra skärgårdar.

Herr talman! Tyvärr kan jag göra listan mycket längre, men jag väljer att stanna här så att de företrädare för den borgerliga regeringen som kommer efter mig har möjlighet att i sina anföranden kommentera något eller några av de påpekanden som jag här har gjort.

Avslutningsvis vill jag yrka bifall till de socialdemokratiska reservationerna.

Anf. 2 GUNILLA WAHLÉN (v):

Herr talman! Jag och Vänsterpartiet kan beträffande det betänkande som vi nu behandlar inom utgiftsområde 19 Regional tillväxt konstatera att utskottets borgerliga majoritet inte har några invändningar mot att det hittillsvarande målet för politikområdet upphör att gälla och att det fort-

sätta målet ska vara ”utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft”.

Under mina första år i riksdagen, i slutet av 90-talet, satt jag i den regionalpolitiska utredningen tillsammans med övriga riksdagspartier. Vi var inte överens om allt men några viktiga slutsatser hade vi gemensamt.

Det handlade till exempel om nödvändigheten och värdet av samarbete – samarbete mellan departement, samarbete mellan myndigheter och departement på alla nivåer. Det var nödvändigt att bryta stuprörstänkandet och arbeta för samverkan mellan regioner, mellan storstad, landsbygd, glesbygd, öar och fjällområden för att få synergieffekter.

Syftet var att skapa bästa möjligheter så att såväl nya, innovativa småföretag som gamla, på den tiden stabila, basnäringar kunde utvecklas på respektive orter.

Det handlade även om att skapa förutsättningar för att unga kvinnor och män ska kunna utbilda sig vid högskolor och universitet. Unga och gamla ska kunna välja den livskvalitet som det innebär att flytta till eller stanna kvar och bo och leva utanför våra storstadsområden.

Herr talman! Den nuvarande borgerliga regeringen tror inte på den kraft som finns i samarbete, utan i den nya politiken betonas konkurrenskraften. Ni vill ha stärkt lokal och regional konkurrenskraft.

Jag menar att ni väljer fel väg. Förutsättningarna ser så oerhört olika ut i olika delar av vårt land. Konkurrenten och förutsättningarna ser så olika ut mellan livsmedelsföretagaren på Hornsgatan i Stockholm och butiksägaren i Ottsjö fjällby i Jämtland, eller mellan turisthotellet på Kosteröarna och den internationella hotellkedjan i Stockholms innerstad.

Förutsättningarna för utvecklingskraft i alla delar av landet måste ges av den politik som vi för och beslutar om.

I första hand måste den stora regionalpolitiken med vägar, järnvägar, båttrafik och fungerande kollektivtrafik ta ett stort ansvar. Men lika viktiga är andra områden såsom närings- och arbetsmarknadspolitiken, utbildning, forskning, kultur och bostadspolitik.

I denna helhet ingår även jämställdhet, integration, miljö och decentralisering för att skapa en regional balans.

Från att ha en stolt historiskt förflutet som föregångsland när det gäller solidaritet och regional utveckling har vi nu fått ett Sverige som vänder glesbygden ryggen för att gynna de redan gynnade.

Alliansregeringen ser inga problem med att lägga ned och avfolka stora delar av Sverige. Bit för bit tas pengar från Norrlands inland, från södra Sveriges landsbygder och från storstädernas miljonprogramsområden för att sänka skatter och öka inkomster för dem som bor i välbärgade områden. Klyftorna ökar mellan regioner som gynnas av den förda politiken och de regioner som missgynnas.

Alla politikområden måste ta ett eget och ett gemensamt ansvar för helheten och för att den svenska regionalpolitiken ska fungera. Men så sker inte. Inte minst den pågående finans- och jobbkrisen visar hur viktigt det är med samarbete och beslutskraft för att nå gemensamma mål och för att vi ska kunna behålla värden som full sysselsättning och välfärd, men även för att vi ska nå klimatmål och hållbar utveckling.

Herr talman! Omlokalisering av statlig verksamhet kan vara ett verktyg såväl för att främja en myndighets utveckling som för den regionala

utvecklingen i Sverige. I första hand bör självklart nya myndigheter placeras utanför Stockholmsregionen.

I det tidigare samarbetet under flera mandatperioder mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet tog vi gemensamt ansvar för och spelade en aktiv roll för omlokalisering av statliga arbetstillfällen, till exempelvis arbetsmarknadsregionerna Östersund, Arvidsjaur, Karlstad, Kristinehamn och Gotland.

Alliansregeringen däremot har som övergripande mål att sälja ut och privatisera, flytta och centralisera verksamhet utan att ta några som helst hänsyn till konsekvenserna för de regionala arbetsmarknadsregionerna och den lokala tillgängligheten och servicen. Det gäller såväl försäkringskass kontor och arbetsförmedlingar som musikkårer, kulturverksamhet och apotek.

Den nuvarande borgerliga regeringen har, med Maud Olofsson i spetsen, helt släppt tanken på och ansvaret för en fungerande regionalpolitisk utveckling.

Herr talman! Sverige behöver väl fungerande och hållbara lokala arbetsmarknadsregioner med en god servicenivå i alla delar av landet. Till detta behövs, som jag inledningsvis sade, samarbete mellan myndigheter över sektorsgränser och mellan kommuner över länsgränser. Politiken måste gynna landets regioner, såväl i städer och på landsbygden som i fjällen och i skärgården.

Nu behövs stora strukturella satsningar, men även mindre, riktade satsningar för såddfinansiering, stöd till butiker på landet, projekt som hjälper små företag med riktad rådgivning och utbildning till invandrare, till ungdomar och till kvinnor för att de ska kunna starta företag, anställa och leva vidare i bygder som ligger långt från de stora kommersiellt fungerande marknaderna. Men det behövs även riktade satsningar i storstäderna till dem som har drömmar om att starta egen verksamhet i olika branscher.

Reinfeldt och hans borgerliga regering urholkar en solidarisk kommunal skatteutjämning och drar ned det statliga stödet till kommuner och landsting vilket hindrar tillväxt, service och välfärd i våra glesbygder. Det blir mindre pengar till kommunernas och landstingens satsningar på vård, skola och omsorg. Det här blir naturligtvis extra kännbart i län som redan i dag har en hög skattesats och där det inte går att finansiera inkomstbortfallet med ökat skatteuttag.

I stället får redan rika kommuner som Djursholm, Lidingö och Vellinge mer att spendera. Högerns jobbpolitik är en modern flyttlasspolitik som ställer krav på att man måste jobba var som helst i landet från första dagen man är arbetslös, även om jobbet är tillfälligt, deltid eller i en helt annan bransch. Arbetslösa tvingas sälja sina hus för att jaga bostäder i redan överhettade områden med priser och hyror som överstiger en normal arbetares ekonomiska möjligheter.

Reinfeldt och kompani späder på arbetslösheten genom att huvudlöst sälja ut statliga företag och lägga ned verksamheter som ger riktiga jobb i hela landet.

Alliansregeringen kommer att bit för bit förstöra möjligheterna att bo och arbeta utanför ett fåtal storstadsområden. Vi som inte bor i Djursholm eller liknande kommuner ska inte acceptera att nedprioriteras och

Prot. 2008/09:52
18 december

Regional tillväxt

ges sämre möjligheter till bra jobb och välfärd. Vi måste slåss för att hela Sverige ska leva och utvecklas.

Herr talman! Jag står givetvis bakom Vänsterpartiets motioner. De handlar om återförande av medel från vatten och vindkraft, landsbygdsutveckling, tillgång till drivmedel och dagligvaror, infrastruktur, bredbandsutbyggnad och statliga servicecentrum.

Den senaste regionalpolitiska utredningen är snart tio år gammal. Vänsterpartiet anser att det är hög tid att återigen göra en parlamentarisk regionalpolitisk utredning för att kunna möta framtidens utmaningar om en hållbar utveckling för företag och befolkning i hela landet.

För tids vinnande yrkar jag härmed endast bifall till en av våra reservationer. Den handlar om organisering och lokalisering av myndigheter. Bifall till reservation 4!

Anf. 3 TINA EHN (mp):

Herr talman! När det gäller regional tillväxt och utgiftsområde 19 har vi från Miljöpartiets sida inte något annat förslag än det som föreligger om utgiftsstorleken.

När vi talar om regionalpolitik och tillväxt finns det egentligen obegränsade möjligheter att sväva ut. Det är ju alla politikområden, fast i regionerna. Jag ska dock försöka begränsa mig.

Det är också så att väldigt många av Miljöpartiets övergripande förslag i vår budgetmotion har en positiv betydelse för regionerna, inte minst våra satsningar på infrastruktur runt om i landet, på järnväg och kollektivtrafik speciellt och på företagandets behov.

För att nå framgångar med både regional- och landsbygdsolitik och samtidigt ta klimat- och miljöfrågorna på allvar är det lätt att hamna i konfliktsituationer. En fråga har den så kallade pumplagen blivit indräkt i. Det tas upp i detta betänkande från lite olika vinklar. Utskottet konstaterar att trafikutskottet håller i frågan och kommer att gå vidare med den under våren.

Vi som miljöpartister får ibland stå till svars för påståendet att det är vårt fel att bensinmackarna läggs ned i glesbygd. Det är ju lätt och bra att säga så. Men jag vill understryka det som utskottet ändå står bakom, att det i första hand är en bedömning från oljebolagen att man har en överetablering av försäljningsställen och därmed dålig lönsamhet.

Jag är mycket glad över att Miljöpartiet var med om att bryta Sveriges bilisters oljeberoende. Det här visar på en möjlighet av flera att komma bort från det oljeinsmorda samhälle som vi faktiskt har, ett fossilberoende som på intet vis är långsiktigt hållbart. Det är inte hållbar utveckling, vilket däremot biogassatsningarna är.

Det är verkligen positivt att vi i dag har en ökad utbyggnad av tankställen med biogas och att det också finns en bilindustri som har förstått att satsa på framtidens fordon, att det finns kommuner som är med och driver på, att det finns bönder som är på gång med att producera biogas som ett kretsloppssteg via gödselvårdsanläggningar. Det är hållbar framtid. Det är därför man måste våga ta de beslut som den hållbara framtiden kräver.

Samtidigt som vi alla talar om att byta bränslen vet vi också att det bara är en liten del av allt det som krävs för den hållbara utvecklingen. Trots att energieffektiviteten i bilarna ökat de senaste åren och andelen

miljöbilar ökat fortsätter utsläppen från trafiken att öka. Orsaken ligger i en kraftigt ökad trafik på vägarna. Framför allt den tunga trafiken är ett problem.

Med anledning av det konstaterar bland annat Vägverket att det inte räcker att byta bränslen och öka energieffektiviteten. Trafikökningen måste dämpas. Det krävs stora satsningar på utbyggd kollektivtrafik, större satsningar på järnväg än väg, möjlighet att på landsbygden samordna trafik och resande, utveckla anropsstyrd trafik och se till att det är billigare att resa kollektivt.

Det är också viktigt att kunna välja bort bilen och ta cykeln, även om man bor där det inte finns cykelvägar. Att cykla på en hårt trafikerad landsväg kan ibland kännas som ett spel med livet som insats. Det är inte rimligt att släppa ut barn i en sådan trafik, vilket leder till både sämre folkhälsa och att man uppfostras till bilberoende.

Vi har i Miljöpartiets övergripande budgetförslag lagt stora summor på just de av samhället nödvändiga satsningarna på ett sätt att förflytta människor och gods så att det blir långsiktigt hållbart. Vi ser möjligheter att ställa om lokalt, regionalt och nationellt. Det finns så mycket som går att göra. Man kan inte bara säga att alla som är bilberoende i dag måste förbli det.

Att vi i dag fortfarande har ett fossilbränslebaserat samhälle beror inte på slumpen. Det är en medveten planering. Nu är det dags att medvetet planera bort det fossilberoende som råder. Eftersom mycket handlar om smart infrastruktur i regioner och landsbygd – transport och logistik – är projektet Kuxatrafiken i Ockelbo intressant att ta del av. Jag känner inte själv till alla detaljerna, men man har lyckats med gratis tidtabellsorganiserad busstrafik med goda förbindelser. Man har kombinerat samhällsfinansierade transporter som redan fanns i området, nämligen linjetrafik, skolskjutsar, kompletteringstrafik, färdtjänst och till viss del sjuktransporter. Det kollektiva resandet ökade från 60 000 till 220 000 resor per år.

Infrastruktur är också bredband. Det är en fråga som borde kunna lösas. Det krävs förstås vilja. I den nyligen presenterade infrastrukturpropositionen finns inte en rad om bredband. Det som är så bra. Alla borde få tillgång till bredband om miljö- och klimatpåfrestningar kan minska. Bredband kan minska transportbehovet. Man kan utnyttja IT-resurser på distans, utnyttja videokonferenser, minska belastningen på övrig infrastruktur.

Området telematik är intressant. Det innebär kommunikation mellan maskiner och är en växande industri som har betydelse för miljön. Förutsättningen är dock god tillgång på både fast och mobilt bredband. Någonstans verkar bredbandssatsningarna ha fastnat.

En annan viktig fråga att väva in i den här debatten om det utgiftsområde som handlar om regionerna runt om i landet är Sveriges miljömål och regional utvecklingspolitik.

År 2006 rapporterade Naturvårdsverket om miljömålen i det regionala utvecklingsarbetet. Det är synergier och målkonflikter. Det framgår att det finns konflikter mellan Sveriges miljömål och politiken för regional utveckling. Huvudsakligen består konflikterna i satsningar som leder till ökat tryck på exploatering av mark och resurser samt satsningar som ger ökade utsläpp från energi-, transport- och jordbrukssektorerna.

Prot. 2008/09:52
18 december

Regional tillväxt

I våras kom också Miljömålsrådets utvärdering av Sveriges 16 miljömål. Utvärderingens titel var *Nu är det bråttom!* Miljöpartiet väntar på en miljömålsproposition, men vi lär få vänta. Regeringen verkar inte tycka att det är bråttom. Utredningen ger regeringen underkänt och visar att 9 av 16 miljökvalitetsmål inte kommer att kunna uppfyllas till år 2020. Bland målen finns målet om en begränsad klimatpåverkan.

Miljömålsrådet anser att ansvar och befogenheter för miljömålen behöver stärkas och utvecklas på regional nivå. Här finns ett jobb att göra. Från Miljöpartiets sida har vi tagit miljömålsarbetet på största allvar, och vi har i vår budgetmotion fördelat pengar till samtliga miljömål. Ett varierat utbud av service och handel är en grundläggande förutsättning när det gäller en Orts förmåga att locka till sig investeringar och arbetskraft. Men utvecklingen av kommersiell service och handel i Sverige och i flertalet OECD-länder går dessvärre mot en mer bilorienterad dagligvaruhandel. Fler och fler så kallade externa handelscentrum etableras utanför tätorternas stadskärnor. Den här trenden medför att mindre butiker i förorter, stadskärnor och på landsbygden tvingas lägga ned sin verksamhet.

Det är en oroande utveckling med flera negativa konsekvenser ur hållbarhetssynpunkt. Frågan om dessa etableringar tas upp i betänkandet. Utskottet konstaterar, liksom Miljöpartiet, att dessa bidrar till ett minskat affärsunderlag i mindre orter.

En studie från Chalmers om effekterna av ökad etablering av externa handelscentrum visar att externhandelsetableringen på kort sikt lett till en ökad bilanvändning vid matinköp på bekostnad av cykling och gång. Den här slutsatsen styrks entydigt av den forskning som bedrivits på området. Studien från Chalmers visar att koldioxidutsläppen från de 29 procent av befolkningen som har bytt från närbutik till extern stormarknad ökat med 200–1 100 procent.

Enligt utredningen från SOU, *Bilen, biffen, bostaden*, från 2005, fanns år 2005 ca 320 köpcentrum som tillsammans stod för en tredjedel av all detaljhandelsförsäljning. Utredningen visade också att 59 av landets kommuner hade planer på etablering av ny externhandel eller utökning av befintliga anläggningar.

Enligt siffror från Glesbygdsverket förlorade 300 mindre orter sina sista livsmedelsbutiker under perioden 1996–2001 på grund av ökad extern handelsetablering. Denna utveckling slår mest mot icke bilburna, äldre, sjuka och handikappade. Glesbygdsverket krävde därför redan år 2002 en utredning om möjligheterna att införa ett tillfälligt stopp för större handelsetableringar utanför tätorter. Den här frågan har också Miljöpartiet drivit.

Sverige har till skillnad från andra nordiska länder inte någon central reglering av utbyggnaden av externhandel. I Norge, Danmark och Finland finns däremot lagstiftning som i princip sätter stopp för etablering av större köpcentrum utanför tätorterna. En fortsatt etablering av köpcentrum i den takt vi har sett hittills kommer sannolikt att kraftigt försämra tillgången på kommersiell service i mindre orter och verka kontraproduktivt för en hållbar utveckling hos småföretag i gles- och landsbygd. Det här kan i förlängningen få negativa konsekvenser för tillväxten i hela landet. Ett fortsatt ökat bilberoende i anslutning till detta skulle dessutom ytterligare försvåra uppfyllelsen av klimatmålet.

För att nå en hållbar samhällsutveckling och samtidigt nyttja den utvecklingskraft och tillväxtpotential som finns i glesbygd och landsbygd har Miljöpartiet i ett annat betänkande föreslagit att regeringen ska ge de två myndigheterna för hållbar tillväxt i företag och ökad regional konkurrenskraft ett ansvar för att minska nyetableringen av externa köpcentrum samt de negativa effekterna på miljö och kommersiell service som det ger upphov till i gles- och på landsbygd.

Hur är det möjligt att skapa förutsättningar för människor att bo i mindre tätbebyggda områden? Jag tror att det är flera saker som har betydelse. En viktig del är möjligheten att utbilda sig, att få växa som människor. Bor man långt från tätorten är därför en del av den möjligheten brett bånd, det vill säga att utnyttja lärocentrum med modern teknik. Det är ofta så att det är kvinnor som i högre utsträckning vill skaffa sig mer kunskaper, som vill vidareutbilda sig och öka sina egna möjligheter. Vi ser att det är framför allt kvinnor som väljer att lämna landsbygden. Det är därför av stor vikt att vi också ser värdet av de regionala högskolornas status.

Betänkandet tar upp frågan om återbäring av vattenkraft till bygden där energin produceras. Det är en principiellt stor och viktig fråga på många håll i landet. Jag träffade själv representanter från Föreningen Sveriges Vattenkraftskommuner och representanter från Norges motsvarighet förra året. Eftersom frågan i utskottet bemöts med att det är svårt och krångligt, att det skulle medföra korrigeringar av det kommunala utjämnningssystemet och att nuvarande principer ska gälla verkar det vara helt otänkbart. Men det är inte Miljöpartiets åsikt. Vi ser det som en möjlighet. Det vore därmed önskvärt att en utredning och en fördjupning av möjligheten görs.

När jag ändå talar om vattenkraften vill jag också säga att Miljöpartiet anser att vattenkraften är färdigutbyggd. Vi tror att det är synd att exempelvis ge sig på att bygga ut vattenkraften till exempel i Vojmån i Vilhelmina när det där, liksom på många andra platser, finns en möjlighet att skapa arbetstillfällen inom friluftsliv, turism och fiske runt en sådan vattenmiljö. Den utvecklingen är avgörande för stora delar av bygderna, det vill säga att kunna skapa arbetstillfällen och generera välfärd samtidigt som det sker ett bevarande genom miljövard och skydd av biologisk mångfald. Det är flera goda ting som sammantaget ger vinnare som ringar på vattnet.

Jag tänkte nämna djurskyddet i vårt land. Det fanns tidigare en myndighet som hette Djurskyddsmyndigheten. Den var utlokaliserad till Skara. Den gav ungefär 70 arbetstillfällen, om jag inte minns fel. Den nya regeringen valde att flytta tillbaka den till Statens jordbruksverk. Det har skett under en period.

Nu har också regeringen valt att minska antalet djurskyddsinspektörer i kommunerna. Det är tjänster som har varit viktiga för kommunerna. De har inneburit att vi har kunnat upprätthålla ett bra djurskydd. Nu hotas detta av en urholkning. Detta sker i en tid när trovärdigheten i det svenska djurskyddet ibland ifrågasätts på allvar.

Landsbygdskommittén kom med sitt arbete för två år sedan. Utredningen hette *Se landsbygden!* Det är intressant läsning. Vi väntar på att få se ett förslag till landsbygdsstrategi. Nu har det kommit till min kännedom att regeringen förväntas lägga fram en skrivelse i februari. Jag ser

all anledning att fortsätta diskussionen om landsbygdens och regionernas framtid och möjligheter.

I detta anförande instämde Jan Lindholm (mp).

Anf. 4 MARIA PLASS (m):

Herr talman! Alliansregeringen för en aktiv politik, som ger alla delar av landet möjlighet att utvecklas av egen kraft och bidra till hela Sveriges tillväxt. I tider som denna, i en global lågkonjunktur, är det särskilt viktigt att alla regioner i Sverige ges möjlighet till utveckling.

Det är också det mål för regional tillväxt som regeringen föreslår, vilket innebär utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft.

Regeringen svarar för helhetsstrategin för den regionala tillväxten och ger regionerna de resurser och det inflytande som med lokal styrning ger de bästa möjligheterna att växa av egen kraft och utifrån egna förutsättningar, det vill säga ett nedifrån- och uppåtperspektiv – någonting som jag förstår att även Vänsterpartiet anser.

De bästa kunskaperna om de lokala förutsättningarna finns lokalt, inte centralt, och där tror jag att vi är överens med Socialdemokraterna.

När det gäller omlokalisering av myndigheter finns det en målkonflikt. Man måste se till myndigheternas effektivitet och funktion samtidigt som det ska finnas en närhet till medborgarna.

I propositionen tas upp att den regionala tillväxtpolitiken bland annat ska inriktas på

- ytterligare stärkt lokalt och regionalt inflytande och ansvar över statliga medel,
- ett tvärssektoriellt arbetssätt och en mer samordnad statlig förvaltning i samverkan med lokala och regionala aktörer,
- en god tillgång till kommersiell och offentlig service för medborgare och näringsliv i alla delar av landet,
- ett ökat arbetsplatsutbud genom bland annat regionförstoring, ökad arbetspendling samt en effektiv och säker IT-infrastruktur och
- stärkt utvecklingskraft på landsbygden med mera.

I detta sammanhang vill jag också påpeka att de flesta punkterna berörs av insatser på andra utgiftsområden, till exempel näringsliv, infrastruktur, forskning och utveckling.

Flera insatser inom området näringsliv, såsom att förbättra villkoren för företag och företagande, kommer alla till del oavsett om de ligger i storstad eller i glesbygd. Exempel på denna typ av åtgärder som främjar regional tillväxt är insatser för kvinnligt företagande, invandrares företagande och socialt företagande.

Att det finns en grundläggande service för såväl personer som företag är en förutsättning för tillväxt i alla delar av landet. Därför är det viktigt med insatser som ger en god tillgänglighet till service så att man skapar en miljö där det är attraktivt att bo och även att starta, utveckla och driva företag.

Redan i dag finns åtgärder för att mildra effekterna av en strukturomvandling avseende kommersiell service i gles- och landsbygd.

För att stödja insatser som syftar till att ge en god service betalar den regionala nivån ut ett statligt anslag på 35 miljoner kronor varje år. Regeringen vill nu avsätta ytterligare 50 miljoner kronor till insatser inom serviceområdet för år 2009. Detta ska stärka förutsättningarna för butiker och drivmedelsstationer med strategisk betydelse för varuförsörjningen. Detta är för att underlätta för dem som bor och verkar på landsbygden.

Lanthandeln är en viktig servicepunkt på landsbygden, i skärgården och i glesbygd. Många gånger har lanthandeln många fler uppgifter än att bara sälja mat och ibland drivmedel. Det kan handla om att vara ombud för Posten och kanske Systembolaget eller att ha hand om kommunala servicetjänster. Många gånger är det lokala lösningar där det offentliga, näringslivet och föreningar samverkar.

Jag vill här också kommentera det som benämns pumplagen och den så kallade pumpdöden.

90 procent av mackarna i gles- och landsbygd berörs inte av denna lag eftersom de säljer mindre än 1 000 kubikmeter drivmedel per år. De som ändå berörs kan få en tidsbegränsad dispens. Övriga som investerar i anläggningar för förnybara bränslen kan få investeringsstöd på upp till 85 procent av kostnaden. Även här finns exempel på lokala lösningar, med så kallade bymackar efter norsk modell.

Den huvudsakliga inriktningen att stärka den regionala konkurrenskraften och företagandet samt skapa sysselsättning, tillväxt och utveckling i olika delar av landet kan göras på olika sätt. Exempel på detta är generella åtgärder som gynnar företagen, såsom Almis mikrolån, sänkta socialavgifter, sänkt bolagsskatt etcetera. Andra exempel är de regionala strukturfondsprogrammen. Dessa inriktas mest mot företagande, entreprenörskap, innovationer och insatsområden som miljö och turism. Dessa är viktiga för utveckling, idéer och företag ute i landet samt för olika sätt att samverka. Dessa strukturfondsprogram kommer att utvärderas kontinuerligt under programperioden 2007–2013.

Herr talman! Det kan vara av vikt att poängtera att decentralisering och ökad samverkan i tillväxtarbetet stärker regionernas möjligheter till lokalt förankrat och samtidigt effektivt utvecklingsarbete samt att ingen region missgynnas av att en annan region utvecklas. Tvärtom kan en region få kraft av den andra regionens goda utveckling.

Därmed vill jag yrka bifall till utskottets förslag till beslut och avslag på motionerna.

Anf. 5 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Herr talman! Ja, Maria Plass, jag kan hålla med om att ni i många stycken för en aktiv politik. Men frågan är hur resultatet av den politiken ser ut. Är det positivt eller negativt när det gäller de regionalpolitiska satsningarna? Om man har en regionalpolitik där man säger att man ska gynna alla delar av landet borde man också se till att verkligen gynna alla delar av landet. Om man då har förslag som sedan blir beslut som motverkar den regionalpolitiken borde man vakna till.

Utvecklingskraft i alla delar av landet, säger Maria Plass. Kommentera då det förslag som ni har lagt fram när det gäller förändringen av

kassaservicen som innebär kraftiga försämringar, till och med omöjliggörande, för en del företag att verka i skärgården!

Ökad arbetspendling: Kommentera då att ni nu har minskat möjligheterna att dra av kostnaderna för arbetsresor!

Satsning på företag: Ja, i veckan har vi kunnat konstatera ännu en gång att regelkrånglet har ökat för de svenska företagen. Kommentera det!

50 miljoner till bättre service: Ja, men hur ser planen ut för de 50 miljonerna? I de 50 miljonerna har man även räknat in att man ska lösa det problem som har uppstått med anledning av att man håller på att lägga ned en massa bensinstationer.

Men regeringen säger ju själv: Vi ska följa utvecklingen. Är det ett sätt att påverka utvecklingen, att man följer den? Trots att man har fått både idéer och förslag från dem som är bättre insatta i problematiken än de flesta av oss är svaret från regeringen: Vi följer utvecklingen. Vi ser ju utvecklingen! Påverka den i stället!

Anf. 6 MARIA PLASS (m) replik:

Herr talman! Det var så många frågor, Krister Örnfjäder, att jag inte tror att jag hinner med dem på två minuter. Men vi har ju en omgång till.

Arbetspendlingen var en punkt. Där kan man väl konstatera att en grund för en bra arbetspendling är bland annat att det finns en bra infrastruktur och en bra kollektivtrafik. Tyvärr kan jag inte säga att Socialdemokraterna har gjort infrastrukturen bättre. Men nu har vi lagt fram ett förslag på kortsiktiga satsningar som ger en bättre infrastruktur och därmed också ska ge en bättre kollektivtrafik.

Att kunna ta sig till sin arbetsplats och att kunna lämna sina barn på dagis och i skolan är grundförutsättningen för att man ska kunna ha jobbet. Där måste jag säga att Socialdemokraterna kanske inte har varit de mest aktiva på den fronten tidigare.

Jag missade säkert ett par punkter. Jag ber om ursäkt för det.

Jag tror att sanering av pumpar var en del. Vad jag förstår har oljebolagen gått in och tagit en stor del av kostnaderna för saneringen. De större oljebolagen – Shell, Q 8 och så vidare – har tagit större delen av saneringskostnaden. Det är alltså inte dit som pengarna i första hand ska gå utan det är till den kommersiella servicen för att det även i fortsättningen ska vara möjligt att köpa drivmedel ute i glesbygd.

Jag tog i mitt anförande upp en hel del om detta med pumpdöden. Det går att få dispenser, och det finns också investeringsbidrag att få för dem som väljer att bygga ut sina bensinstationer för alternativa drivmedel.

Det sades att regeringen följer utvecklingen. Jag skulle vilja säga: Regeringen agerar.

Anf. 7 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Herr talman! Då får jag be Maria Plass att läsa de svar som regeringen ger på frågan om de 50 miljonerna. Där står det uttryckligen: Vi följer utvecklingen. Man agerar inte på något sätt. Man överlämnar i så fall agerandet till de regionala myndigheterna. Det är svaret som man får.

Maria Plass säger att man satsar på kollektivtrafik. Men den största kritiken mot den nuvarande infrastrukturplaneringen gäller att det saknas satsningar på kollektivtrafik. Det säger alla.

Jag uppmanar därför Maria Plass att i eftermiddag komma till debatten om detta. Då kommer hon att få svart på vitt på hur det egentligen ligger till.

Det sägs att oljebolagen tar en stor del av ansvaret när det gäller att göra ordning efter gamla etableringar. Men det är precis tvärtom. Oljebolagens huvudargument för att det ska läggas ned är att det blir för stora kostnader. Enligt det regelsystem som finns i dag ges det möjligheter för just oljebolag att inte behöva ta sina kostnader.

Jag vet inte varifrån Maria Plass får sin information. Det finns brister i den.

Det var många frågor till Maria Plass, och jag kan köpa att hon inte hann med alla. Men det var några som hon inte svarade på, och jag ska ge henne möjlighet att göra det.

Innebär mer regelkrångel att man satsar på företag?

Skapar man utvecklingskraft i alla delar av landet genom att försämrade kassaservicen så att det blir nästan omöjligt för företagare ute i skärgården att existera?

Anf. 8 MARIA PLASS (m) replik:

Herr talman! Krister Örnfjäder frågade: Vad är alternativet? Jag skulle vilja fråga: Vad var alternativet?

När Socialdemokraterna regerade kan jag inte säga att det var några bra alternativ precis för den regionala utvecklingen.

Jag kan dessutom konstatera att i till exempel Västra Götaland där det är socialistisk majoritet kommer dessa problem upp. De finns. Det är precis som Krister Örnfjäder säger, nämligen att det är socialistisk majoritet. Men vi har tyvärr en regional utveckling som inte är bra. Hur ska personer på Koster komma till sjukhuset? Man har lagt ned akuten på Uddevalla sjukhus. De får åka till Norge om de blir sjuka. Är det bra regional utveckling när man har socialistisk majoritet?

Det var kritik mot infrastruktur och förskottering. I Västra Götaland är det mycket förskottering, både av kommunala och av regionala medel. Jag hoppas att resultatet blir bra. Med regeringens satsning kommer det i så fall att bli ännu bättre.

Det finns kollektivtrafik i Västra Götaland också. Ordföranden är en socialdemokrat. Tyvärr har kollektivtrafiken blivit dålig. Chaufförerna är stressade och kör för fort. Det har blivit dyrare, och det är allmänt svårare.

Snacka inte så mycket! Ni gör ju saker ute i landet som talar mot er själva. Jag förstår inte riktigt hur ni regerar ute i regionerna. Ni säger en sak här, och ni gör på ett annat sätt ute i regionerna.

Anf. 9 GUNILLA WAHLÉN (v) replik:

Herr talman! Maria Plass beskriver regionalpolitiken och dess utveckling med många vackra ord och mycket stor insikt. Men var finns åtgärderna i den borgerliga politiken och i Moderaternas politik för att man ska få en positiv regional utveckling, om man nu vill ha det?

Maria Plass tar upp frågan om närheten till medborgarna. Men på vilket sätt kan ni öka närheten till medborgarna när det gäller samhälls- service, till exempel inom Försäkringskassan? Man centraliserar Försäkringskassan och drar ned på antalet kontor så att människor i Norrlands

inland tvingas åka tiotals mil för att komma i kontakt med Försäkringskassan. På samma sätt är det med Arbetsförmedlingen som också centraliseras, vilket gör att man ökar avståndet mellan den statliga servicen och medborgarna.

Hur ser era planer ut för att tillgodose företagen när det gäller nödvändig service i fråga om IT- och bredbandsutbyggnad? Det är en utveckling som helt har avstannat. Vad tänker ni göra för att IT-utbyggnaden ska bygga på ett mål om tillgänglighet och service i stället för att konkurrenskraft och andra faktorer ska gälla?

Anf. 10 MARIA PLASS (m) replik:

Herr talman! Jag vill först påpeka att vi är en alliansregering, vilket Gunilla Wahlén vet, där Moderaterna är en del. Det finns ett stort engagemang för den regionala utvecklingen hos mig och hos många andra i våra partier.

Närheten till medborgarna är mycket viktig. Jag håller med om det. Jag tror att vi är helt överens om det. Det är lokalt som man vet hur det fungerar där.

Försäkringskassan har ett antal lokalkontor som har startats på olika orter.

Som jag sade har man avsatt ytterligare 50 miljoner för den kommersiella servicen på landsbygden och i glesbygd när det gäller drivmedelsstationer och lanthandlare.

Gunilla Wahlén sade att hon saknade samarbete och samverkan i vårt arbete. Jag håller inte med om att det saknas. Om man läser propositionen och lyssnar på oss framkommer det att just samarbete och samverkan är det som vi talar om. Vi har varit väldigt mycket för att man ska samverka mellan till exempel Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan, sjukvården och så vidare. Vi har haft projekt där som tyvärr är nedlagda på grund av Socialdemokraterna.

Jag tycker att det är bra med samverkan över olika gränser. Givetvis gäller det geografiska gränser inom landet men kanske även landsgränser som det norsk-svenska samarbetet när det gäller strukturfonder som jag och vi tycker är mycket bra.

Anf. 11 GUNILLA WAHLÉN (v) replik:

Herr talman! Vi är överens om att samverkan är viktigt och riktigt. Men ni i den nya alliansregeringen måste se till att man kan samverka. Då måste det som kallas stuprörstänkande tas bort mellan olika myndigheter och mellan olika departement. Detta såg vi i samtliga partier redan när vi hade den regionalpolitiska utredningen i slutet av 90-talet. Men jag ser det nu i dag också när jag sitter i Försvarsberedningen där samtliga partier finns med. Det stuprörstänkande som finns försvårar för verksamheten, försvårar för regionalpolitiken, försvårar för samarbetet och utvecklingen av myndigheterna. Detta stuprörstänkande finns kvar. Vad gör alliansregeringen för att kräva att myndigheter samverkar, i Stockholm mellan departementen men också mellan olika myndigheter och verksamheter ute i landet, för att få fram dessa effekter?

Jag ser en målkonflikt i alliansregeringens politik. Ni menar att det är konkurrensen i stället för samarbetet som ska stärka regionerna. Ser Maria Plass inte denna målkonflikt mellan konkurrens och samarbete när ni

kommer fram till reella förslag i er politik? Jag tycker att man behöver ha en regionalpolitisk utredning som tittar på hur man ska kunna bygga bort stuprörstänkandet och öka samarbetet för hela landets väl.

Prot. 2008/09:52
18 december

Regional tillväxt

Anf. 12 MARIA PLASS (m) replik:

Herr talman! När det gäller samarbete mellan departementen pågår just nu ett arbete, och jag tror att det kommer ett förslag i dagarna. Näringsdepartementet, Jordbruksdepartementet och ytterligare ett har tagit fram förslag. Vi kan ta som exempel regelförenklingar för företagare. Man har tittat över flera departementet hur man kan samverka för att göra det enklare för företag, men det gäller även andra former.

Jag köper inte riktigt det där, för det finns ett samarbete. Jag tror att det fungerar alldeles utmärkt, och det kommer att fortsätta.

Jag tycker själv att det är självklart att olika myndigheter ska samverka. Till exempel kan det gälla, om man ska starta ett företag, så kallad En dörr in. Den person som startar ett företag ska inte behöva springa till olika myndigheter och kanske ibland få olika svar. Det ska vara samordnat.

Jag kan också se att man på flera ställen börjar samlokalisera sig, till exempel Arbetsförmedlingen och Försäkringskassan. Det finns ett väldigt stort värde i det. Tyvärr, och där håller jag helt med, har det varit vattentäta skott mellan myndigheterna, vilket har försvårat för medborgarna. Jag tycker att det är bra ju fler myndigheter som kan samverka. Framför allt måste vi titta på vad som är bäst för medborgarna. Hur kan vi göra det så enkelt och så bra som möjligt?

Jag ser däremot inte någon målkonflikt mellan konkurrens och samverkan. Konkurrens är bra i olika lägen, och samverkan är bra. Jag ser som sagt inte att det behöver vara en målkonflikt. Tvärtom kan det bli mycket bättre på det viset.

Anf. 13 JAN ANDERSSON (c):

Herr talman! Sickna dysterkvistar vi har hört i talarstolen i dag. Det är näst intill bara digerdöden som fattas när man ska beskriva vad som drar fram över den svenska landsbygden. Jag blir bekymrad över den beskrivning som vi från riksdagens talarstol ger över svensk lands- och glesbygd. Visst finns det saker och ting att göra. Samtidigt ska man komma ihåg att vi är många som gör det aktiva valet att bo kvar på landsbygden. Vi är också många som gör det väldigt aktiva valet att flytta ut på landsbygden och i våra glesare bygder. Jag tror att det är oerhört betydelsefullt att ha det med i en sådan här debatt. Allt är inte elände även om man kan tro det.

Regional tillväxt handlar inte om att ge nödhjälp. Det handlar om precis det som regeringen fastslår som målsättning för politiken på detta område. Det handlar om utvecklingskraft i alla delar av landet med stark lokal och regional konkurrenskraft. För att skapa denna utvecklingskraft krävs det mycket mer än det som behandlas under detta utgiftsområde. Det handlar om utbildning, transporter, infrastruktur och villkoren för företag. Det handlar också om det lokala och regionala engagemanget. Det handlar om att ge människor möjlighet att påverka sin situation. Det handlar om att ge våra lokala och regionala aktörer möjlighet att påverka och också ansvar.

När det gäller grundförutsättningarna för utvecklingskraft i hela landet har man i debatten lite berört den finansiella krisen. Det är självklart att i dagsläget är den en av grundförutsättningarna. Vi kommer att ha extra debatter på det temat både i dag och i morgon.

När det gäller hanterandet av den finansiella krisen och följderna av denna tycker jag att regeringen har agerat på ett klokt sätt. Samtidigt får vi inte glömma de långsiktiga grundförutsättningarna. Nu gör vi från alliansregeringens sida en stor satsning på utbildning och forskning som kommer alla delar av landet till del. Vi gör en stor satsning på infrastruktur. Vi fortsätter att arbeta på den inslagna vägen för att göra det enklare och lönsammare att vara företagare i vårt land, något som har en väldig betydelse för hur den regionala utvecklingen blir.

Just företagandet har betydelse. Många av de problem som har tagits upp beror på minskad efterfrågan och minskad befolkning. Det handlar om att ha ett livskraftigt näringsliv så att människor har ett jobb, vilket i sin tur gör att man har möjlighet att nyttja den både kommersiella och samhälleliga service som vi alla efterfrågar.

Precis som jag sade tidigare kan man tro att digerdöden har dragit fram över svensk landsbygd. Den kanske största avfolkning som någonsin har varit var väl vid det tillfället, men det kan inte läggas regeringen till last.

Jag vill återgå till det jag sade inledningsvis. Det har en väldig betydelse hur vi från riksdagens talarstol talar om landsbygd och glesbygd. Till åhörare både här i kammaren och eventuellt utanför som bor på landsbygden eller funderar på att bosätta sig på landsbygden säger jag: Lyssna på mig och alliansregeringen, som säger att det finns en livskvalitet på landsbygden. Det finns goda utvecklingsförutsättningar. Lyssna inte på oppositionens eländesbeskrivningar.

Anf. 14 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Herr talman! Dysterkvistar, säger Jan Andersson från Centerpartiet. Ja, man blir lite dyster. Man kan inte låta bli det därför att man ser att saker och ting går åt fel håll, även inom regionalpolitiken. En sådan sak är att Jan Andersson ska vara sitt partis företrädare här i stället för näringsministern och ta diskussionen om regionalpolitiken och visa på det sättet på regionalpolitikens betydelse. Det borde vara dags för ministern; vi har inte haft någon minister här på tre år i en sådan här debatt. Men hon har chansen nästa år, och det är sista gången. Det är ett sätt att uppvärdera själva politikerområdet.

Regeringen har agerat på ett klokt sätt, säger Jan Andersson. Forskningen bland annat kommer alla till del i hela riket. Det är inte sant. Det vet Jan Andersson. De små och medelstora högskolorna kommer att få en minskad andel. Det är en medveten strategi. Det har regeringen själv sagt. Man vill koncentrera resurserna för att få ett bättre resultat. Det får per automatik som resultat att de små och medelstora kommer att få mindre resurser.

Det finns en livskvalitet att bo på landsbygd och i glesbygd. Ja, det gör det för väldigt många människor. För att man ska kunna bo där krävs att vissa förutsättningar finns. Dem måste samhället stå till tjänst med, för annars går det inte att bo där även om man själv tycker att livskvaliteten är hög.

Min fråga till Jan Andersson är om han inte är orolig över att så mycket av service dras det ned på ute på landsbygd och i glesbygd.

Prot. 2008/09:52
18 december

Anf. 15 JAN ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Det är lite ledsamt om Krister Örnfjäder inte tycker att det är tillräckligt värdigt att debattera med en vanlig ledamot, men det får stå för Krister Örnfjäder.

När det gäller service och neddragningar på landsbygden tror jag att det är oerhört viktigt att vi ser den tekniska utveckling som försiggår. Det är väldigt lätt att drömma sig tillbaka till tider som varit. Men när det gäller till exempel banktjänster kommer jag för egen del ihåg när man tog en bunt fakturor och gick in på bankkontoret, ställde sig vid ena sidan av disken och lämnade över dem. Sedan satt kassörskan och knappade in dem. Det är inte riktigt så det ser ut i dagsläget. I dag gör de allra flesta sina bankärenden via nätet. Det är klart att det påverkar hur servicestäl-
lena ser ut. Det är ingen tvekan om det.

Jag skulle inte vilja säga att det är någon direkt nackdel att Föreningsbankskontoret i Drängsred lades ned för 30 år sedan och det i Kinared för 20 år sedan. Jag upplever definitivt ingen försämrad service, utan jag har fått en förbättrad service när jag kan göra mina bankärenden över nätet, och göra det vid vilken tid jag vill, utan att ta bilen för att åka till bankkontoret.

Låt oss se den tekniska utvecklingen som en tillgång. Det handlar kanske inte så mycket om hus som om tillgången till service, och min tillgång till exempelvis bankservice har ökat betydligt.

Anf. 16 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Herr talman! Nu är det inte bara vår egen personliga situation som vi ska ta hänsyn till som representanter här i Sveriges riksdag. Vi ska ju företräda alla människor som bor i Sverige.

Vi är väl medvetna om att vi har många olika förutsättningar som individer. Ålder spelar in, handikapp spelar in, avstånd liksom hur vi bor spelar in. Det tycker jag att Jan Andersson ska ta med sig och inte bara hålla sig till sin egen situation.

Sedan är det inte så att jag har någonting emot att debattera med en så kallad vanlig riksdagsledamot. Men nog vore det väl trevligt att någon gång få hit den ansvariga ministern, för det är hon som lägger fram förslagen som Jan Andersson så villigt ställer sig bakom.

Jag vill än en gång ta upp de frågor som jag inte fick något svar på tidigare. Det finns företagare som nu går ut och säger att på grund av att kassaservicen har försämrats kommer det att vara svårt, en del säger till och med omöjligt, att bedriva sin verksamhet. Inte minst gäller det ute i skärgården. Hur har Jan Andersson tänkt lösa det problemet? Det är onekligen ett problem för dem eftersom de själva har hört av sig och gjort oss uppmärksamma på det. Och det här är inga dysterkvistar. De är människor som är beroende av den här servicen, säger de själva, för att kunna fortsätta driva sina verksamheter.

I det här programmet har vi bland annat ett avsnitt om skärgården där det står att vi på olika sätt ska medverka till ett boende och en företag-
samhet i skärgården. Men det som nu sker är kontraproduktivt. Vi gör det ju svårare. Hur tänker Jan Andersson lösa det, och framför allt när?

Regional tillväxt

Anf. 17 JAN ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! När det gäller Svensk Kassaservice får Krister Örnfjäder det att låta som att det är regeringen som väljer bort Svensk Kassaservice. Men låt oss komma ihåg att under två år har Svensk Kassaservice tappat 40 procent av dem som använde betaltjänsten.

Det är klart att det har betydelse hur kunderna till Svensk Kassaservice agerar. Att inte göra något åt Svensk Kassaservice när vi ser de stora tapparna som varit i verksamheten vore närmast oansvarigt.

Jag vill återkomma till att de tekniska förutsättningarna förändras och att vi då också måste acceptera att det blir förändringar ute på landsbygden.

Anf. 18 TINA EHN (mp) replik:

Herr talman! Jan Andersson har talat om vad vi säger här i riksdagen och om hur våra attityder till olika regioner och landsbygd är helt avgörande. Det delar jag absolut. Samtidigt måste man naturligtvis tala om skillnader och peka på det som är negativt med utvecklingen, som naturligtvis beror på olika politiska beslut, men man måste också kunna se i framtiden. Det handlar inte om digerdöd och dysterkvistar. Det handlar om att verkligen kunna satsa och se positivt.

Jag har gjort en hel del utflykter runt om i landet. Jag bor själv på västkusten i skärgården, där jag ser att det finns fantastiskt många utvecklingsmöjligheter. Och man tar verkligen vara på vartenda tillfälle. Det är jättekul. Men för att se sig om i landet måste man resa också. Jag har varit i Trångsviken, som är allmänt känd, Trönö och Vilhelmina. Jag har också besökt det fantastiska Eldrimner med småskalig matproduktion i Jämtland. Det finns otaligt många exempel på positiv utveckling. Och det är naturligtvis det som vi ska stödja.

Samtidigt kräver allt det här att vi har kassaservice och att vi har bredband men också att vi har infrastruktur som fungerar, alltså den fysiska infrastrukturen. Därför lägger Miljöpartiet väldigt mycket pengar på satsningen på en klimatanpassad infrastruktur, och vi försöker satsa på detta i hela landet. Regeringen gör tvärtom. Man gör mycket större satsningar på vägar än på järnvägar.

Man måste ha bäge glasögonen på sig. Man måste se landsbygds- och regionalutvecklingen *och* klimat- och miljöfrågorna. Det är en utmaning.

Anf. 19 JAN ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Jag kan inte mer än hålla med om att infrastrukturen är viktig. Jag tänker inte starta någon infrastrukturdebatt här och nu. Eftersom vi i nästnasta ärende kommer att ha en debatt på just detta område, med i nuläget 17 talare anmällda, har jag inget mer att säga om det.

Anf. 20 TINA EHN (mp) replik:

Herr talman! Det var inte mycket till svar. Då försöker jag med utbildning i stället. Det ingår ju också i regional utveckling.

Vi ser att det har skett neddragningar av platser i högskolan, samtidigt som det är stora kullar på väg in i högskolorna i Sverige. Miljöpartiet anser att det behöver finnas tillräckliga medel för att dels hjälpa till att få fler högskoleplatser, dels hjälpa studenter att gå från studier till arbetsliv.

De kvalificerade yrkesutbildningarna, som har gett goda resultat, har stannat upp i ett vakuum därför att man ville se över dessa eftergymnasiala utbildningar.

Utbildning är en del i företagspolitiken som har flera beståndsdelar. En är bra infrastruktur, en annan är god tillgång till välutbildad arbetskraft. Vi ser framtiden i miljötekniksektorn. Vi ser också att regelkrånglet, precis som flera har påtalat, behöver minska för företagen. Och det behövs medel till det.

Jag undrar vad regeringen vill. Det kanske det går att svara på.

Anf. 21 JAN ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! När det gäller det sistnämnda om regelförenklingarna har regeringen satt upp målsättningen att minska kostnaderna för hantlandet av regelverket med 25 procent under mandatperioden. Totalen för regelhanteringen hamnar någonstans runt 100 miljarder.

Med de förslag som bereds och som vi tittar på är vi på god väg mot de 10 miljarderna i alla fall. Jag tycker att det visar på att vi har en hög ambitionsnivå och att vi jobbar väldigt medvetet med regelförenklingarna.

Anf. 22 GUNILLA WAHLÉN (v) replik:

Herr talman! Vänsterpartiet vill verkligen ha en aktiv och ansvarstagande regionalpolitik. Vi ser att förändringarna går åt fel håll med alliansregeringens politik. Ser inte Jan Andersson några problem med att stora delar av landet avfolkas? Ser inte Jan Andersson problem med att pengar flyttas och resurser fördelas om från regionerna till centralorten? Ser man inga som helst problem med att klyftorna mellan olika regioner ökar till förmån för de redan rika och starka regionerna och till nackdel för avfolkningsregionerna? Har inte Jan Andersson något förslag på hur man ska bryta den utvecklingen?

Anf. 23 JAN ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Precis som jag tog upp i inledningsanförandet är det fundamenta som är viktigast i detta. Lyckas vi inte ute på landsbygden och i våra glesbefolkade områden med grundförutsättningar som att till exempel ha ett aktivt företagande och en bra skola och utbildning hjälper det föga om vi sätter pengar i det utgiftsområde vi nu debatterar. Det handlar om de grundförutsättningar som jag tog upp.

Det är ingen tvekan om att alliansregeringen har flyttat fram positionerna när det gäller till exempel företagandet. Jag hoppas att det ska ge till effekt att vi får underlag för att nyttja både kommersiell och samhällelig service ute i landsbygd och glesbygd.

Anf. 24 GUNILLA WAHLÉN (v) replik:

Herr talman! Vi är alla överens om att det är de stora områdena, det som kallas för den stora regionalpolitiken, som har det avgörande inflytandet på hur hela vårt samhälle ska fungera. Men vad är det som säger att privatiseringar och att flytta och centralisera verksamhet ska öka den regionala balansen och minska klyftorna? Ser inte Jan Andersson att

centralisering och att dra ihop verksamheter till bland annat Stockholm motverkar regional balans?

När det gäller företagen finns det en enorm brist på riskkapital ute i landet. Vi har under en lång rad av år, under tidigare mandatperioder även tillsammans med Centerpartiet, arbetat och pläderat för att få återbäring på den vindkraft och mineralutvinning som finns och bilda en riskkapitalfond för de regioner där dessa naturtillgångar finns. Det förslaget och kravet har Centerpartiet nu släppt.

Ser ni inte att man skulle kunna hitta olika finansmöjligheter genom att till exempel få ut riskkapital ut i regionerna så att det inte stannar i storstadsregionerna och framför allt i Stockholm?

Anf. 25 JAN ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! När det gäller var företag ska etablera sig är det viktigt att företagen väljer det själva. Det är inget vi styr från riksdag och regering.

Jag håller med om att det är viktigt att vi har en fungerande finansiering över hela landet. På finansieringsområdet har regeringen tillsatt en utredning där Jan-Olle Folkesson jobbar med detta. Vi återkommer i den frågan.

Anf. 26 Tredje vice talman LISELOTT HAGBERG (fp):

Herr talman! Människor som kan påverka sin situation, som ges möjlighet att växa, som kan förverkliga drömmar och idéer och som mår och fungerar väl är en tillgång inte bara för sin närmaste omgivning utan för samhället som helhet. Därför är det viktigt att ett synsätt som präglas av att samhället ska formas för människorna och inte tvärtom får genomsyra politiken på alla olika nivåer och i alla olika sammanhang. Politikens roll är att skapa möjligheter för människor att växa. Människors drivkraft och engagemang måste helt enkelt tas till vara. Samhällets roll är att möta människors behov för att förenkla och underlätta vardagen. Tillväxt skapas av människor utifrån de förutsättningar som ges.

Herr talman! Man kan förstås fråga sig varför jag inleder en debatt om regional tillväxt på detta sätt. Skälet är att regional tillväxt handlar om många olika typer av insatser där mycket inte ryms under denna utgiftspost. Folkpartiets och regeringens synsätt vad gäller tillväxt handlar bland annat om fler i arbete, färre i utanförskap, fungerande infrastruktur och bättre utbildningskvalitet. Det är andra utskott som ansvarar för beredning av just dessa delar.

Till detta kommer förstås den uttalade viljan från vår sida att skapa bättre förutsättningar och villkor för företag och företagande – kort sagt näringsfrämjande åtgärder. Utan företag och företagare stannar vårt land. Näringsutskottet ansvarar här för ett brett område när det gäller frågan om regional tillväxt och att underlätta för företag och företagande.

Enligt vår uppfattning är det bra för Sverige att de ekonomiskt starka regionerna blir fler. Det gynnar nämligen de svagare regionerna. Det finns heller inget motsatsförhållande i en regional tillväxtpolitik som bedrivs i alla delar av landet, i såväl små som stora kommuner, i såväl storstadsregioner som gles- och landsbygdsregioner. Den regionala tillväxtpolitiken måste förstås anpassas till de regionala förutsättningarna.

Det finns även behov av särskilda insatser i vissa specifika områden. Det är områden som ur ett såväl nationellt som europeiskt perspektiv behöver särskilda åtgärder för att stärka sina förutsättningar för tillväxt. Det kan till exempel handla om att stärka utvecklingskraften genom en nationell strategi för landsbygden. Ett sådant arbete påbörjades av regeringen under förra året. Här sker ett samarbete mellan flera olika departement med fokus på områden som

- företagande, arbetskraft och kompetensförsörjning
- service, infrastruktur och kommunikationer
- kunskapsbaserad innovation
- attraktivitet, natur och kulturmiljö, förvaltning av naturresurser, boende, lokal utveckling, demokrati och folkhälsa.

Vi kan vänta oss en skrivelse om detta i början av nästa år.

Herr talman! Samverkan är för övrigt ett ledord i den regionala tillväxtpolitiken. Det behövs ett ökat lokalt och regionalt inflytande och ansvar vad gäller de statliga tillväxtresurserna. Det är även positivt att de mest prioriterade områdena i de regionala strukturfondsprogrammen inriktar sig på innovation och förnyelse. Där tas sikte mot förnyelse av näringslivet och stimulans av människors förmåga att starta företag inom både grön teknik och turism. Det är områden som för övrigt utvecklas och växer.

När det gäller myndigheter är det är det alldeles utmärkt att regeringen ser över dem och arbetar för att samordna verksamheter där så är möjligt. Vid eventuella nybildningar bör en ledstjärna vara att de inte med självklarhet ska placeras i storstadsområden. I sammanhanget vill jag även passa på att påpeka att de mest kraftfulla verktygen för att åtgärda problem för den skull inte självklart är att skapa nya myndigheter.

Återigen vill jag påpeka att det är människor som ska stå i centrum. Målet måste därför vara att öka möjligheterna när det gäller att förenkla kontakterna mellan myndigheter och medborgare. Tillgången till grundläggande service är en förutsättning för god livsmiljö i glesbygd. Samverkan mellan olika offentliga organ kan förväntas ge dels bättre service till enskilda och företag, dels effektivisering. Möjligheten att samordna offentlig service med kommersiell är under utredning.

Det är förstås känt av alla som sitter här i dag och för medborgarna i vårt avlånga land i övrigt att de ekonomiska förutsättningarna har förändrats under hösten. Det är förutsättningar som inte kunnat styras av regeringen. Det är inte bara den svenska ekonomin som är i gungning utan fortfarande även den globala. Det påverkas vi i allra högsta grad av. Därför är det särskilt glädjande att regeringen har presenterat ett förslag som bidrar till att underlätta situationen för företag i olika delar av landet – något som är föremål för debatt senare under dagen.

Avslutningsvis yrkar jag bifall till utskottets förslag.

Anf. 27 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Herr talman! När jag hör på Liselott Hagberg måste jag erkänna att jag instämmer i nästan allting. Det råder inga meningsskiljaktigheter, men jag har några frågor.

Som jag har tagit upp i mina tidigare inlägg finns det många andra områden som påverkar den regionalpolitiska satsningen. Jag hoppas att Liselott Hagberg kan kosta på sig att kommentera sådant som hon själv tog upp, för det är det jag kommer att prata om.

Det nämndes bland annat att det krävs en fungerande infrastruktur och att kommuner och regioner måste vara med och ta ett större ansvar. Det framgår också i infrastrukturpropositionen som ska behandlas i eftermiddag.

Då har vi helt plötsligt kommit in på den ekonomiska biten. Man vill ha medfinansiering. Medfinansiering innebär oftast att det är kommunala och landstingskommunala pengar som ska läggas på infrastruktursatsningar. Det gör att man exempelvis får mindre pengar över för att bedriva annan verksamhet som man har ett huvudansvar för.

Vad tycker Liselott Hagberg om att man från statens sida vill ha kommunala och landstingskommunala pengar för att bygga infrastruktur?

Anf. 28 Tredje vice talman LISELOTT HAGBERG (fp) replik:

Herr talman! Jag talade om fungerande infrastruktur. Att infrastrukturen fungerar är ju viktigt för alla delar av landet, särskilt för dem som bor på landsbygden. När det gäller ett ökat inflytande från regionala och lokala aktörer förs det en dialog om behovet av infrastruktur och infrastruktursatsningar.

Det görs också överenskommelser mellan centrala, lokala och regionala aktörer när det gäller medfinansiering. I mitt eget hemlän, Södermanland, och i Östergötland finns det exempel på det i kommande satsningar som Ostlänken. Där finns det en vilja att medverka i kommande infrastruktursatsningar för att regionala företrädare anser att det är av stort värde för företag, företagande och utveckling i länen.

Anf. 29 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Herr talman! Det var just fungerande infrastruktur vi pratade om. Lokalt och regionalt känner man ju till sina behov. Det kan inte vara obekant att man i det resonemang som förs och som har förts inför infrastrukturpropositionen mycket medvetet har gått ut till regionerna och frågat hur mycket de kan bidra med om projekten ska finnas med i planen. Det är den krassa verkligheten.

Man har pratat om att i storleksordningen 30–40 miljarder ska finansieras på annat sätt än från den statliga sidan.

På annat sätt har så här långt visat sig vara just kommuner och landsting. De företag som blivit tillfrågade har, mig veterligen, lämnat svaret att det är en statlig angelägenhet. De säger att de betalar in bolagsskatt och är med och bidrar till finansiering på andra sätt, så nu är det myndigheter som ska fram med pengarna.

Om man är mån om att få till en infrastruktursatsning måste man vara med och betala för att det ska bli verklighet. Om man inte gör det riskerar det att skjutas på framtiden.

Vi är alla medvetna om att det finns kommuner och regioner som har bättre förutsättningar än andra att vara med och bidra på grund av att de har en bättre ekonomi. Det får till resultat att de alltid kommer att kunna få sina behov tillgodosedda. Risken är att alla andra kommer att få stå tillbaka.

Anf. 30 Tredje vice talman LISELOTT HAGBERG (fp) replik:

Herr talman! Det största hotet mot kommande infrastruktursatsningar är väl det som inte så sällan är föremål för debatt i den här kammaren, nämligen det som inte gjordes tidigare.

Den här regeringen har suttit i två år. Tidigare startades projekt som inte var finansierade av den förra regeringen.

Man kan illustrera det med de hål som finns utmed den väg där jag själv bor. Det är stora hål som inte har blivit åtgärdade för att det var ett stort underskott på underhållssidan.

Jag har själv sagt i något sammanhang att man borde manifesteras det genom att åka ut klippa band för vägar som numera är hålfria. Det finns alltså andra problem när det gäller infrastruktur.

För övrigt kommer infrastruktur att vara föremål för en debatt senare i eftermiddag med väldigt många deltagare.

Det finns inte någon påtvingad medverkan. Det förs en dialog mellan centrala och regionala aktörer. Det finns en stor vilja att medverka i kommande infrastrukturprojekt.

(forts. 9 §)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 11.56 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 12.00, då en aktuell debatt om det ökande antalet varsel och konkurser samt läget i fordonsindustrin skulle äga rum.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 12.00.

8 § Aktuell debatt: Det ökade antalet varsel och konkurser samt läget i fordonsindustrin

Aktuell debatt: Det ökade antalet varsel och konkurser samt läget i fordonsindustrin

Anf. 31 TOMAS ENEROTH (s):

Fru talman! Dagens debatt är en extradebatt med anledning av ökningen av antalet varsel och konkurser samt läget i fordonsindustrin. Vi har begärt debatten eftersom vi upplever att regeringen inte agerat tillräckligt för att möta den kris som nu pågår.

Fordonsindustrin är vår största exportnäring, och den är i många delar ryggraden i Industri-Sverige. Den industrikompetens och den utvecklingsförmåga som ryms i fordonsindustrin bidrar till och stärker också övriga Industri-Sverige. I förlängningen är det alltså Sveriges förmåga och styrka som industrination som står på spel. Därför är det viktigt att nu göra insatser som värnar arbetstillfällena och industrikompetens.

Samtidigt som krisen inom industrin pågår ser vi en kraftig ökning av antalet konkurser, inte minst bland landets småföretag. Lågkonjunkturen, men framför allt likviditetskrisen, när bankerna stryper möjligheten till krediter, slår nu ut även väl fungerande företag. När det gäller såväl for-

donsindustrin som landets småföretag har vi föreslagit en rad insatser under hösten. Dessvärre har vi fått uppleva en regering som agerar svagt och sent. Från att inledningsvis ha förnekat och ignorerat den dramatiska försämring som skedde under hösten har regeringen steg för steg motvilligt tvingats till åtgärder.

Jag och många med mig begär nu besked av näringsministern. Vilka ytterligare insatser är ni beredda att göra? Vilka svar ger ni till de tiotusentals anställda inom fordonsindustrin? Vilka besked ger ni till landets småföretagare som inte får krediter? Ser ni dem över huvud taget, eller har ni fastnat i retoriken från Bankeryd och valrörelsen om utanförskap och skattesänkningar?

Det är nu när krisen slår till som vi behöver en regering som agerar. Det är nu när krisen slår till som vi behöver en aktiv näringspolitik.

Anf. 32 KENT PERSSON (v):

Fru talman! För ett par veckor sedan begärde Vänsterpartiet en aktuell debatt om krisen inom svensk personbilstillverkning. Det var innan regeringen lämnat några besked över huvud taget om hur den såg på krisen i svensk fordonsindustri, framför allt vad gällde Saab och Volvo Personvagnar. Det handlar också om alla de varsel som drabbar och kastar ut anställda i en ovisshet som vi inte kan se konsekvenserna av i dag. Sedan dess har krisen fördjupats, inte minst vad gäller Scania och Volvo Lastbilar samt alla de tusentals underleverantörer som mer eller mindre är knutna till fordonsindustrin.

Frågorna om utvecklingen inom fordonsindustrin och regeringens brist på agerande är många och behöver därför debatteras. En nedläggning av personvagnstillverkningen i Sverige skulle betyda stora förluster för enskilda och för näringsutvecklingen i stort. Särskilt hårt drabbat är Västsverige. Enligt Nutek jobbar 43 000 personer inom fordonstillverkningen varav 37 000 vid Volvo och Saab. Runt fordonsverksamheten finns underleverantörer i snart sagt varje kommun. Vi har besökt Arvika, Olofström, Sandviken, Köping och kan konstatera att kommunernas beroende av fordonstillverkningen är mycket stort. Debatten hade lika gärna kunnat handla om kommunernas och landstingens ekonomiska situation i dag, en situation som inte på något sätt kan sägas vara ljus för tillfället.

Sverige som nation skulle lida stor skada. Fordonsindustrins exportvärde är hela 168 miljarder kronor, vilket gör den till Sveriges största exportnäring.

Anf. 33 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Fru talman! Låt mig få börja med att tacka för att Socialdemokraterna och Vänsterpartiet initierat denna debatt. Det är viktigt att vi får chansen att diskutera fordonsindustrin och villkoren för småföretagen. Det ger också regeringen möjlighet att presentera vad den gör.

Vi måste naturligtvis börja i finanskrisen. Ett litet exportberoende land som Sverige är förstås oerhört beroende av omvärlden. När vi i finanskrisens spår får de effekter som vi nu ser är det naturligt för regeringen att ha som sin högsta prioritet att få ordning på finanssektorn. Om kunder ute i världen inte får låna pengar för att köpa bussar, för att köpa tunga fordon, för att köpa bilar och andra produkter drabbas hela for-

donsindustrin. Men också alla de småföretagare som i dag behöver krediter drabbas av detta. Därför är regeringens fokus att få ordning på finanssektorn inte bara här hemma utan även i hela övriga Europa.

Jag tror också att svenska folket, alla de som är drabbade av varsel, alla de som riskerar uppsägningar, alla de som är beroende av fordonsindustrin, sätter sin tilltro till att politiker vågar och kan agera när det är svårt och att vi kraftsamlar för att göra livet något lättare för alla dem som nu har det besvärligt. Det gäller de anställda, men det gäller också rätt många småföretagare som inte får förlänga sina lån och har bekymmer med att få låna pengar hos bankerna.

Det känns givetvis bra att vara minister i en regering som redan i september förutsåg mycket av det som vi nu ser hända. Jag ska villigt erkänna att ingen av oss kunde förutse djupet i krisen, men om vi tittar på den budget som presenterades kan vi konstatera att många av de förslag som vi lade fram i höst har Barrosoplanen nu plockat in i de förslag som lagts fram på Europainivå. Sverige är förebild för många länder i Europa när det gäller olika typer av insatser.

Det är bra att ha en regering som minskat utanförskapet och därmed gjort det möjligt att få in större skatteintäkter så att vi kan satsa framåt. Det är därför budgeten kunde innehålla 32 miljarder i reformutrymme. Till det kommer att vi har en marginal för att kunna göra mer. Just för att vi har ett utrymme har vi också kunnat presentera saker under senare delen av hösten. Det är den stabila ekonomiska situationen som är grunden för att människor ska kunna känna trygghet här hemma. Att fler jobbar och vi får mer skatteintäkter gör att vi kan satsa offensivt inom olika områden.

I den budget som presenterades i höstas fanns vissa huvudområden. Jobb och företagande handlar om att minska kostnaderna för svenska företag med 16 miljarder kronor. Det är mycket viktigt i tider då det är svårt att minska kostnaderna. Det ska läggas till de 36 miljarder som vi beslutat om tidigare.

Vi sänker inkomstskatterna för människor med låga och normala inkomster, vilket gör att när banklånen skjuter i höjden och det är ekonomiskt bekymmersamt har man lite större marginaler framför allt om man har låga inkomster.

Vi har också ett paket för att rusta för framtiden. Det innehåller 10 miljarder i närtidssatsningar gällande infrastruktur – eftersatta vägar, järnvägar, skötsel och underhåll, allt det som alla väntat på. Där tillförs nu resurser för att rusta.

Vi satsar på forskning och innovation. Det handlar om 15 miljarder kronor fram till 2012. Vi ska använda tiden till att investera så att vi står väl rustade, såväl företag som enskilda, för att möta den högkonjunktur som vi vet kommer.

Dessutom gör vi en kraftfull satsning på klimat och energi. Vi vet att finanskrisen och klimatkrisen är här samtidigt. Min vision är att använda både finanskrisen och klimatkrisen som en hävstång för att lyfta upp såväl svensk som europeisk ekonomi. Det kanske är precis nu vi ska ta det här stora steget för att ta fram miljöteknik och lösa klimatfrågorna med teknikutveckling och företagsutveckling i vårt land.

Vi har också satsat på välfärdsområdena psykiatri, sjuk- och hälsovård och annat. Till det har vi lagt ett ytterligare åtgärdsprogram som

Prot. 2008/09:52
18 december

Aktuell debatt: Det ökade antalet varsel och konkurser samt läget i fordonsindustrin

handlar om att stödja människor som blir arbetslösa. Det ger ökade resurser till arbetsförmedlingarna att anställa, ökade resurser till insatser för att hjälpa dem som blir arbetslösa, utbildning med arbetspraktik och annat.

Vi satsar på yrkesutbildning därför att många småföretag fortfarande frågar efter yrkesutbildad arbetskraft. Vi förstärker infrastrukturen med 1 miljard kronor till ytterligare insatser för skötsel och underhåll, vilket ger jobb direkt för den hårt drabbade bygg- och anläggningssektorn.

Vi genomför också en reform av ROT-tjänster som innebär att många företag som nu har varslat, vilket vi har fått signaler om, tagit tillbaka sina varsel därför att man ser att man kan utveckla jobben inom sektorn.

Vi har också sett till att följa småföretagens möjligheter att få krediter. Det är klart att banksektorn är grunden, men vi har insett att banksektorn inte fungerar fullt ut. Vi läste senast i dag rapporter om detta. Det som är viktigt att säga är att vi då måste ta till de instrument som svenska staten har och som systemen kan hjälpa till med. Därför har vi tillfört 2 miljarder extra till Almi, för att de ska kunna hjälpa små och medelstora företag i den här situationen. Vi har höjt deras medfinansieringsmöjlighet från 50 till 80 procent, och i särskilda fall kan man gå in med 100 procent. Vi har som sagt tillfört 2 extra miljarder, och vi har också utvidgat deras uppdrag till att inte bara omfatta nystartade små företag, utan också medelstora företag. Jag hoppas att småföretagare som känner att de behöver hjälp vänder sig till Almi.

Full förmånsrätt återinförs från och med den 1 januari, vilket innebär att småföretagare nu får det lättare att låna med olika säkerheter. Det här förstörde den förra regeringen, men vi återinför 100-procentig förmånsrätt från och med den 1 januari. Det är många småföretagare som kommer att ha nytta av det.

Vi har tillfört Svensk Exportkredit ytterligare resurser, 5 miljarder kronor. De har också en låneram hos Riksgälden med 100 miljarder. Vad är syftet med det här? Jo, att de företag som kan ta hem exportorder ska ha en exportkredit, så att vi får hem de jobb som vi kan göra tack vare att vi har duktiga företag. Vi går in med krediter på det sättet.

Vi har också tillsatt varselsamordnare som ute i landet ska jobba med de funktioner och de resurser som finns. Vi har tillsatt två ytterligare i dag på regeringssammanträdet. Jag ser nu dessa varselsamordnare koordinera, samordna och samverka med olika organ för att hjälpa människor som finns ute i våra regioner. Det är ett fantastiskt arbete som pågår. Många av de åtgärder som vi nu vidtar har sitt ursprung i idéer från regioner och kommuner, där man har sett saker som vi behöver förbättra, som systemen med Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan och Almi bland annat, för att detta ska finnas till hjälp för dem som verkligen behöver det.

Vi har också presenterat en särskild satsning på fordonsindustrin därför att vi tror att fordonsindustrin och fordonsklustret också i framtiden kommer att vara av mycket stor betydelse för Sverige, för exportinkomster men också för den teknologiska utvecklingen framöver när det gäller förnybara bränslen och miljövänliga bilar. Det här ligger helt i linje med det som vi driver på EU-nivå. Om vi ska minska klimatutsläppen måste vi ha andra fordon som släpper ut mindre. Då ska vi använda den här situationen för att göra den omställningen. Därför tillför vi 3 miljarder till

ett bolag som ska jobba med forskning och utveckling för att supporta och samarbeta med fordonsindustrin för att ta fram miljövänliga bilar, som kunderna efterfrågar, lite snabbare.

Jag vill att Sverige ska vara världsledande på det här området. Vi är den första regering som genomför ett samlat åtgärdsprogram för fordonsindustrin. Inte ens det stora landet i väster, USA, har än presenterat något program. Ute i Europa diskuterar man, men man har än inte presenterat något program för detta.

Forskningsprogrammet innebär också att företagen måste komma fram med goda idéer som vi sedan kan värdera och hjälpa till att finansiera.

Vi har också tillfört lånegarantier med 20 miljarder kronor, vilket innebär att vi kan dra nytta av Europeiska investeringsbankens lån. Där hoppas jag att våra svenska företag ska komma fram med viktiga förslag. Vi har också infört undsättningslån för de företag som är i ekonomisk kris på grund av fordonsindustrins bekymmer. Det är ett tillfälle för dem att få hjälp.

Jag har noterat att Socialdemokraterna i dag har KU-anmält oss för detta. Min fråga till Socialdemokraterna är: Tänker ni rösta emot det paket med fordonssattsningen som det nu handlar om? Det verkar som att ni har för dåligt underlag. Ni vet inte vad det här innebär. Jag tror att de som lyssnar vill veta: Innebär det nu att ni kommer att rösta mot det förslag för fordonsindustrin vi har lagt fram?

(Applåder)

Anf. 34 TOMAS ENEROTH (s):

Fru talman! Mycket ska man höra. Näringsminister Maud Olofsson inledde med att säga att regeringen förutsåg mycket redan i september. Maken till arrogans får man leta efter! Regeringen blundade för den verklighet som alla andra såg.

Den enda i regeringen som möjligtvis har förutsett utvecklingen är finansminister Anders Borg. Han gjorde ett förutseende redan för två år sedan, när regeringen tillträdde. Han sade: Först om två år kommer vi att se de fulla effekterna av alliansens ekonomiska politik.

Jojo! Nu ser vi!

(Applåder)

Regeringen har blundat för utvecklingen genom att upprepade gånger säga att det bara är varsel, bara en tillfällig inbromsning, ingen lågkonjunktur. Men det är inte bara varsel! Häromveckan var det 1 800 personer som fick gå på dagen från Volvo. De fick lämna sin arbetsplats. De fick inte ens stanna kvar där, utan fick tömma sina skåp och gå därifrån, ut i öppen arbetslöshet. På arbetsplats efter arbetsplats, på företag efter företag är det människor som nu lämnar sina arbeten för att gå ut i arbetslöshet. Småföretagare får se sina livsverk gå i kras.

Det är en ekonomisk kris som alla andra utom regeringen har varnat för. Vi har pekat på riskerna och krävt insatser och stimulanspaket. Vad sade regeringen? Jo, den har ett "superpaket" i den budget som gjordes redan i somras. Men det var ett superpaket där de stora insatserna handlar om att sänka skatten för förmögna och friska i stället för att göra insatser för att investera Sverige ur krisen och stärka vår konkurrenskraft. Först efter lång och hård kritik under hela hösten från en samlad opposition,

Prot. 2008/09:52

18 december

Aktuell debatt: Det ökade antalet varsel och konkurser samt läget i fordonsindustrin

Svenskt Näringsliv och till och med Lantbrukarnas riksförbund om att det måste komma ett stimulanspaket fick regeringen backa och leverera ett stimulanspaket på 8,3 miljarder. Vilken var reaktionen? Det räcker inte. Det är inte tillräckligt. Det kunde alla inse, utom regeringen, som tyckte: Superpaketet var kanske inte tillräckligt, men nu med 8,3 miljarder extra har vi minsann lyssnat och skapat oss handlingsutrymme.

Det var samma sak med fordonsindustrin. Maud Olofsson har ända sedan hon tillträdde uteslutit ytterligare insatser för att stärka fordonsindustrin: Det behövs inga statliga insatser! Staten ska inte hålla på med någon stödpolitik för den här typen av branscher!

Vi pressar och pressar och begär besked, först om fordonsforskningsprogrammen, sedan om lånegarantier, sedan om andra insatser. Till slut kommer en presskonferens för inte så länge sedan där man levererar ett 28-miljarderspaket, som jag måste säga tog många på sängen. Inledningsvis var nog också väldigt många imponerade av att regeringen äntligen möjligtvis kunde ha förstått vad som skedde.

Men likt en sufflé pös detta paket ihop när vi väl sedan började granska vad det egentligen innehöll. Det tog inte många timmar förrän Europeiska investeringsbankens representanter kunde konstatera: Nämen, det där är ju halva utrymmet. Det kan väl inte bara Sverige ta, det ska räcka till hela Europa. Då var regeringen snabbt framme och sade att vi ska öka på budgeten inom Europeiska investeringsbanken. Men det finns det inga beslut om. Både vi och fordonsindustrin väntar fortfarande på besked från Maud Olofsson om vad som ska gälla under flera år. Vad är det egentligen som gäller i det här paketet? En framstående representant för Europas fordonsindustriföretag sade: Det luktar illa att skryta med andras pengar. Det var hans kommentar till regeringens så kallade fordonspaket.

Här behövs inga suffléer. Här behövs ordentliga insatser på kort och lång sikt. Förläng miljöbilspremierna i stället för att avskaffa den! Det skulle vara en väldigt viktig signal, inte minst till Saab och Volvo, som är starka på miljöbilsmarknaden. Inför en skrotningsrabatt! Vi har sådana förslag hos oss som ni glatt kan få ta till. Då förnyar vi den svenska fordonsparken, samtidigt som vi gör goda insatser för miljön.

Stärk industrikompetensen. Inför 20 000 nya utbildningsplatser för att säkra den industrikompetens vi behöver. Vi har särskilda insatser till fordonsindustrin. Det har Volvo och andra efterlyst: Varför kan ni inte se till att vi kan behålla en del av de nyckelpersoner som vi nu tvingas säga upp? Vi står för halva utbildningskostnaden, kan samhället hjälpa oss med resten?

På det här sättet har vi haft en dialog med fackföreningsrörelsen och fordonsindustrins företrädare och kommit med en rad förslag, men regeringen har blundat. Ett förslag skulle möjligen vara utvecklingsbolaget, som jag tycker är ett bra förslag. Men det är tusen att vi ska behöva tjata så länge för att regeringen ska inse det.

Vi har tappat värdefull tid och värdefulla besked till nuvarande och eventuellt kommande ägare av svensk fordonsindustri genom att regeringen har låtit bli att lyssna. Maud Olofsson har ägnat större delen av tiden att tala om vad som inte kan göras.

På motsvarande sätt är det för landets småföretagare. De trodde att regeringen skulle göra viktiga insatser för dem. Men de fick uppleva att

det första Maud Olofsson gjorde som näringsminister var att höja arbetsgivaravgifterna. Det var kanske inte vad de hade väntat sig.

Häromdagen kunde vi se på nyheterna i tv hur regelkrånglet har ökat kraftigt under den här regeringen. När det nu gäller, krisen är här och landets småföretagare ser sina livsverk gå i kras och förtvivlat vänder sig till regeringen, då står man och tittar på och gör väldigt lite insatser.

Jag ska ge er kredit för höjd kapitalinsats i Almi och Svensk Exportkredit. Det tycker vi var en bra insats. Den var utmärkt. Jag tror dessvärre att vi behöver göra ytterligare insatser där. Det är i dag friska företag som slås ut på marknaden.

I Stockholm ökade antalet konkurser med över 50 procent under oktober månad. Man kanske måste ta nya tag med den bankgaranti som man förhandlade fram och göra den generell. Man bör överväga att se till att den blir obligatorisk så att inte landets näringsliv är i händerna på ett antal giriga banker.

Sänk arbetsgivaravgiften för småföretagen! Inför regler så att man inte ska använda småföretag som bank genom maktrabatter! Gör insatser nu! Sitt inte bara och vänta! Vi har inte råd och tid att göra det.

(Applåder)

Anf. 35 KENT PERSSON (v):

Fru talman! Det måste vara lite av ödets ironi att vi i dag är mitt uppe i ännu en ekonomisk kris och har en borgerlig regering. Vid de tre senaste tillfällena vi haft en borgerlig regering har vi också haft ekonomiska kriser. Det måste vara ödets ironi.

Fru talman! Utan fordonsindustrin stannar Sverige. Det låter dramatiskt. Krisen inom fordonsindustrin är allvarlig och påverkar hela Sverige. Det gäller inte bara dem som drabbas av varsel hos de fyra fordons-tillverkarna utan även alla de företag som är underleverantörer till fordonsindustrin.

Vad det egentligen handlar om är att vi har teknikkuster, nätverk och företag som inom vissa områden är världsledande. Med sin forskning och utveckling har de bidragit till utvecklingen av svensk industri. Här handlar det om en bransch som alltid måste ligga i framkant i tekniskt kunnande, forskning, utveckling och industriell infrastruktur som är hotad.

När nu Volvo och Saab ger sina anställda ledigt över jul beror det inte på att de får en snäll julkapp. Det beror på att orderingången på ett dramatiskt sätt uteblivit. Den uppkomna situationen kommer att slå hårt mot underleverantörer inom fordonsindustrin med ett flertal konkurser som följd.

Vi upplever i dag en djup lågkonjunktur som förstärks av en internationell finanskris. Majoriteten av Sveriges underleverantörer är enligt Fordonskomponentgruppen i en mycket svår situation när det gäller likviditeten. Det är ett läge som har uppstått på grund av kundernas volymneddragningar och bankernas restriktivitet med krediter och finansiering av rörelsekapital för företagen.

I den uppkomna situationen ropar industriledare, ekonomer och samhällsdebattörer från alla håll att staten måste gripa in med olika stödpaket för att rädda det som räddas kan. Utan statliga garantier, lån och pengar till forskning och utveckling kommer en industriepok att gå i graven.

Prot. 2008/09:52

18 december

Aktuell debatt: Det ökade antalet varsel och konkurser samt läget i fordonsindustrin

Staten och kapitalet sitter i samma båt, som Blå Tåget och Ebba Grön så träffande en gång sjöng.

Dagens svårigheter att få fram kapital och bankernas rädsla att låna ut till företag gör att många företag får en akut likviditetskris. Hur lång och djup lågkonjunkturen blir och vilka konsekvenser den kommer att få för svenskt näringsliv i förlängningen är i dag omöjligt att se eller ens förstå vidden av. Det är då extra viktigt att bygga för framtiden, att överbygga den kris vi befinner oss i, stimulera ekonomin och efterfrågan hos konsumenterna och ta till vara de anställdas kunskande.

Mot den bakgrunden måste staten träda in där det privata kapitalet inte har råd eller orkar med att ta sitt ansvar. Det gäller byggande av vägar och järnvägar men också i vissa fall uppbyggnad av företag. Staten har en viktig uppgift att fylla för att säkra långsiktig kapitalförsörjning. Här brister regeringens politik.

Vänsterpartiet tror att svensk fordonsindustri har en framtid. Men det behövs en rekonstruktion av framför allt personbilstillverkningen och en ny inriktning mot miljövänliga bilar. I ett läge där huvudägarna sviktar i sitt ansvar och finansmarknaden mer eller mindre kapsejsat är det inte orimligt att staten är beredd att ta ett ägaransvar tillsammans med personbilstillverkarna i Sverige. Det kan inte vara rimligt att vinsterna av ägandet alltid privatiseras och förlusterna socialiseras.

Vi föreslår att den svenska staten tillsammans med andra tar ett ägaransvar för de delar av fordonsindustrin – jag tänker närmast på personvagnsdelen – som nu är mest illa utsatt och som har en framtid. Det kan vara början till en rekonstruktion i riktning mot bilar och motorer som motsvarar ett modernt, klimatvänligt samhälle.

Under en övergångsperiod måste staten ta ett ansvar om så behövs och se till att personvagnsdelarna kan få en del av tekniken från sin tidigare huvudägare tills man kan utveckla egna lösningar eller tillsammans med andra som vill skapa den moderna bilen.

Fru talman! Bilar och fordon kommer fortsättningsvis att rulla på våra svenska vägar.

När man till slut från den borgerliga regeringens sida erkänner och förstår att något måste göras är det halvhjärtat. Mottagaren av ekonomipriset till Nobels minne Paul Krugman drog först den skrämmande slutsatsen att världsekonomin står inför en så kallad japansk kris. Det skulle kunna innebära uppåt tio år med stillastående ekonomi. Så sent som i måndags varnade han Tyskland för att vara alltför passivt och göra saker halvhjärtat.

Jag vill ge samma varning till den svenska regeringen. Detta är ingen tid för en halvhjärtad politik. Jag förstår att det kan finnas en beröringskräck i en borgerlig regering när det gäller begrepp som underskott i budget eller statligt ägande. Men det får i dag inte ligga som ett hinder i en situation som är så allvarlig för svensk industri.

Det behövs insatser för att stimulera hushållens och även kommunernas ekonomi. Det behövs skrotningspremier. Det behövs satsningar på och utveckling av ny teknik inom svensk fordonsindustri.

I detta anförande instämde Egon Frid (v).

Fru talman! Den finansiella oron och varslen har präglat en stor del av hösten. Det är en tid då det krävs ledarskap och handling, vilket alliansregeringen visat, för att möta både finanskrisen och behovet av stöd samt omställningen på arbetsmarknaden i stort.

Den internationella personbilsindustrin genomgår för närvarande en mycket snabb strukturomvandling. Det är kraftigt sjunkande försäljning av fordon i hela världen. Samtidigt ser vi att det svenska fordonsklustret är väldigt starkt.

Det är endast fyra länder i Europa som har samma bredd av fordons-tillverkare, forsknings- och utvecklingsarbete och underleverantörer som i sig är globalt konkurrenskraftiga och samverkar med staten i form av gemensam forskning och utveckling.

Fru talman! Orosmomenten finns där. Det är inget att sticka under stol med. Underleverantörerna oroar sig med rätta för sin framtid – en framtid som bäst garanteras genom att skapa långsiktiga förutsättningar för ett svenskt fordonskluster. Många människor känner av snålblåsten. Vi har några tuffa år framför oss.

Varslen har ökat kraftigt och ligger nu strax under 90-talsnivå. Därför bygger regeringens insatser på att underlätta för människor att hitta nya vägar till nya jobb.

Trots allt ser vi några ljuspunkter. Närmare 60 000 lediga jobb fanns i november på Arbetsförmedlingen. Alla varsel omsätts inte i uppsägningar, och alla uppsägningar leder inte till arbetslöshet.

Nu råder starka, sunda statsfinanser. Sverige har EU:s mest expansiva finanspolitik. I svåra tider måste man möta problemen med långsiktiga insatser – insatser som kan ge verkliga resultat för människor och företag. Det handlar om att ta ansvar och inte skicka notan till skattebetalarna. Att bara ha kortsiktiga åtgärder i fokus hjälper inte bilindustrin, och det riskerar bara skattebetalarnas pengar. Vi ska göra rätt insatser i rätt tid utan att det för den sakens skull ska råda allmän julklapsutdelning.

Alliansregeringen har under hösten visat handlingskraft och förmåga att fatta rätt beslut när det behövs som bäst med en stark budget – reformutrymmet var 32 miljarder kronor – och historiskt stora satsningar på infrastruktur. Vi har fått en forsknings- och innovationsproposition vars resurstillskott är det största i sitt slag någonsin. Därtill kommer nu ett paket som gör det möjligt att ställa ut statliga kreditgarantier på upp till 20 miljarder till de företag i fordonsindustrin som behöver ställa om till grön teknologi.

Dessutom satsar regeringen på att i aktiebolagsform bedriva forsknings- och utvecklingssamarbete. Redan i dag finns det fina exempel på miljöer där det kan fungera, såsom Lindholmen Science Park i min egen hemstad där både Göteborgs stad och Chalmers stiftelse finns med som garanter.

Det samlade åtagandet uppgår till 28 miljarder kronor i form av kapitaltillskott och garantier. I internationellt perspektiv är detta en mycket kraftfull satsning för att bibehålla, stärka och utveckla kompetens inom fordonsklustret med öppet samarbete mellan näringslivet och staten.

Det här ramverket gör det möjligt att skapa om inte en tid av lugn och ro – för det är det inte – så en tid av andrum för fordonsindustrin för att bygga ett långsiktigt hållbart konkurrenskraftigt och grönt svenskt for-

Aktuell debatt: Det ökade antalet varsel och konkurser samt läget i fordonsindustrin

donskluster. De positiva reaktionerna från branschen talar ett betydligt starkare och tydligare språk än de från oppositionen.

Och vilka är de alternativen? Vad vill de rödgröna? Vi vet att det skulle vänta en skattechock på 70 miljarder kronor. Det skulle bli 20 miljarder dyrare att anställa ungdomar – kalla det kanske ungdomsskatt! Det skulle bli högre arbetsgivaravgifter, återinförd förmögenhetsskatt och fastighetsskatt och högre skatt för dem som tjänar mer än 25 000 kronor enligt Vänstern. Det här är inte bra för fordonsindustrin och än mindre för Sverige. Höjda skatter på arbete och ökade bidrag är fel väg att gå, inte minst i detta konjunkturläge.

Fru talman! Alternativen förskräcker. Även om regeringen nu går in med stöd till fordonsindustrin vilar ett tungt ansvar på industrin själv att snabbt ta sig an den omställningsprocess som förestår. I den förestående omdaning av industrin måste man vara beredd att pröva många olika alternativ.

Alliansmajoriteten kommer inte att sitta på läktaren och se på vad som händer på andra sidan Atlanten. Här är det självklart att hålla en öppen dialog med de parter som kan bidra till att skapa en ny struktur. Med programmet för forskning och utveckling och stärkta kreditgarantier möter man de krav som en alltmer miljöanpassad värld ställer. Om Sverige i framtiden ska ha en fordonsindustri måste forskningen på grön teknik stärkas. Ett innovations- och utvecklingsklimat som gör att vår industri kan fortsätta att vara världsledande inom många områden är bra för alla dem som arbetar och kommer att arbeta i den svenska fordonsindustrin. Det är att visa handlingskraft i dag som ger handelskraft i morgon.

(Applåder)

I detta anförande instämde Willemo Carlsson, Lars Elinderson, Maria Plass och Cecilie Tenfjord-Toftby (alla m).

Anf. 37 KARIN PILSÄTER (fp):

Fru talman! Finansmarknadskrisen kom inte som en blixst från klar himmel. Den har pågått under lång tid. Men när Lehman Brothers gick omkull i mitten på september accelererade kraschen fullständigt och därmed blev också den lågkonjunktur som vi alla visste var på ingång otroligt mycket starkare och snabbare.

Detta har lett till ett mycket kraftigt efterfrågefall för de stora exportnäringarna. Det är det som vi kan se i de stora varslen under hösten av 32 000 personer i tillverkningsindustrin, framför allt i exportindustrin eller underleverantörer till den. Det här har drabbat stora delar av landet mycket hårt, framför allt Västra Götalandsregionen där 14 000 personer har blivit varslade under hösten. I de andra, mindre länen handlar det om 1 000–2 000 personer.

Det här stora efterfrågefallet i exportindustrin är naturligtvis ingenting som vi från statens sida eller någon annan aktör i Sverige kan kompensera eller motverka genom några inhemska åtgärder. Det måste vi alla acceptera; det finns ingen sådan möjlighet.

Det stora problemet kortsiktigt under hösten har varit att få finansmarknaden att fungera igen så att företagen ska kunna få en möjlighet att finansiera sin verksamhet. Storföretagens lånemöjligheter utomlands har

kraftigt beskurits. När de då behöver gå över till att helt och hållet låna pengar inom landet i stället tränger det ut mycket av kreditmöjligheterna för mindre och medelstora företag.

I själva verket har de svenska bankerna under senare tid kraftigt ökat sin utlåning. Ändå har många små och medelstora företag svårt att klara sin finansiering. Finansinspektionen, Riksbanken och Riksgälden har gjort mycket stora insatser. Den svenska regeringen har agerat mycket kraftfullt i EU för att få fram ett gemensamt stabiliseringspaket för finansmarknaderna. Det här är ingenting som ett land kan sköta på egen hand i dagens internationaliserade ekonomi. Det måste vara samordnade insatser.

Vi startade hösten med mycket starka offentliga finanser. Det är bra, för det har gjort att Sverige har ett helt annat utgångsläge än många andra länder i vår omvärld. Samtidigt gäller det att hålla tungan rätt i mun, göra rätt saker och göra dem på rätt sätt. Blåser man på och gör det på fel sätt och med fel saker står man snart med mycket stora problem. Då behöver man göra åtstramningar, få räntehöjningar och så vidare.

Det har sagts här att den svenska regeringen och majoriteten har varit passiva. Jag kan inte riktigt hålla med om det. I näringsutskottet har vi under de senaste veckorna i mycket högt tempo behandlat frågor om kapitalinsatser i Almi för att kunna öka deras utlåningsmöjligheter, som vi också har hört Maud Olofsson redogöra för, och i Svensk Exportkredit. Vi har med mycket hög hastighet behandlat utökade kreditgaranti-möjligheter och låneramar för Svensk Exportkredit och Exportkreditnämnden med möjligheter att ge exportgarantier på sammanlagt ända upp till 600 miljarder kronor. På det viset kan de företag som fortfarande får en order också verkställa den genom att de har garantier för betalningarna.

Vi kommer om en stund att debattera det konkreta förslaget till insatser för fordonsindustrin med kreditgarantier för lån i Europeiska investeringsbanken – ingenting annat än kreditgarantier – och kapitalinsatser i ett statligt utvecklingsbolag som ska kunna samverka med industrin.

Som Maud Olofsson nämnde har vi också återinfört förmånsrätten, som kommer att ytterligare öka möjligheterna för de mindre och medelstora företagen att ta krediter.

Fru talman! Som Sally sade i den berömda tv-serien: Det går inte att bromsa sig ur en uppförsbacke. Därför är satsningar på utbildning och forskning och kvaliteten i dessa otroligt viktiga i det här läget.

Yrkesutbildningen har ett eget paket i höstens budget. Det är mycket fina förstärkningar av yrkesutbildningen. Den är otroligt viktig, framför allt för tillverkningsindustrin.

Läringsplatser har införts. Det kommer bättre yrkesutbildning på gymnasiet. Det kommer yrkesutbildning på komvux för dem som inte har kunnat få det tidigare och en samlad satsning på en yrkeshögskola. Detta är otroligt viktiga förutsättningar för att långsiktigt stärka den svenska konkurrenskraften och människors möjligheter på arbetsmarknaden. Det är också aviserat att det kommer utökningar.

När det gäller just utbildning och forskning är kvaliteten helt avgörande. Det är därför som man inte bara kan lägga fram sådana förslag från den ena dagen till den andra, utan det ska också planeras och ge-

Prot. 2008/09:52
18 december

Aktuell debatt: Det ökade antalet varsel och konkurser samt läget i fordonsindustrin

nomföras. Kvaliteten är helt avgörande framför allt för de människor som satsar egna pengar och sin tid på att genomföra sådana här utbildningar.

Fru talman! Globaliseringen ställer otroligt stora krav på Sverige. De accentueras i den här mycket utsatta situationen. Vi måste satsa på utvecklingskraft och goda villkor för företagande i vårt land. Kvalitet i utbildning och forskning är därför avgörande, precis som attraktivitet för företagslokalisering, exempelvis när det gäller skatteregler, innovationskraft och internationalisering.

Fru talman! Jag tycker att de åtgärder som regeringen hittills har föreslagit är väl avvägda. Vi kommer förmodligen att behöva göra otroligt mycket mer, men för dagen tycker jag att vi ska vara glada att vi har ett fordonspaket att ta ställning till i eftermiddag.

(Applåder)

I detta anförande instämde Gunnar Andrén, Tobias Krantz och Lars Tysklind (alla fp).

Anf. 38 STEFAN ATTEFALL (kd):

Fru talman! Jag har mina rötter i Västerbotten. Jag kommer ihåg en solig aprilkväll när jag startade en bilresa från Malå och körde mot Umeå. Bra väglag, solen sken och jag höll lagom hög fart. Plötsligt, bara några minuter senare, blev det ett väderomslag med snöslask, halkigt väglag och snömodd på vägen. Det blev ett helt annat väglag. Jag insåg att om man skulle bromsa kraftigt skulle det gå illa och skulle man köra för fort och inte hålla händerna på ratten skulle det också gå illa.

Samma typ av väderomslag har vi upplevt i ekonomin. Det har gått från soligt väder till ett mycket bistert vinterklimat. Jag tycker att detta illustrerades tydligt när finansutskottet och näringsutskottet nyligen hade en hearing med företrädare för fordonsbranschen. Ett av de stora underleverantörsföretagen berättade för mig efteråt hur man i somras funderade på att bygga ut verksamheten och investera i nya produktionsanläggningar. I dag står man på gränsen till allvarliga ekonomiska problem och kanske också konkurs på grund av likviditetsproblem därför att bilbranschen har genomgått en så kraftig förändring på bara några få månader och därför att man nu stänger bilproduktionen över jul och nyår. Likviditeten i det här underleverantörsföretaget hade helt avstannat.

Den här världsvida krisen drabbar också Sverige. Den drabbar genom varsel och förlorade jobb i Sverige. Jag vill också upplysa er om att det län som drabbas av flest antal varsel per invånare är min valkrets, Jönköpings län. Det är industrin som har drabbats i första hand, men det gäller även andra sektorer i vårt samhälle. Vi kommer inte undan detta. De skyddsvallar vi har mot detta är goda offentliga finanser och att vi har en hög sysselsättning. I dag har vi runt 200 000 fler människor i arbete jämfört med vad vi hade vid valet 2006. Vi har sunda företag och mycket kompetenta anställda. Det är det vi har att sätta emot utvecklingen i omvärlden.

Vad säger då Socialdemokraterna och Vänsterpartiet? Jo, de säger att regeringen sitter still och är passiv. Det är ett mycket märkligt uttalande när vi ser vad vi har gjort till exempel i mitt utskott, finansutskottet, under hösten. Vi har först tagit ställning till en av Europas mest expansiva budgetar som innebär att vi sammantaget satsar mer än 30 miljarder

kronor eller ungefär 4 000 kronor per invånare i stimulansåtgärder. Vi har haft ytterligare ärenden i riksdagens finansutskott med olika paket och garantiramar som är till för att hantera finanskris, fordonskris och exportföretagens behov av krediter. Vi har utfärdat garantier på 2 100 miljarder kronor. Det är en hiskelig siffra. Det ska jämföras med vår bnp som är på lite över 3 000 miljarder kronor. Vi kan också jämföra 4 000 kronor per svensk med förslag som har kommit från oppositionen om att höja barnbidraget med en engångshöjning på 100 kronor per barn och månad.

Detta är de åtgärder som redan har vidtagits.

Nu fokuserar regeringen först och främst på att lösa finanskrisen – det är A och O för att lösa de andra problemen – att hantera den akuta situationen inom fordonsbranschen och att förstärka de arbetsmarknadspolitiska åtgärderna. Detta ska man göra när konjunkturen vänder nedåt och inte när konjunkturen är på topp, vilket oppositionen också föreslog.

Vi ser också hur statsfinanserna förändras från kraftiga överskott till underskott i det här ekonomiska läget. För en tid sedan beräknade vi att vi skulle ha ett överskott på 15–20 miljarder kronor 2009. Nu ser prognosen ut så att det kan bli ett underskott på 45 miljarder kronor. Det gäller att göra rätt saker, göra kostnadseffektiva saker och använda pengarna på ett klokt sätt. Det finns inte oändliga resurser i de offentliga finanserna.

Vi diskuterade också att antalet konkurser ökar. Upplysningscentralen säger så här: ”Att konkurserna nu ökar är naturligt sett till den ekonomiska situationen, att vi kommer från en historiskt låg nivå för konkurser samt att vi de senaste åren sett en stark nystartstrend för företag.” Det är en bekymmersam situation, men vi gör det utifrån en position där många nya företag har startats och där vi har allvarliga problem på finansmarknaden.

Det är inte någonting som vi ska låta bero, utan vi måste tvärtom göra allt för att undvika detta. Lösningen ligger i att åtgärda finanskrisen, försöka bemästra problemen inom fordonsbranschen och se till att vi får bra offentliga finanser och en bra utveckling i övrigt jämfört med vad som händer i omvärlden.

Vi behöver också följa utvecklingen noga inom kommunsektorn. Här kan jag upplysa riksdagen om att vi numera genom olika kostnadsminskningar och riktade statsbidrag har förstärkt kommunsektorn med uppemot 10 miljarder redan för 2009. Det kanske också måste göras ytterligare saker där, inte minst inför 2010.

Svenska folket måste ställa sig frågan: Vad är alternativet till den politik som nu förs? Vi har en splittrad opposition med olika förslag, men ett har de gemensamt, nämligen att de vill höja skatterna på arbete när arbetslösheten stiger. Nästa år vill de fördubbla arbetsgivaravgifterna för ungdomar jämfört med den politik som ligger på riksdagens bord. Frågan är om det kommer att leda till fler jobb. Svaret är självklart nej.
(Applåder)

I detta anförande instämde Lars Elinderson (m).

Anf. 39 ULF HOLM (mp):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka Socialdemokraterna och Vänstern för att ni har tagit initiativ till denna viktiga debatt som ska

Prot. 2008/09:52
18 december

Aktuell debatt: Det ökade antalet varsel och konkurser samt läget i fordonsindustrin

fokusera på det ökade antalet varsel, konkurser och fordonsindustrins problem.

Jag tycker att det är väldigt viktigt att vi diskuterar detta. Med all respekt, näringsministern, vi i Miljöpartiet tycker faktiskt att ni har varit senfärdiga med att lägga fram förslag. Ni har också lagt fram förslag som inte är tillräckligt genomtänkta.

Precis som näringsministern säger står vi inför två utmaningar. Det är klimatkrisen och finanskrisen och lågkonjunkturen. Vi måste gå ur dem båda för att klara oss framöver. Då stämmer det inte, som näringsministern säger, att vi bara ska satsa på fordonsklustret. För att staten ska bidra med pengar krävs det också att företagen ser till att klara de utsläppsminskningar som är nödvändiga för framtiden. Det handlar om att nå upp till Sveriges och framför allt EU:s mål och det som skulle vara nödvändigt för att klara tvågradersmålet. Det finns inga sådana krav specificerade alls.

Det är också nödvändigt att man inte bara ser på fordonsindustrin. Om vi säger till konsumenterna att de måste köpa miljövänliga bilar för framtiden måste vi också skapa incitament och möjligheter så att infrastrukturen kring transportsektorn fungerar. Det handlar om att bygga till exempel biogasanläggningar och se till att det är möjligt att tanka miljövänligt. Det handlar också om att se till att det blir billigare att köpa miljövänligt. Och då måste man också ändra skattereglerna för att gynna ägande av miljöbilar. Regeringen gör nu tvärtom i stället. Det är inte en lösning för framtiden. Vi tycker faktiskt att man borde ställa upp sådana krav.

Jag blir också ganska skrämmd när jag hör näringsministern säga: Det är vi som har vidtagit åtgärder för att möta utanförskapet.

Det är inte sant. Det man nu sett till är att skapa en oerhört stor klyfta. Vi fick rapporter från både Arbetsförmedlingen och TCO i går. Det är upp till en tredjedel av dem som är arbetslösa nu som bara får grundbeloppet. Efter skatt får de 5 000 kronor. Vem kan klara sig med hus och hushåll på 5 000 kronor i månaden? Vi måste ha en omställningsförsäkring som fungerar i en omställning av samhället, och det är en sådan omställning vi står inför nu. Därför borde omställningsförsäkringen omfatta flera och se till att det finns ett högre golv men också högre tak. Det är nödvändigt för framtiden med sådana investeringar.

Vi har hört mycket gott om att det behövs utbildningsinsatser med kvalitet. Ja, men det är ju precis det vi säger från oppositionen, Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänstern: Ni måste se till att vi får fler utbildningsplatser nu. Det får inte bli så att man gör panikinsatser framåt våren och gör dåliga utbildningsinsatser. Vi måste ta initiativen *nu* för att utbildningarna ska hålla en hög kvalitet som ger den utbildning och fortbildning som behövs för framtiden så att människor kan få en ny anställning i den nya industri som kommer fram.

Vi hörde näringsministern tala om klimat- och finanskriser. Men vilka åtgärder sätter man in då? Vi hör skryt om ROT-avdraget. Ja, men ROT-avdraget är ju inte ens bostadsneutralt. Visst, det är bra för villaägare och bostadsrättsinnehavare, men ni glömde hyresrättsinnehavarna. De får ingen del av det här ROT-avdraget, trots att vi vet att det är miljonprogrammen som skulle behöva störst insatser när man ställer om för energieffektivitet. Hur ska de klara sig nu? Det är där insatserna behövs.

Vi behöver ett system som gynnar oavsett boendeform för att ställa om klimatsmart och få energieffektivitet.

Regeringen har skurit ned på järnvägsinvesteringarna. Visst, man sätter till 1 miljard extra i stimulansåtgärder för underhåll, men vi skulle behöva sätta i gång den utbyggnad av järnväg och kollektivtrafik som behövs nu. Det är sådana insatser vi behöver för att klara både klimatkrisen och finanskrisen och se till att undvika att vi hamnar i en ännu djupare lågkonjunktur.

När det gäller småföretagen hoppades vi i Miljöpartiet väl något att en ny regering kanske åtminstone skulle gynna småföretag, men icke. Det första man gör är att höja arbetsgivaravgifterna för småföretagen. Det är helt fel väg. Vi skulle behöva sänka arbetsgivaravgifterna för småföretagen med ett betydligt högre belopp för att de ska kunna klara sig och just för att de ska våga anställa. Det är i småföretagen jobben kommer. Det är de som har sett till att anställa flest de senaste fem sex åren, och det är också där vi från Miljöpartiets sida tror att det kommer att finnas möjligheter. Men då måste också staten ge de möjligheter som finns för att småföretagen ska växa. Det är en sänkning av arbetsgivaravgiften som är A och O. Det är jätteviktigt.

Näringsministern har skrutit i nästan två års tid om att hon jobbar med regelförenklningar, och ändå kommer nu rapporterna om precis det som vi i Miljöpartiet misstänkte: Det har inte blivit enklare med regelkrånglet; det har blivit svårare sedan regeringen tillträdde. Det är helt fel utveckling på punkt efter punkt, när man i stället skulle behöva vidta åtgärder. Det krävs långsiktiga åtgärder, och det krävs faktiskt att regeringen gör mer och gör det i god tid. Det räcker inte att komma i sista sekunden och säga att man har ett litet stimulanspaket på 8 miljarder. Det duger inte. Det är bara regeringen som är nöjd i Sverige, ingen annan. Det är dags att vakna och se vilken verklighet många av oss andra lever i. (Applåder)

I detta anförande instämde Jan Lindholm (mp).

Anf. 40 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Fru talman! Jag tror att det är väldigt få som tittar och lyssnar som tror att regeringen är ansvarig för finanskrisen i världen. Men jag tror också att det är väldigt många som inser att de 32 miljarder som vi lade fram i budgeten i höstas är väldigt bra satsningar.

Om vi jämför med övriga Europa ser vi att Sverige tillhör de länder som satsar allra mest framåt. Drygt 1 procent av bnp talas det om i Barrosoplanen. Ja, vi ligger väl över det om vi räknar ihop alla de satsningar som vi har gjort.

Dock ska man komma ihåg att banksystemet är blodomloppet i hela ekonomin. Om vi inte får ordning på det här i Sverige och i Europa kommer vi inte att klara framtiden. Det är därför vi lägger ned så mycket energi på det.

Sedan kan man naturligtvis vara glad över att ha en regering som har varit förutseende och lagt fram de här förslagen, men man kan också vara frustrerad, som oppositionen ju är, över att vi faktiskt var så förutseende. Jag kan förstå den frustrationen. Men jag tror att det är bra för Sverige att ha en regering som är förutseende.

Prot. 2008/09:52
18 december

Aktuell debatt: Det ökade antalet varsel och konkurser samt läget i fordonsindustrin

Det som är viktigt är att vi inte ska riskera några offentliga finanser. Vi ska vara noga med skattebetalarnas pengar. De har lånat dem till oss för att vi ska vara ansvarsfulla i det vi gör. När jag lyssnar på alla önskemål som kommer, den ena utgiften efter den andra, är det som om det fanns en sedelpress. Vi har ingen sedelpress. Vi måste tänka igenom noga vad det är vi ska göra.

Vi ska göra insatser för att småföretagen ska få låna pengar. Det har vi gjort. Vi ska göra insatser när det gäller yrkesutbildning så att människor klarar sig också framöver. Vi ska rusta människor för den högkonjunktur som kommer. Vi ska hjälpa och stödja fordonsklustret med forskning och utveckling, lånegarantier och annat, så att vi är väl rustade när efterfrågan ökar. Och vi ska passa på tillfället att verkligen satsa på en fordonsstillverkning som tillhör framtiden. Vi ska ha miljövänliga bilar. De ska dra mindre energi och de ska vara effektivare ur miljösynpunkt, och Sverige ska leda detta arbete.

Det jag tror att vi måste göra är att tala om för svenska folket att det finns resurser i alla våra system. Det vore ju konstigt om alla de resurser som vi har i Arbetsförmedlingen, i Almi, ute i kommunerna och i strukturfonderna inte skulle kunna användas när det är kris. När ska det då användas? Våra system ska fungera som allra bäst när det blåser lite grann ute, inte bara när havet är spegelblankt. De ska användas när det är lite kuling och lite storm. Människor ska veta att våra myndigheter, våra organ, finns där för dem när det är besvärligt.

Och det är därför den lokala och regionala samordningen och koordineringen är så viktig. Det är därför det arbete som sker nära människorna också ska ske i nära samarbete med regeringen så att vi gemensamt kraftsamlar. Vi måste gemensamt visa ledarskap just nu, när människor är oroliga, och inte bara tro att det finns en sedelpress.

Jag tror att det vi behöver göra är att visa precis det ledarskapet också härifrån riksdagen och också beskriva att trots att det är besvärligt nu, trots att människor är oroliga och trots att företag inte får låna pengar finns det en framtid där borta. Jag tror att just det att klimatkrisen och finanskrisen kommer samtidigt ger oss en signal om att skärpa oss och lyfta oss i håret. Det är kanske precis nu vi ska använda våra gemensamma resurser för att rusta för framtiden. Det är kanske precis nu som Sverige kan visa vägen för hur vi skapar de nya jobben.

Jag vet att i fordonsklustret finns all den här kunskapen hos anställda och hos företagare. Ge dem stöd och support! Ge dem lite framtidstro! Men ta också ansvar för de skattebetalares pengar som vi har fått ansvar för att använda och fördela på bästa möjliga sätt!
(Applåder)

Anf. 41 TOMAS ENEROTH (s):

Fru talman! Vi fick här höra finansutskottets ordförande berätta att han varit ute och kört bil och överraskats av dåligt väder. Om man nu använder den symboliken skulle jag önska att han också på bilen hade vindrutetorkare som viftar bort de ideologiska skyggelappar som skymmer sikten och förhindrar klarsyn, för det är precis det som saknas. Det är uppenbart så att man inte vill se vad som just nu pågår i verkligheten utan har bestämt sig på förhand av ideologiska skäl, vare sig det handlar om Bankerydsuppgörelsens högkonjunkturpolitik till utförsäljningen av

statliga bolag eller för den delen hur man nu hanterar en industrisektor i kris.

Jag undrar ibland vad detta kommer ifrån. Jag hittade på regeringens eget globaliseringsråd en rapport som heter *Live and let die*, där man krasst konstaterar att går det dåligt så får väl någon lägga ned. Här ska väl inte samhället bry sig om någonting. Det är en nyliberal syn som tack och lov numera är ganska sällsynt. I Europa och ute i världen inser de allra flesta värdet av att politiken faktiskt spelar roll. Man inser behovet av en expansiv finanspolitik. Man inser behovet av att faktiskt politiskt besluta om investeringar.

När finanskrisen slår till inser man behovet av ett politiskt ansvarstagande och ett statligt ansvarstagande. Det är Angela Merkel, det är Sarkozy, det är Obama och till och med George Bush som inser att man faktiskt behöver göra politiska insatser. I Sverige har vi en statsminister som inte kommenterar fordonskrisen och en näringsminister som har ägnat en stor del av tiden åt att ibland också tala illa om svensk fordonsindustri.

I en radiodebatt i Radio Väst för inte så länge sedan sade näringsministern: Det har ju inte hänt något på Volvo på två år. Det är ett hån mot alla de människor som har ägnat flera år åt att utveckla detta – alla ingejörer, forskare och industriarbetare som har ägnat dessa år åt att ta fram modeller som nu är konkurrenskraftiga på marknaden, som klarar de nya miljökraven och kanske är bäst i sin klass när det gäller miljö och säkerhet.

Volvo AB:s ordförande, Finn Johansson, kunde på trygg göteborgska säga att regeringen saknar insikt om fordonsindustrins betydelse. Det är precis detta vi märker under den här diskussionen.

Näringsminister Maud Olofsson kan raljera över att det är en frusturerad opposition. Jag kan lova er att det inte bara är jag som är frusturerad. Det är inte bara oppositionen som är frusturerad. Det är inte bara hela Västra Götaland eller människor i Umeå, i Braås eller i andra delar av landet som är frusturerade. Det är fordonsindustrin. Det är småföretagarna. Det är människor som nu har blivit arbetslösa och som går till en a-kassa som är den sämsta i mannaminne, där man får kanske 50 procent av sin lön, och som inte möts med några stödinsatser från Arbetsförmedlingen.

Vi kunde häromdagen höra IF Metalls ordförande Stefan Löfven berätta vilka stödinsatser som deras medlemmar får när de nu går ut i öppen arbetslöshet: Inga alls! De får väldigt dåligt mottagande, inga utbildningserbjudanden, och det enda som finns är det som parterna själva har hanterat, det vill säga omställningsavtalet.

Vi efterlyser insatser på både kort och lång sikt, och jag har redogjort för en del av dem här. Då kommer svaret från Maud Olofsson: Nu ska vi hushålla med budgeten. Det här är ingen sedelpress. Och så läser hon upp det färdigskrivna anförande som vi redan har hört här i kammaren ett antal gånger. Jag tror att man måste inse att sedelpressen redan har använts av regeringen till att utlova gigantiska skattesänkningar, som har varit orättfärdiga, orättvisa och på ett ensidigt sätt har gynnat människor med goda inkomster. Man har inte sett till att pensionärer, arbetslösa eller sjuka har fått sänkt skatt. Tvärtom får den som nu blir arbetslös en skatteinlöjning med regeringens politik. Vi är nu det enda land i Europa,

Prot. 2008/09:52
18 december

Aktuell debatt: Det ökade antalet varsel och konkurser samt läget i fordonsindustrin

kanske till och med det enda land i världen, som har högre skatt för pensionärer än för löntagare.

Visst ska man hushålla med statens resurser. Det är just därför man nu måste inse värdet av att värna det svenska näringslivet, av att värna den industrikompetens vi har och av att värna människors möjligheter att skaffa sig ett jobb när lågkonjunkturen slår till. Här måste regeringen agera. Sluta dröja med era insatser!
(Applåder)

Anf. 42 KENT PERSSON (v):

Fru talman! Det går inte att bromsa sig ur en uppförsbacke, sade Karin Pilsäter. Visst är det så. Problemet är ju bara att ni har lagt ur växeln och att det inte heller finns någon förare på plats.

Vad vi nu ser framför oss och kan uppleva är minskade intäkter för staten och ökade kostnader. Det är kostnader som beror på den ökade arbetslösheten. Det är kostnader som skattebetalarna får ta på ett annat konto.

Den här budgeten var i princip överspelad redan när den antogs i september, vill jag hävda. Vore det inte på det sättet skulle vi heller inte ha behövt de tre paket som ju har kommit under hösten. De tre paketen är ett resultat av den oförmåga att agera i tid som regeringen har haft.

Det påstås här att de ökade insatserna till Arbetsförmedlingen kommer att leda till att de arbetslösa och de som drabbas av varsel kommer att få nya jobb. Det är bara att när jag är ute och träffar företrädare för Arbetsförmedlingen visar de mig en tom verktygslåda. De har i år och nästa år resurser som klarar dagens nivå på arbetslöshet, men när de som i dag är varslade går ut i arbetslöshet i mars eller april finns inte de resurser som skulle behövas.

De 1 200 coacher som ska tillsättas – vad ska de coacha till för jobb? De jobben finns ju inte längre. Det är ju så det ser ut. Det är därför vi också måste ha ett paket som stimulerar ekonomin och efterfrågan på kort sikt.

Det behövs insatser för dem som blir varslade. I enlighet med vad IF Metall har sagt ska man under en övergångsperiod satsa på utbildning, där staten går in och tar sin del av ansvaret tillsammans med företagen. I stället för att bli varslade kan de vidareutbilda sig för att möta den uppgång i ekonomin som måste komma så småningom.

Men man behöver också stimulera efterfrågan på miljövänliga fordon. Här har Svenska Bussbranschens Riksförbund tillsammans med Scania AB och Volvo Bussar AB lagt fram ett tiopunktsprogram med förslag till stimulansåtgärder för avancerad bussteknologi och ökad kollektivtrafik. Detta ligger helt i linje med vad Vänsterpartiet tycker, och vi ställer oss också bakom detta förslag som Svenska Bussbranschens Riksförbund har presenterat för regeringen.

Nu måste vi se att det behövs åtgärder inte bara på lång sikt. Jag ska ärligt medge att det finns förslag som regeringen har lagt fram här som Vänsterpartiet kommer att stödja och ställer upp bakom, men i det korta perspektivet måste vi också ha åtgärder som löser det som är akut för dagen. Det går inte att kasta ut folk i oviss arbetslöshet med försämrade löner och också låta dem gå miste om det jobbskatteavdrag som de som

jobbar i dag har. Det är en politik som leder till ett ökat utanförskap i det svenska samhället och som inte heller bidrar till någon utveckling.

Det är intressant att i den här debatten få höra att det kommer mer. De kommer paket inom kommunsektorn, kunde vi höra av Stefan Attefall. Det är den politik som Vänsterpartiet har drivit ända sedan september. Det är ett faktum.

Ni säger att ni har varit förutseende, men det är väldigt sent lidet på dagen.

(Applåder)

Anf. 43 HANS ROTHENBERG (m):

Fru talman! Den här debatten har visat att det finns tydlig politisk handlingskraft som är bra för svensk fordonsindustri. Om regeringen tar ansvar för Sverige, jobben och svensk ekonomi gör oppositionen det motsatta. Redan i sina tre olika budgetmotioner slog man fast en politik med höjda utgiftstak, skattechock för löntagarna och en utgiftsexpansion för färre i arbete och fler i bidrag.

Vad finns då att sätta in från den rödgröna avbytarbänken? Socialdemokraterna litar mer till skrotpremier än till forskning och kreditgarantier. Rådslag råder, men annars är det tyst i husen.

Vänstern vill att staten ska ta över ägandet av Volvo och Saab. En aktuell opinionsmätning från Sifo visar på en folkligt förankrad insikt om att staten ska ta ansvar för skattebetalarnas pengar och vara aktiv men inte gå in som ägare.

Miljöpartiet vill chockhöja skatten på fordonsbränsle. Det blir ingen fin julklass till alla de människor som arbetar i fordonsindustrin. Det förslaget är snarare värt sin alldeles egen skrotpremie.

Den enda gemensamma nämnaren är att det spretar vilt från vänster till ingenmansland, och lägger man ihop dessa röda och gröna ambitioner blir det inte ens en röra. Det blir bara mörker.

Politiken måste ha en helhetstanke: Att ta beslut som bygger möjligheter för svensk fordonsindustri att återfå kraften att bygga klimatsmarta bilar som människor vill köpa. Inga dörrar ska stängas för vad som kan behöva göras framöver. Det har regeringen redan visat. Den öppenheten och beredskapen ligger i ansvarstagandet. Rätt åtgärder i rätt tid ger en framtidstro om inte bara en god jul utan många goda jular för alla dem som i framtiden arbetar i svensk fordonsindustri.

(Applåder)

Anf. 44 KARIN PILSÄTER (fp):

Fru talman! Två gånger tidigare i modern tid har de borgerliga kallats in under fanorna samtidigt som världen har råkat in i en riktig ekonomisk krasch. Det visade sig att det blev en tredje gång.

Det som vi nu står mitt uppe i och har framför oss är faktiskt en situation som aldrig förut har uppstått. Och apropå de här bilmetaforerna, som kanske är näraliggande en dag som denna, befinner vi oss faktiskt i en situation där vi är ute och kör i dimma utan att ha någon karta. Då, Kent Persson, är det väldigt stor risk att man kör i diket om man kör för fort.

Vi har en konjunkturkris. Vi har en finanskris. Men vi har också många strukturkriser. Varför inte passa på tillfället att använda den här krisen också till strukturellt riktiga långsiktiga reformer?

På fordonsmarknaden vet vi att det råder en väldigt stor överetablering. En omställning är därför helt nödvändig om man över huvud taget ska ha en chans att överleva. Här kan vi hjälpa till och se till att man klarar detta. Men det är som det kinesiska ordspråket säger: Du kan leda en häst fram till vattnet, men den måste dricka själv.

Jag tänkte använda mina sista sekunder till att prata om ett annat stort strukturproblem eller en strukturkris. Det handlar nämligen om att de unga i vårt land är de som kommer att drabbas allra hårdast i den här krisen. Det beror bland annat på en genom årtal bedriven misslyckad skolpolitik som har gjort att alldeles för många unga människor har kommit ut ur skolan utan nödvändiga kunskaper.

Därför är det så otroligt viktigt att vi nu satsar på kvalitet, inte bara kvantitet, i högskolan och gör de skolreformer som kommer att rusta våra barn och ungdomar och ser till att vi också kan reparera gamla försyndelser när det gäller de här människorna genom exempelvis yrkesutbildning på komvux, utbyggd lärlingsutbildning, yrkeshögskola och förstärkt KY-utbildning.

Om vi ska klara Sverige långsiktigt i globaliseringens tidevarv handlar det verkligen om att vi måste rusta våra ungdomar för att klara framtiden.

(Applåder)

Anf. 45 STEFAN ATTEFALL (kd):

Fru talman! Oppositionen anklagar oss från regeringssidan för att ingenting görs. Det är fullständigt befängda uttalanden.

Det är, som sagt, en av Europas mest expansiva budgetar vi redan har tagit ställning till. Det är ett fordonspaket vi tar ställning till senare i dag. Det är det första, inte bara i Europa utan i hela världen.

Vi har tagit omfattande beslut för att förstärka möjligheterna till garantier för banker, för exportföretag och liknande saker. Arbetsmarknadspolitiska åtgärder har aviserats och liknande saker.

Det intressanta med oppositionen är att de säger att budgeten vi antog i höstas redan är överspelad. Men vänta nu? Var det alltså rätt budget men lite för lite? Det var inte det alternativet vi hade att ta ställning till. Ni tyckte inte om budgeten. Det var fel riktning på den.

Ni ville höja skatterna på arbete i stället för att sänka dem på arbete. Ni ville ha en annan politisk inriktning, men ni ville inte ha mer offentliga utgifter sammantaget, åtminstone inte i form av offentligt finansiellt sparande.

Det var en annan färdriktning ni ville ha på den ekonomiska politiken som hade inneburit högre skatter på arbete och sämre förutsättningar att möta lågkonjunkturen.

Nu tycker ni att vi ska göra mer av allting. Och så fort någon intresseorganisation höjer rösten för att få mer pengar till sitt område säger ni: Javisst, det måste vi också göra. Det säger ni utan tanke på vad som är en riktig och rätt åtgärd.

Vad måste man göra i ett sådant här läge? Jo, man måste prioritera. Det måste vara åtgärder som löser rätt problem. De viktigaste problemen

att lösa är finanskrisen och industrikrisen. Det måste vara kostnadseffektiva saker. Det måste vara långsiktigt riktiga åtgärder. Det måste också vara sådant som ger genomslag nu och inte om två eller fyra eller fem år.

Tomas Eneroth anklagar mig för att jag kör bil utan att slå på vindrutetorkaren. Ja, men vad hjälper det om man har på vindrutetorkaren om man kör åt fel håll?

(Applåder)

Anf. 46 ULF HOLM (mp):

Fru talman! Stefan Attefall har begripit det ganska bra. Det är helt fel inriktning på den politik som förs i dag för att möta klimatkrisen, för att möta jobbkrisen och för att möta välfärdskrisen. Därför behövs det också nya satsningar.

Det är det som är problemet, som jag nämnde tidigare och som näringsministern inte tar upp. Hon säger bland annat att vi måste klara klimatomställningen, och i slutet av talet säger hon: Nej, men det kan vi inte göra; vi får inte öka sedelpressarna.

Vi måste bestämma oss. Ska vi ta oss ur klimatkrisen och finanskrisen och lågkonjunkturen måste vi göra satsningar som är långsiktiga, satsningar som på långsiktigt sätt kan möta de utmaningar vi står inför. Vi från Miljöpartiet menar att regeringen inte har gjort det. Man har inte satt upp tydliga krav för att klara det här.

Sedan stör det mig otroligt mycket när man insinuerar att utbildning är en kostnad. Utbildning är en investering för framtiden som är nödvändig. Varför är det så bra med kompetensutbildning i företag men så dåligt med arbetsmarknadspolitiska åtgärder? Det borde vara samma sak. Det handlar om utbildning för framtiden för att kunna möta en ny kunskap och klara ett nytt arbete. Det borde vara någonting bra.

Dålig a-kassa leder till ökad otrygghet och ökade orättvisor i samhället. Det borde vara helt uppenbart nu när vi får statistiken som visar att ett flertal, framför allt yngre, inte får någon a-kassa att prata om. Man får grundbidraget, som efter skatt blir 5 000 kronor i månaden.

Detta är att öka orättvisorna i samhället, och det kan inte vara den riktningen vi ska ha inför framtiden och det budskapet vi ska ge till ungdomar som har ett långt liv framför sig.

Näringsministern säger att företagen ska ta ansvar och satsa. Människorna ska ta ansvar och satsa. Men när ska näringsministern och regeringen börja ta ansvar och satsa? Kommer inte näringsministern att göra det kommer inte de andra heller att göra det. Det handlar om ledarskap. Det saknar regeringen. Miljöpartiet har det.

Anf. 47 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Fru talman! Det är en tydlig ideologisk skiljelinje mellan alliansregeringen och socialistkartellen.

Vi i alliansen tycker att vi ska skapa förutsättningar för företag och människor att växa. Det är grunden för vår politik. Det är därför vi sänker inkomstskatter. Det är därför som vi sänker företagsskatter. Det är därför som vi bygger infrastruktur. Det är därför som vi satsar på forskning och utbildning. Det är därför som vi satsar på klimat- och energiåtgärder och gör övriga välfärdssatsningar.

Prot. 2008/09:52

18 december

Aktuell debatt: Det ökade antalet varsel och konkurser samt läget i fordonsindustrin

För en regering kan pengarna bara användas en gång. Där skiljer sig oppositionen lite grann, därför att där verkar man kunna använda dem flera gånger. Det är därför jag också pratar om sedelpress.

Till saken hör att den här regeringen har visat att vi kan klara utmaningarna. Det är när vi har suttit i regeringsställning som vi har minskat utanförskapet med 180 000. Det är därför som det är bra i det här läget att ha det som utgångspunkt för de satsningar vi kan göra nu.

Socialistkartellens politik hade lett till 60 000 färre i arbete. Vi har provat er politik i fullskaleförsök. Det var över en miljon människor i utanförskap. Det är provat.

Jag tycker också att det är intressant att lyssna till Tomas Eneroth. Han säger att vi är oansvariga som sänker skatten. Men vem rår om skatten? Jo, det är medborgarnas pengar vi pratar om. Sedan får vi en del av deras pengar för att göra ansvarsfulla saker.

En sak som jag inte tycker är ansvarsfull är att köpa bilföretag. Jag förstår inte hur oppositionen kan tycka att vi med skattebetalarnas pengar ska gå in i verksamheter, i industrier, som de som är experter knappt själva klarar av att sköta. Hur kan ni vara beredda att offra skattebetalarnas pengar och satsa pensionspengar för att ta över bilföretag?

Kent Persson! Jag är överraskad, därför att du har sagt i näringsutskottet att vi inte ska gå in med subventioner till bilföretagen. Jag lyssnade på dig. Jag är mycket överraskad över att Vänsterpartiet nu har bytt åsikt, för jag tyckte att du hade en mycket klok synpunkt som du framförde i näringsutskottet när vi var där.

Sedan tycker jag att det är viktigt att inte skrämma människor. Det finns resurser i systemen. Det finns pengar på arbetsförmedlingarna. Det finns människor som är beredda att jobba, kompetenta personer som är beredda att ta varje arbetslös på allvar och försöka hjälpa till. Jag tror att alla känner det ansvaret i alla våra myndigheter, i alla våra resurser som finns runt om i vårt land. De är beredda att hjälpa människor.

Det finns utbildning.

Det finns pengar till arbetslösa. Det finns pengar till coachning. Det finns 60 000 lediga arbeten anmälda på Arbetsförmedlingen. Skräm inte folk i onödan! Det är tillräckligt besvärligt som det är. Tala om att det faktiskt finns resurser! Men vi ska använda dem på ett ansvarsfullt sätt.

Vi har haft en dialog med fordonsindustrin och fordonsklustret. De är mycket nöjda med det. Det är de som har kommit med förslagen om forskning och utveckling, om lånegarantier, om att använda Europeiska investeringsbanken, om att jobba med undsättningslån. De är också mycket nöjda med de insatserna.

Men en sak är klar. Vi kommer inte från regeringens sida att ta fram olika projektidéer om vad som ska hända i fordonsklustret. Det måste de göra själva. Det är de som måste tala om vad man kan göra med forskningspengarna. Det är de som måste ha idéer om hur vi ska få fram fordon som människor köper. Det är de som ska komma med projektidéer.

Vi ska se till att de pengar vi satsar satsas här i Sverige, skapar jobb här i Sverige och framtidstro hos de företag som vi har.

I veckan fattade EU beslut om energi- och klimatpaketet. Det är grunden. Vi ska minska koldioxidutsläppen, vi ska energieffektivisera, vi ska jobba med förnybara bränslen. Vi ska ge förutsättningar för svenskt

fordonskluster att klara den utmaningen. Jag är säker på att vi kommer att lyckas.
(Applåder)

Anf. 48 TOMAS ENEROTH (s):

Fru talman! Jag inledde den här debatten med att efterlysa ytterligare insatser från regeringen. Men vi har inte fått några nya besked till landets småföretagare som nu ser sina livsverk i kris på grund av kreditkrisen. Vi har inte fått några nya besked till alla de anställda som är oroad över sina jobb eller sina goda utvecklingsidéer som de ser i industrin eller på andra områden.

Vi har inte fått några besked om att regeringen kan tänka sig sänka arbetsgivaravgifter för småföretagen, trots att Maud Olofsson ägnade hela den förra mandatperioden åt att tala om hur viktigt det var. Nu är det inte något som finns på regeringens lista.

Det finns inget om regler mot maktrabatten, där småföretag i dag utnyttjas till att vara bank åt stora företag. Det finns inga nya resurser för riskkapital och inga ytterligare utbildningsinsatser för att tillvarata den kompetens som nu riskerar att lämna industrin eller andra delar av svenskt näringsliv.

Det finns inget om förlängd miljöbilspremie, trots goda relationer till fordonsindustrin, som det här hävdas. Det är ett av de önskemål som man väldigt tydligt haft. Regeringen går motsatt väg. Man avskaffar miljöbilspremien.

Eftervärlden får visa vad regeringens senfärdighet har kostat. Maud Olofsson talar om att skapa förutsättningar för företag att växa och för folk att få jobb. Det var regeringens ambition. Tycker ni att ni har lyckats? Eller är det först nu efter två år som vi ser effekterna av regeringens ekonomiska politik? Det är en arbetslöshet som är väsentligt större i slutet av mandatperioden än när ni tillträdde och stora budgetunderskott.

Ni ägnade er under högkonjunkturen åt att använda 80 miljarder till skattesänkningar. Det brände i fickorna under brinnande högkonjunktur och drev upp inflationen. Nu står ni där precis som alla andra borgerliga regeringar i historisk tid med ert stora budgetunderskott och med hög arbetslöshet när vi går mot slutet av den här mandatperioden.

Ni borde ha kunnat bättre. Ni har visat att ni inte är regeringsdugliga.
(Applåder)

Anf. 49 KENT PERSSON (v):

Fru talman! Jag vill börja med att rikta ett par ord till Stefan Attefall och Karin Pilsäter. Det blir problem när man är ute och kör bil när den karta man kör efter inte stämmer överens med verkligheten. Hela den här debatten visar att den budget som lades fram i september månad nu har ersatts med tre olika paket, akuta paket som vi har fått hantera och kommer att hantera här i riksdagen.

Det vi vill se är ytterligare insatser som stimulerar efterfrågan. Skrotningspremie för bilar, bussar och tunga fordon skulle vara ett sätt att ställa om fordonsindustrin här i Sverige.

Vi måste också ta till vara de anställdas kunskaper och överbrygga den här perioden av varsel och arbetslöshet tills produktionen kommer i gång igen. I stället för att människor ska gå ut i öppen arbetslöshet borde

Prot. 2008/09:52
18 december

Aktuell debatt: Det ökade antalet varsel och konkurser samt läget i fordonsindustrin

Prot. 2008/09:52
18 december

staten tillsammans med företagen ta ett ansvar för utbildning under en period av vikande order.

Ni ökar faktiskt utanförskapet med er orättvisa politik. Sänkningen av a-kassan kommer att drabba dem som går ut i arbetslöshet väldigt hårt. Det kommer att innebära ökade kostnader för kommuner och landsting, vilket också här har medgetts. Den debatten kommer vi att få uppleva här så småningom. Den diskussionen kommer att leva vidare i och med att kommunernas och landstingens ekonomiska kris nu blir så påtaglig.

Vad gäller att köpa bilföretag är det vi säger att i ett läge när svensk fordonsindustri är i kris borde vi diskutera ett svenskt statligt delägarskap. Jag får påminna om att vi redan i dag via AP-fonderna är delägare i svensk fordonsindustri.

Anf. 50 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Fru talman! Tomas Eneroth tycker att han inte får några besked. Jag tror att han tycker att han får fel besked. Det är väl där problemet ligger. Vi har lite olika syn på vad det är vi ska göra i den här svåra tiden.

Vi vill rusta människor. Vi vill rusta företag. Vi vill inte ha en skattechock som innebär att man inte har råd att betala sina lån, vare sig i företag eller annat.

Fler i arbete ger mer att dela på. Om vi alla skapar ett samhälle där människor kan få växa, få ett jobb, tjäna pengar och också betala lite skatt till det gemensamma får vi ett bra samhälle.

Vi har många duktiga företag. Vi har många duktiga människor i vårt land. Dem ska vi använda. Vi ska kraftsamla. Vi måste visa ledarskap också i svåra tider, från regeringens sida naturligtvis men också från oppositionen.

Vi ska inte skrämman människor i onödan. Jag har respekt för att oppositionen har ett behov av det. Men vi ska inte skrämman människor i onödan, utan vi ska se till att rusta våra system så att de finns där som hjälp för dem som behöver. De ska finnas nära. De ska finnas där när människor blir arbetslösa och när företagen behöver låna pengar. Då ska vi ha system som fungerar.

Det finns många som är beredda att ställa upp. Det är många som är beredda att göra sitt yttersta för att ta oss ur den här lågkonjunkturen. Man sade på Kalmarindustrier: För varje dag av lågkonjunktur kommer vi allt närmare högkonjunkturen.

Men det gäller att vara klok och ansvarsfull, inte slarva med skattebetalarnas pengar utan satsa på investeringar som gör att vi får det bra framöver. Det gäller att använda finanskrisen och klimatkrisen till att lyfta oss i håret och skapa något nytt, en hållbar ekonomi, ekologiskt, socialt och ekonomiskt. Det är det vi ska sikta på. Sverige har fantastiska förutsättningar som vi kan ta vara på.

Låt oss visa ledarskap! Låt oss visa ansvarsfullhet! Låt oss också skapa framtidstro! Jag tror att det är många som förväntar sig det nu när vi går mot jul.

Jag vill avsluta med att önska en god jul till riksdagen.
(Applåder)

I detta anförande instämde Ulrika Carlsson i Skövde, Jörgen Johansson, Annika Qarlsso och Stefan Tornberg (alla c).

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 51 LARS LINDÉN (kd):

Fru talman! Jag börjar med att yrka bifall till utskottets förslag till beslut i samtliga punkter. Hade vi i Kristdemokraterna fått bestämma själva hade vi dock yrkat på att 2,9 procent av det föreslagna anslaget på totalt 3 ½ miljard för regional tillväxt, alltså 100 miljoner kronor, skulle föras över till ett annat utgiftsområde. Det hade gett en mer bestående regional tillväxt än hela denna satsning på 3 ½ miljard kommer att ge.

Kristdemokraterna har ända sedan 2003 arbetat för att detta förslag skulle bli verklighet. Det handlar om att föra över 100 miljoner kronor av anslaget för regional tillväxt, utgiftsområde 19, till utgiftsområde 24, Näringsliv/turism.

Fru talman! Det här är min sista debatt i kammaren, eftersom jag har beslutat mig för att om fyra veckor återgå till mitt tidigare liv som entreprenör och småföretagare efter sex och ett halvt år i riksdagen. Tyvärr har jag inte haft tillfälle att tjänstgöra så mycket i näringsutskottet under den här mandatperioden jämfört med den förra. Det beror på att jag tjänstgjort i utrikesutskottet nästan varje tisdag och torsdag.

Men efter att alliansen tog över regeringsmakten i september 2006 var jag flitigt med på alliansens träffar de första månaderna för att se till att turismen, min hjärtefråga, inte glömdes bort. Min vision och förhoppning var att denna turistsatsning nu skulle sjösättas. Vid två alliansmöten i rad tog jag upp frågan med statssekreterare Jöran Hägglund för att se till att han förstod. Han sade att han tyckte att idén var bra men visste inte när den skulle tas upp.

En tredje gång var Maud Olofsson med. Hon visste tydligen att jag tidigare hade tjatat om detta. Hon blev lite irriterad och tittade mig i ögonen och sade: Tror du att det är *jag* som bromsar?

Mitt svar var då att jag inte tror att finansen har problem med detta om vi för över pengar mellan två utgiftsområden utan att äska mer pengar totalt.

Idén är att dessa 100 miljoner kronor per år skulle öka anslaget för marknadsföring utomlands av Sverige som ett fantastiskt turistland. Vi skulle öka från nuvarande 110 miljoner till 210 miljoner per år. Då börjar vi närma oss vad våra nordiska grannar satsar, och de har också bevisat att marknadsföring har lönat sig genom att de har fått långt fler turister till sina länder än vad Sverige lyckas med.

Även i tider av finanskris finns det många välbeställda människor som turistar. Från länder som Ryssland, Kina, Indien och USA med flera söker sig miljontals rika turister i växande skaror ut i världen för att få nya upplevelser och intryck. Hittills har Sverige bara lockat hit en bråkdel av dessa. Syns man inte finns man inte. Många av dessa nya turistgrupper har inte ens hört talas om Sverige och våra resurser som turistland.

Under förra året omsatte turistnäringen i Sverige 240 miljarder kronor och hade ett exportvärde på 90 miljarder kronor. Med en fördubbling av marknadsföringen skulle vi på några års sikt kunna skapa mer än 100 000 nya årsarbeten enligt näringen själv – många av dessa i gles- och landsbygd. Tala om en enorm potential! Tala om bra regionalpolitik om vi fick med detta!

Det skulle vara sorgligt om en borgerlig regering missade denna chans till nya arbetstillfällen. Att tolv års misslyckande med den förra regeringen skulle få fortsätta tror jag inte, utan vi måste inse att det här är en potential som måste utnyttjas. Jag har på turistkonferenser hört rader av utländska turistexperter som förvånar sig över att Sverige inte satsar mycket mer på turistnäringen när vi har så mycket bra och utnyttjade resurser att sälja in.

Har 100 miljoner kronor från utgiftsområde 19 någon gång haft så realistiska förutsättningar att ge så stor utdelning? Nej, aldrig. Vad väntar vi på? Varför, Maud Olofsson – har hon försvunnit? – prioriteras inte detta, speciellt i tider då arbetslösheten riskerar att dubblas i övriga branscher i Sverige?

Bara i ökade momsintäkter kommer denna ökade satsning att vara rena guldgruvan för staten. I tider med en svag krona skulle vi också kunna locka många fler svenskar att turista i sitt eget land och upptäcka Sverige som ett mycket bra och spännande turistland, men då krävs extra pengar för att tillsammans med näringens egna resurser marknadsföra det.

I Spanien beslutade man nyligen att satsa 4,1 miljarder extra på turistnäringen för att lindra effekterna av finanskrisen. Det visar att man tror på turistnäringen som en framtidsnäring.

Ser Näringsdepartementet på turismen på samma sätt? Det är jag övertygad om att man gör, men nu krävs snarare en prioritering av vad som ger snabba effekter. Det här är ett område som vi kristdemokrater tror att vi måste lyfta fram.

Vi hoppas att Näringsdepartementet tar ett seriöst samtal med turistnäringens folk om vad som nu kan göras för att snabbt skapa 100 000 nya jobb i glesbygd, landsbygd och övriga delar av landet. Detta är en bransch som dessutom lättare kan skapa jobb åt ungdomar och invandrare än andra branscher.

Fru talman! Jag nöjer mig med detta inlägg, eftersom det mesta som gäller regional tillväxt redan är sagt av mina allianskolleger tidigare här i dag.

Tack för sex och ett halvt år i näringsutskottet med trevlig och kunnig utskottspersonal och trevliga och kunniga ledamöter i utskottet! Tre av den förra mandatperiodens ledamöter i utskottet blev statsråd; det kanske är rekord. Maria Larsson, Nyamko Sabuni och Åsa Torstensson – vilket annat utskott har överträffat detta?

Det visar att detta utskott fostrar kommande tungviktspolitiker. Vissa, som jag, inser ändå att man ibland måste gå från sådana här uppdrag och inte bara prata utan också göra lite annan nytta.

Nu ska jag göra det. Jag kommer att ansvara för en i maj månad ny-startad butik, Fair Trade Shop, här i Stockholm. Det är en utmaning som ni bland andra kan se till blir framgångsrik genom att komma och hälsa på och stödja tredje världens småproducenter.

Tack för mig!

Anf. 52 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Jag vill tacka Lars Lindén för hans inlägg, och jag måste suga till mig lite av de argument han här har framfört. Vi har trots allt föreslagit mer pengar både till turism och till ett branschprogram för att kunna utveckla turismen.

Jag ser ju och hör att vi ligger ganska nära varandra i den frågan, och jag ser fram emot att Lars Lindén även i framtiden kommer att vara med och påverka sitt parti i den riktningen. Vi tar också gärna på olika sätt till oss den information man har från branschen för att kunna vara med och utveckla den.

Jag ber att få tacka för de här åren och önska lycka till, kanske inte i den gamla gärningen, men i framtiden! God jul och gott nytt år!

Anf. 53 LARS LINDÉN (kd) replik:

Fru talman! Det är bra om Socialdemokraterna har ändrat åsikt nu, för under tolv år lyckades ni inte förlösa potentialen inom turismen. Det är synd. Jag har varit med på många konferenser där man blivit rätt irriterad på statsråd som inte har velat ta några offensiva steg.

Därför ligger vi sist i Norden när det gäller turismen trots att vi skulle kunna vara bäst. Titta på Finland, Norge och Danmark! De är mycket duktigare än vi, men så har de också satsat på att marknadsföra sig. Vi sätter möjligen upp affischer på ambassaderna, men det ger inte så mycket resultat.

Anf. 54 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Jag ska inte förlänga debatten, men det är möjligt att vi har gjort alldeles för lite. Det ifrågasätter jag inte. Vi hade en hel del bekymmersamma år när vi hade svårt att över huvud taget få ekonomin att gå ihop.

Jag är medveten om att vi i den situation vi befinner oss i just nu har den ambitionen. Den behöver vi naturligtvis hjälp med för att kunna förverkliga, inte minst från branschen. Det räcker inte bara med oss här i riksdagen.

Men det är en del i processen, och vi lovar att vi ska medverka i denna process.

Anf. 55 LARS LINDÉN (kd) replik:

Fru talman! Det är positivt, och då tror jag att vi har en rejäl majoritet. Alliansen är ju överens om att detta är en riktig väg. Det är bara en fråga om prioriteringar, och vi kristdemokrater har varit lite irriterade över att man inte tar tag i detta nu.

Men det kommer, och är ni med på samma sida får vi en riktig majoritet för en offensiv turistpolitik framöver.

God jul och gott nytt år!

Fru talman! Jag har suttit och lyssnat på näringsutskottets debatt om regional tillväxt, och jag kunde inte låta bli att sätta upp mig på talarlistan. Det finns flera orsaker till det.

Först var det Maria Plass som försvarade pumplagen. Det tyckte jag var jättekul att höra, och jag hoppas att hon kan utbilda sina tre partikamrater från Dalarna – det skulle behövas för en mer seriös diskussion om hur vi ska klara försörjningen av fordonsbränslen i framtiden även i mitt hemlän.

Jan Andersson från Centerpartiet hävdade på något sätt att vi i oppositionen inte skulle förstå landsbygdens resurser och möjligheter. Jag vet inte, jag känner i alla fall att anledningen till att mitt parti över huvud taget har kommit till, att det existerar, just är att vi ser de möjligheter som landsbygden har.

Vikten av turismen har ju diskuterats, inte minst i det senaste replikskiftet. Jag hoppas att regeringen tar till sig en del av det och tittar på att den största turistorten vi har i Sverige saknar järnvägsförbindelse. Det finns ett samhälle med nästan 100 000 människor under de tyngsta veckorna på vinterhalvåret. Det heter Sälen. Dit kan du inte ta dig med tåg. Det tycker jag är ganska skandalöst. Bara gästsängarna är över 70 000 i den kommunen. Till det kommer alla människor som arbetar där och så vidare.

Visst finns det mycket att göra för turismen. Där tror jag att det är väldigt viktigt att vi faktiskt ser just de här värdena. Jag har träffat många av de människor som har valt, som Jan Andersson sade, att flytta ut på landsbygden. Det beror just på naturkvaliteterna. Det är människor som kan ta med sig sitt arbete ut på landsbygden och som vill ge sina barn en bra uppväxtmiljö.

Jag blev nästan lite förtvivlad när jag för tre veckor sedan fick möjlighet att ställa en fråga till näringsministern i egenskap av partiledare på en frågestund. Jag kände mig lite oroad över hur Centerpartiet ser på rinnande vattendrag i Sverige.

Jag fick ett väldigt tydligt svar. Förutom de nationalälvar som vi har bestämt att vi ska lämna outbyggda är det så från näringsministerns sida att klarar man en miljöprövning så får man bygga ut vilka vattendrag man vill i dag.

Det är väldigt många av de vattendragen som faktiskt är de potentiellt stora turistmagneterna. Man har alltså reglerat vattenkraft men ändå vatten kvar genom vattendomarna som gör att man kan utveckla ett fiske och ha det som grund för turism. Där hoppas jag att ni faktiskt kan se de turistiska värdena lite mer.

Det var också så att jag valde att sätta upp mig på talarlistan därför att jag ville vara lite regionalpolitisk företrädare; jag kommer ju från Dalarna. Jag förstår att ni i näringsutskottet när ni diskuterar ser mer på den nationella dimensionen, men jag kan inte låta bli att ändå säga att det behövs flera ekonomiska motorer i vårt samhälle än bara Stockholm, Göteborg och Malmö. Vi måste satsa på hela landet. Ibland känner man att politikerna inte riktigt gör det.

Det var faktiskt kopparn i Falu koppargruva som betalade Versaillesfreden. Fortfarande rangeras allt gods i Sverige på bangården i Borlänge. De tunga industrier som har varit vår basnäring i hundratals år har sina rötter i Dalarna. Ska de fortsätta att utvecklas krävs det en infrastruktur som fungerar. Tyvärr är det så i dag att det finns risk för att Sverige tappar till exempel ABB i Ludvika, världens största centrum för högspänningsteknik, med flera tusen arbetstillfällen, om vi inte ser till att infrastrukturen fungerar. Så är det med mycket av den tunga industrin i vårt land. Vi måste se till att infrastrukturen kan fungera för dessa företag.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 14 §.)

10 § Vissa skyldigheter för innehavare av elektriska ledningar

Föredrogs
näringsutskottets betänkande 2008/09:NU10
Vissa skyldigheter för innehavare av elektriska ledningar (prop. 2008/09:57).

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under 14 §.)

11 § Riksrevisionens årliga rapport

Föredrogs
finansutskottets betänkande 2008/09:FiU13
Riksrevisionens årliga rapport (redog. 2008/09:RRS1).

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under 14 §.)

12 § Stärkta insatser för fordonsindustrin

Föredrogs
finansutskottets betänkande 2008/09:FiU19
Stärkta insatser för fordonsindustrin (prop. 2008/09:95).

Kammaren biföll utskottets förslag att ärendet fick avgöras efter endast *en* bordläggning.

Anf. 57 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (m):
Fru talman! Finansutskottets betänkande *Stärkta insatser för fordonsindustrin* innehåller tre delar för att stärka det svenska fordonsklu-
rets utmaningar för att möta klimat och konkurrens.

1. kapitaltillskott till bolag om högst 3 miljarder kronor i aktieform för att bedriva forsknings- och utvecklingsverksamhet samt annan verksamhet inom fordonsklustret,
2. statliga kreditgarantier till företag i fordonsklustret för upptagande av lån i Europeiska investeringsbanken för omställning till så kallad grön teknik med mera om ett sammanlagt belopp på upp till 20 miljarder mot fullgoda säkerheter och med marknadsavspeglande avgifter och
3. undsättningslån till företag inom fordonsklustret som befinner sig i ekonomiska svårigheter på upp till 5 miljarder kronor mot fullgoda säkerheter i enlighet med EU-kommissionens riktlinjer.

*Stärkta insatser för
fordonsindustrin*

Fru talman! Det finns i betänkandet tre reservationer från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet samt fyra särskilda yttranden.

Anf. 58 HANS HOFF (s):

Fru talman! Svensk fordonsindustri har en enormt stor betydelse för jobben och välfärden i Sverige. Fordonsindustrin sysselsätter ca 140 000 människor i vårt land, inte bara i Västsverige utan runt om i hela vårt land. Värdet av fordonsindustrins export var 168 miljarder kronor under 2007. Detta motsvarar nästan 15 procent av den totala svenska varuexporten. Dessa tal ger oss i blyxtbelysning en uppfattning om fordonsindustrins betydelse för Sverige.

De flesta i Sverige är mycket stolta över att vi som ett litet land har två så starka varumärken som Volvo och Saab, svenska bilar som med sin höga säkerhet och kvalitet konkurrerar med bilar som Mercedes, BMW och Audi. Som det lilla land vi är globalt sett, med nio miljoner invånare, är det unikt att vi förutom två biltillverkare även har två lastbiltillverkare.

Lågkonjunktur, finansoro, tidigare höga drivmedelspriser och en alltmer miljömedveten allmänhet har sammanvägt på kort tid gjort att försäljningen av fordon minskat kraftigt. Detta har skett samtidigt som en överproduktion av fordon finns på den globala marknaden. För Volvo och Saab är situationen än mer allvarlig då deras ägare GM och Ford har stora ekonomiska problem. Även övriga biltillverkare i Europa har stora ekonomiska bekymmer.

Till skillnad från den svenska regeringen har Frankrikes president Nicolas Sarkozy och Tysklands förbundskansler Angela Merkel varit oerhört tydliga när de ställer upp för sina biltillverkare i den situation som de befinner sig i.

Ett helt annat budskap har kommit från den svenska regeringen. Statsminister Fredrik Reinfeldt uttalade i *Agenda* när temat var svensk bilindustris fortlevnad att "det måste byggas bilar som folk har råd och lust att köpa".

Vice statsminister Maud Olofsson sade i en annan intervju om situationen i den svenska bilindustrin att "inte ens svenskar väljer Volvo och Saab".

Detta är den svenska regeringens tydliga budskap till tänkbara köpare av Volvo och Saab som nu ligger ute till försäljning – ”inte ens svenskar väljer Volvo och Saab”.

Detta är knappast ett budskap som gör att eventuella spekulanter på Volvo och Saab blir mer intresserade. Snarare kan dessa uttalanden från Sveriges regering, som borde stå längst fram och tala väl om svensk fordonsindustri, innebära att en försäljning kan utebli.

Regeringen har agerat senfärdigt inför fordonsindustrins stora utmaningar. Viktig tid har gått förlorad på grund av regeringens passivitet. Regeringsföreträdare har uttalat sig slarvigt och negativt om den svenska fordonsindustrin. Hur mycket detta har skadat svensk fordonsindustri återstår att se.

Fru talman! Regeringen föreslår riksdagen bildandet av ett aktiebolag för att bedriva forsknings- och utvecklingsverksamhet med ett kapital om 3 miljarder kronor. Eftersom regeringen endast redogör för en övergripande beskrivning av bolaget vill vi att regeringen till riksdagen under våren 2009 återkommer med en redovisning av bolagets inriktning, konstruktion och geografiska lokalisering. Detta ges också regeringen till känna.

Vi förutsätter också att kapitaltillskottet snarast omsätts i konkret forskning och i utvecklingsarbete.

Vi socialdemokrater kräver att detta bolag lokaliseras till Västsverige. Jag hoppas också att jag under dagen i den här debatten kan få ett besked från de borgerliga ledamöterna om att det även är deras syn att lokaliseringen bör ske till Västsverige.

Regeringen ber om riksdagens bemyndigande att ställa ut kreditgarantier till företag i fordonsklustret för upptagande av lån i Europeiska investeringsbanken, pengar som ska användas för omställning till grön teknik. Kreditgarantierna ska som mest kunna uppgå till 20 miljarder kronor och ställas mot fullgoda säkerheter med marknadsavspeglade avgifter under normalt marknadsläge.

Här bör man klargöra att det inte handlar om 20 miljarder kronor för det svenska fordonsklustret. De sammanlagda lån som Europeiska investeringsbanken beviljar för detta ändamål är 40 miljarder kronor för hela EU:s bilindustri. Tyngdpunkten i EU:s bilindustri ligger i Frankrike och Tyskland. Även Spanien, Italien och Tjeckien har en mycket omfattande fordonstillverkning.

Att hälften av EU:s stöd till den europeiska bilindustrin skulle hamna i Sverige är helt osannolikt. Om detta skriver regeringen ingenting i sin proposition. Propositionen är i denna del så dåligt underbyggd att den närmast kan betraktas som vilseledande.

Regeringen ber också om riksdagens bemyndigande att ge undsättningslån till företag inom fordonsklustret som befinner sig i ekonomisk kris på upp till 5 miljarder kronor. Lånen ska vara i enlighet med EG-kommissionens riktlinjer om statligt stöd och ges mot fullgoda säkerheter.

Vi vill också understryka att de lån och satsningar som de svenska skattebetalarna garanterar och kan tvingas betala ska användas i Sverige.

Fru talman! Det som regeringen nu föreslagit kan vara en viss hjälp i en akut situation och en hjälp för en omställning till miljövänlig teknik. Men det finns på inget vis en strategi för att positivt påverka bilförsälj-

ningen, vilket är avgörande i dag för bilindustrin. Det finns heller inga åtgärder för dem som nu drabbas av uppsägning. Här krävs en helt annan politik som saknas i regeringens förslag.

Vi socialdemokrater föreslår att riksdagen i dag beslutar om att ge regeringen i uppdrag att återkomma till riksdagen med en satsning på ett brett fordonsindustripaket. Det ska vara ett paket med ytterligare satsningar på forskning, stimulanser för omställning av den svenska bilparken samt satsningar på utbildning för dem som arbetar inom fordonsindustrin och nu riskerar arbetslöshet.

Framtida konkurrenskraft kräver klimatsmarta fordon med en miljövänlig teknik. Därför vill vi öka de statliga insatserna till fordonsforskning.

Vi socialdemokrater har sedan tidigare lagt fram förslag om att nivån för fordonsforskningen under 2009 borde uppgå till 700 miljoner kronor. Investeringar i forskning bör kompletteras med breda satsningar för att säkra tillgången på riskkapital. Vi föreslår en riskkapitalfond på 5 miljarder kronor för att stärka nyföretagande och innovation.

Sverige har en av Europas äldsta bilparker. För att det ska löna sig bättre att skrota ut gamla bilar bör en skrotningspremie införas. En miljöbilspremie är ett bra sätt att hålla uppe efterfrågan på miljöbilar under lågkonjunkturen. Trots detta avbryter regeringen den satsningen i förtid. Vi anser att premien bör förlängas fram till 2010, precis som tidigare har utlovats.

Fru talman! Staten måste möta lågkonjunkturen genom att investera i breda utbildningssatsningar. Vi har sedan tidigare lagt fram förslag om 50 000 fler utbildningsplatser än regeringen. Vår bedömning är att det inte räcker. Det behövs ännu mer investeringar i utbildning. Vi vill inrätta ett spetskompetenslyft. De som utnyttjar de sämre tiderna till att utbilda sig bör få både utbildningen och en del av lönen under studietiden betald av staten – detta givet att arbetsgivarna är med och bidrar. 20 000 platser bör kunna skapas för detta redan under nästa år.

Vi föreslår även en kortare utbildning riktad till fordonsindustrin. En lämplig modell för utbildningen skulle kunna vara att anställda som alternativ till uppsägning i stället ges ledighet för att genomgå kortare utbildningar. Staten skulle kunna stå för en del av lönen medan företagen står för själva utbildningen.

Regeringens försämring av arbetslöshetsförsäkringen har inneburit att många av dem som nu sägs upp endast får 53 procent av sin lön i ersättning. De får dessutom betala högre skatt. Att möta lågkonjunkturen med en så dålig arbetslöshetsförsäkring är i sig en bidragande faktor till att konjunkturen försämras ytterligare.

Fru talman! Det behövs nu särskilda politiska satsningar för att klara den kris bilindustrin befinner sig i. Vi har inte mycket tid på oss. Bedömare anser att de närmaste veckorna och månaderna kan vara avgörande.

Vi socialdemokrater har lagt fram ett antal satsningar riktade mot fordonsindustrin som skulle kunna vara avgörande. Riksdagen kan i dag besluta om att gå vidare med de satsningarna.

Fru talman! Mot bakgrund av det till riksdagen anförda yrkar jag bifall till vår reservation.

(Applåder)

Prot. 2008/09:52
18 december

*Stärkta insatser för
fordonsindustrin*

Anf. 59 ULLA ANDERSSON (v):

Fru talman! Jag yrkar först och främst bifall till reservation 2.

Regeringen har äntligen kommit med ett fordonspaket. Det satt långt inne, vilket är förståeligt med tanke på den ideologiska syn regeringen företräder. Det är ett förhållningssätt som är en av de grundläggande orsakerna till den ekonomiska situation som nu råder internationellt och här i Sverige, det vill säga tron på att marknaden sköter allt bäst själv utan inblandning och att staten ska hålla sig undan.

Nu visar det sig att de har haft fel, och det är självklart svårt att erkänna. Regeringen har inte velat ta det ansvar som folk har förväntat sig att de ska göra i en sådan här situation och har försökt att hålla frågan ifrån sig. Men nu har ändå en folkopinion tvingat fram ett agerande från regeringen. Bättre sent än aldrig duger väl bra i det här sammanhanget också. Det finns helt nödvändiga åtgärder i det förslag som nu ligger på riksdagens bord, men det är tunt och är lite av ett luftslott – som det framställs nu när regeringen går in med 28 miljarder i fordonsindustrin. Det stämmer inte. Det vet vi alla. Framför allt lämnas väsentliga delar om ägande, om de anställda och om efterfrågan helt åt sidan.

Låt oss börja med att konstatera att vår fordonsindustri är välutvecklad, håller hög kvalitet och har ett stort kunnande. Vi är världsledande inom säkerhetsarbetet, till exempel trepunktsbältet och krockkuddar. Det är ett säkerhetsarbete som har räddat tusentals liv. Vi har också haft ett utvecklat miljöomställningsarbete, till exempel med katalysatorn och bränsleeffektivitet i etanolbilar. Det är ett arbete som har stannat av, men en del pågår fortfarande. Det gäller till exempel arbetet med att ta fram tunnare plåt med lika hög säkerhet men som ger lättare bilar och därmed lägre utsläpp. Produktiviteten i fabrikerna i Trollhättan och Torslanda är i världsklass.

Vi kan också påminna oss fordonsindustrins betydelse för annan industriell utveckling, för bildande av nya mindre företag och till och med för teknikutveckling inom sjukvården. Svensk bilexport är en avgörande bas i svensk ekonomi.

För Maud Olofsson och regeringen åker skygglapparna på när ägarfrågan kommer på tal. Jag tolkar henne och regeringen som att de hellre ser på om något av företagen går omkull med enorma konsekvenser som följd än agerar för ett statligt ägande oavsett hur det utformas, om det är ihop med andra privata intressenter eller om det är kortsiktigt eller långsiktigt ägande. Vi ska komma ihåg att det är marknaden, lågkonjunkturen på grund av finanskrisen, den påföljande rädslan och likviditetskrisen som är det huvudsakliga problemet. Det här är inte en ny varvskris. Fordon kommer att behövas även i framtiden, men självklart mer utvecklade för att anpassa sig till de miljö- och klimathot som finns i Sverige och i världen i dag.

Ägande ger makt för utveckling eller inflytande och möjlighet att styra utvecklingen. Det är faktiskt höger och vänster överens om i politiken. Därför vill Vänstern att vi ska äga mer gemensamt för att kunna styra utvecklingen och fördela vinster, medan högern hellre ser ett enskilt privat ägande.

Vänsterpartiet har föreslagit i sin motion att regeringen ska ha en beredskap att gå in som ägare i fordonsindustrin. Det kan vara som delägare, ensamägare, tillfälligt eller för längre tid. Vi behöver en beredskap

för att hantera en svår situation, en handlingsberedskap att gå in som ägare i delar för att säkerställa en konkurrenskraftig och mer miljöanpassad fordonsindustri i Sverige. Vi ska slå vakt om arbetstillfällen och industriellt kunnande. Därför borde regeringen sondera terrängen, se hur det ser ut bland privata intressenter, om det finns behov av ett statligt engagemang. Det går inte att sitta still och vänta. Det är bråttom.

Det är många anställda inom fordonsindustrin som nu drabbas av varsel och uppsägningar. En otrygg framtid väntar. Hela deras liv och ekonomi vänds upp och ned, och de får 55 procent av sin tidigare lön i a-kassa. Det är många som kommer att känna av den människosyn som har dominerat regeringens politik, det vill säga att om man är arbetslös ska man lida, annars tar man inte de lediga jobben. Man ska straffas ekonomiskt. Och det är inte nog med att man blir av med halva sin lön när man blir arbetslös, utan man ska dessutom betala högre skatt än man gjorde när man hade ett jobb.

Jag vet inte om regeringen och majoriteten tycker att de här människorna får skylla sig själva nu när de mister sitt jobb, precis som Maud Olofsson sade i tv häromdagen om de 50 000 som tvingades leva på 5 500 kronor för den a-kassa regeringen hade slagit sönder. Det är hårt. Problemet är inte att människor inte vill ha ett jobb. Människor vill försörja sig själva och klara sig själva – människor vill ha ett jobb. Men det är brist på jobb. Det är dags att återställa och förbättra a-kassan kraftigt.

Det är även många orter som drabbas hårt. Kommunernas ekonomi har redan innan varslen fallit ut i uppsägningar kraftigt försämrats på grund av vikande skatteintäkter och höjda kostnader för bland annat försörjningsstöd. Många kommuner förväntar sig många fler socialbidrag eftersom många har tvingats lämna a-kassan och därför kommer att behöva försörjningsstöd. Det försvårar så klart för kommunerna att agera.

I Olofström till exempel varslas 10 procent av arbetskraften. I många familjer jobbar bägge på fabriken. Hela samhället påverkas. Och vi vet att Arbetsförmedlingens resurser är otillräckliga redan nu. I Olofström skulle de få en halv handläggare till – en halv! Till Arvika skulle man flytta en handläggare från Östersund, och när vi besöker Östersund redan innan den handläggaren har tvingats flytta säger man där att de är för få redan nu.

Det behövs alltså insatser både på Arbetsförmedlingen och för att möta varslen. Det förslag som IF Metall har lagt fram om att staten ska gå in och erbjuda ekonomiskt stöd till fortbildning för anställda i branscher med tillfälligt sviktande orderingång är ett förslag som vi står bakom och har motionerat om. De anställda som under en period inte behövs i produktionen ska beviljas studieledighet och de lokala parterna komma överens om vilken typ av studier som är lämpliga. Efter genomgångna studier återgår de anställda till sitt jobb. Företaget finansierar utbildningen, och staten står för en ersättning till de studerande i enlighet med ersättningen från a-kassan. Eventuell ersättning däröver får parterna förhandla om.

Maud Olofsson sade vid det möte vi hade i tisdags tillsammans med näringsutskottet, inte utan en viss stolthet, att den föreslagna summan till fordonsindustrin visar vilket intresse regeringen har för frågan. Men regeringens paket för fordonsindustrin innehåller inte en enda krona för att motverka eller förhindra varsel. Och eftersom det var storlekens bety-

delse som visade regeringens intresse tolkar jag det som att regeringen inte har något intresse för de anställdas situation.

Vänsterpartiet har också föreslagit i den här motionen att en skrotningspremie ska införas för bilar såväl som för tunga fordon som bussar och lastbilar. Det skulle ökar efterfrågan, samtidigt som vi skulle få en mer miljöanpassad fordonspark och en säkrare. Vi har också föreslagit ett stimulansbidrag på 50 miljoner kronor per år till statliga myndigheter för upphandling av bilar som klarar EU:s nya direktiv vad gäller utsläpp av växthusgaser.

Vi föreslår också en utbyggnad av alternativa bränslen, bland annat biogas. Det behövs åtgärder även på den sidan för att kunna öka produktionen av miljövänligare bilar. Vi behöver en utbyggd infrastruktur vad gäller tankställen. Vi föreslår därför att regeringen ska ta fram åtgärder för att tillmötesgå detta.

Regeringen föreslår alltså 28 miljarder i det fordonspaket som de är stolta över trots att de har tvingats ta fram det. Men det vore klädsamt av regeringen att erkänna att det egentligen inte handlar om 28 miljarder utan att det här är ett litet luftslott. Europeiska investeringsbanken avsatser drygt 40 miljarder per år, och det är inte troligt att svenska fordonsföretag eller underleverantörer får hälften av den summan om det blir nödvändigt. När det här framkom i medierna blev svaret från statsrådet att det är flerårigt. Det kanske är regeringens mediala åsikt, men regeringen vet ju att lagen om statens upplåning inte fungerar så utan att där bara går att göra ettåriga beslut.

Undsättningslånen är nödvändiga, och det är bra att de kommer till. Oroande är ändå att de måste betalas tillbaka inom ett halvår, för inte vare sig finanskris eller lågkonjunktur kommer att vara slut då. Vi hade också från Vänsterpartiets sida velat se att de bolag som får del av lånen inte ska ha möjlighet att vare sig höja styrelsearvoden eller betala ut bonusar under den tiden. Vi tycker inte att skattepengar indirekt ska gå till sådant.

Satsningar på forskning ihop med fordonsindustrin och dess underleverantörer är bra, och det är ett positivt förslag. Vi uppskattar också att utskottsmajoriteten ställt sig bakom våra förslag om återrapportering till riksdagen och om tidsbegränsningar av lånen.

Herr talman! Nu har vi sett en rad åtgärder för att rädda banker, och vi har nya exportstöd och ett paket för fordonsindustrin, även om det har tvingats fram. Men när ska de tysta varslen uppmärksammas? När ska kommuner och landsting, det vill säga basen i vår gemensamma välfärd, få ett stimulanspaket? Det hade varit något att gå till julleddighet med.

Anf. 60 MIKAELA VALTERSSON (mp):

Herr talman! Ja, det är en väldigt allvarlig ekonomisk situation vi är i; de krissituationer som vi ser i både Sverige och världen över och som har krävt att stater går in och ser till att både banker och företag kan klara sig och överleva. Det finns det ett starkt behov av att göra. Men det är också viktigt att vi i sådana akuta situationer har förmåga att tänka framåt och använda skattemedel på bästa sätt, och inte i panik låsa fast oss i gamla lösningar.

Klimatkrisen och finanskrisen har båda med kraft slagit till mot den svenska fordonsindustrin. Finanskrisen och den kraftiga konjunkturför-

svagningen har slagit till hårt mot efterfrågan på fordon, samtidigt som klimatkrisen har skapat en strukturellt minskad efterfrågan på tunga fordon med stora klimatutsläpp.

Det behövs stora förändringar av vår transportinfrastruktur, men det kan också leda till nya jobb och till omställning. Ett stödpaket som det regeringen nu föreslår kan bidra till en sådan omställning när det gäller fordonstillverkning, men då måste det också kopplas tydligt till krav på att de projekt som sätts i gång utgår från de klimatmål vi måste klara.

En del av den nuvarande krisen inom fordonsindustrin har att göra med den hittillsvarande stora oförmågan inom branschen att se kraften i klimatutmaningen och vilka krav den ställer på nya, klimatsnåla produkter.

Miljöpartiet och andra har länge kritiserat bilindustrin för att de inte har jobbat proaktivt med klimatfrågorna för att ställa om. I stället har man gjort tvärtom och motarbetat en aktiv klimatpolitik, motarbetat regelförändringar och utsläppskrav. Det har till och med bedrivits kampanjer mot omställning. Det var bara ett par år sedan det var massiva kampanjer mot Miljöpartiets krav på grön skatteväxling och omställning, från bland annat bensinupproret och Bil Sweden.

Inte heller lagstiftaren i form av regering och riksdag har tagit detta på tillräckligt stort allvar och tagit sitt ansvar. Tvärtom har man här skapat lösningar som minskar trycket på omställning på Volvo och Saab, till exempel genom utformningen av förmånsbeskattningen av bilar.

Herr talman! Vi föreslog detta från Miljöpartiet och var tidigt kritiska. Vi hade kunnat stå bättre rustade i den här krisen om vi hade ställt krav tidigt och skärpt regleringar stegvis. Det gjordes inte. Och nu står vi inför fullbordat faktum. Fordonsindustrin har inte gjort sin läxa, och riksdag och regering har inte heller tagit tillräckligt ansvar för att ställa om.

Många röster har i den här tiden visat att det inte bara handlar om konjunkturen. Peter Wolodarski säger i DN härnäst:

”Men kriser uppstår inte ur tomma intet. Dessa företag hade allvarliga problem långt innan begreppet *subprime* sjönk in i det allmänna medvetandet. Att de nu riskerar konkurs beror på årtal av försyndelser.

Japanska företag som Honda och Toyota, som tillverkar många bilar i USA, har väsentligt lägre produktionskostnader än sina amerikanska konkurrenter. Dessutom har de utvecklat bränslesnåla fordon som allt fler efterfrågar.

Men för Chrysler, GM, Ford är det naturligtvis enklare att skylla på svårtyglade finansiella krafter än på stadsjeepar som säljer dåligt och alltför generösa anställningsavtal.”

Vi måste i det här läget ta ansvar för både klimatet och jobben. Klimatproblemen kräver stora investeringar, både privata och offentliga. Jag menar att regeringens förslag, om det förenas med skarpa krav på omställning som utgår från de klimatmål som vi måste nå, kan vara ett steg i rätt riktning mot omställning. Det finns inget som garanterar att vi kommer att ha kvar en personbilstillverkning i Sverige framöver, men med de här förslagen, om de kombineras med tidigare miljökrav och fler omställningsåtgärder, finns det åtminstone förutsättningar. Men då måste man också jobba långsiktigt.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Stärkta insatser för
fordonsindustrin*

Tyvärr finns det vissa delar av propositionen som är väldigt otydliga. Skrivningarna om behovet av klimatanpassning måste skärpas. Det behövs väsentligt fler åtgärder för omställning också för att klara av den här situationen och nå en mer klimatanpassad transportsektor.

I propositionen nämns behovet av nya bränslen, motorer och framdrivningssystem som måste utvecklas och att elhybrider och rena elektriska motorer kommer att utgöra viktiga lösningar i framtiden.

Vi i Miljöpartiet delar regeringens bild av framtida behov av omställning i dessa delar. Däremot tycker vi inte att regeringen i propositionen i tillräcklig utsträckning sedan tar fasta på det när man utformar utvecklingsbolagets uppgifter.

Det måste vara ett uttalat mål för den forskning som bedrivs, både när det gäller lätta och tunga fordon, att den utgår från den verklighet som vi står inför och de krav på utsläppsminskningar som krävs för att klara klimatmålen, till exempel i form av tvågradersmålet.

Herr talman! Sverige har den överlägset törstigaste nybilsparken. Sverige, med Saab och Volvo, ligger i toppskiktet i Europa när det gäller bränsleförbrukning hos nya bilar.

I december 2007 föreslog EU-kommissionen att nya bilar från 2012 i snitt inte ska släppa ut mer än 130 gram koldioxid per kilometer. Bilindustrin har kraftigt motarbetat denna nya lagstiftning och försökt se till att kraven skjuts upp genom en långsam infasning under ett antal år.

Den uppgörelse som nu är gjord och som ska träda i kraft 2012 innehåller så många infasnings- och undantagsklausuler att kravet på att nya bilar i snitt inte ska släppa ut mer än 130 gram koldioxid per kilometer i praktiken inte kommer att träda i kraft förrän 2019 enligt en analys från Svenska Naturskyddsföreningen.

De utsläppsregleringar som nu planeras inom EU är ändå otillräckliga och leder endast till en mindre begränsning av utsläppsökningen.

Institutet för Tillväxtpolitiska Studier, ITPS, har i modellberäkningar landat på att rimliga utsläppskrav ligger betydligt lägre än EU:s föreslagna 130 gram.

För att klara klimatomställningen, inte minst när det gäller transportinfrastrukturen, krävs det betydligt större insatser än bara nya energi- och utsläppssnåla fordon. Det krävs bland annat betydligt mer stöd till distribution och produktion av förnybara bränslen, till exempel biogas.

Förändringar behövs också i skattesystemen för att skapa incitament för energi- och utsläppssnåla fordon, och rejäla satsningar behövs på kollektivtransportinfrastruktur.

De statliga kreditgarantierna på 20 miljarder kronor som regeringen nu utlovar till bilindustrin och som innebär att biltillverkarna kan söka pengar från Europeiska investeringsbanken ger en kraftigt missvisande bild. De utgör hälften av den årliga volym som Europeiska investeringsbanken har tillgängliggjort för denna typ av lån, och det är högst osäkert om hela garantiramen kommer att kunna utnyttjas. Det är anmärkningsvärt att man marknadsför en volym som inte alls är verklighetsförankrad.

Låt oss nu inte göra misstag framöver utan försöka komma till rätta med denna situation på ett smart och långsiktigt sätt och bidra till de lösningar som vi kan göra härifrån. Sverige har traditionellt tidigare på ett framgångsrikt sätt hanterat strukturomvandlingar.

Det handlar för oss i Miljöpartiet inte om att till varje pris rädda just personbilstillverkningen i Sverige som vi faktiskt inte vet om den kommer att överleva i framtiden här. Det handlar för vår del om att rädda kompetensen, att rädda jobben och att värna människors vardag. Om vi i Sverige har långt över 100 000 människor som är kompetenta i fordons-teknik ska vi också använda den kompetensen resurseffektivt. Dessa människor har en viktig kompetens. Det är företagen som har missat omställningen. Vi ska förstås använda oss av den kompetensen även framöver.

De 3 miljarderna till forskningsbolaget bör användas till nytänkande och för breda lösningar för framtiden. Det är viktigt att våga ta sats för framtiden, att utveckla nya produkter som kan vara ledande och inte bara dra ut på lidanden. Det är också viktigt att hantera skattepengar på ett varsamt och ansvarsfullt sätt.

Redan i dag läggs ungefär tre fjärdedelar av anslagen till transportforskning på just personbilar, medan kollektivtrafik, sjöfart och annat får slåss om resten.

Transportsektorn kräver ständigt mer energi, och den energi som i dag används kommer till 95 procent från oljeprodukter.

Subventioner och statsstöd kan tillfälligt hålla kvar gammal teknik. Men en klokare väg för framtiden är att kunna erbjuda världen lösningar för energisnåla och smidiga person- och godstransporter med minimal miljöpåverkan.

Det finns inte någon återgång till ett samhälle med stora mängder billig energi och oändliga naturresurser. Stenåldersmänniskorna kunde kanske inte föreställa sig den kommande hanteringen av järn och brons. I dag har de flesta människor svårt att föreställa sig en framtid utan tillgång till olja. Det är en stor utmaning, men det går, och det är nödvändigt. Vi måste klara av att hitta lösningar som bidrar både till ekonomisk utveckling och till jobb som kan klara klimatomställningen.

Avslutningsvis ska jag säga att det är tillfredsställande att utskottet har kunnat enas om ett tillkännagivande som därmed också har tillgodosett tre av de yrkanden som vi hade i vår motion och som nu ställer krav på att regeringen återkommer med en tydligare redovisning av inriktningen och kriterierna för åtgärderna i propositionen.

Med detta yrkar jag bifall till vår reservation 3 under punkt 5.

Anf. 61 LARS ELINDERSON (m):

Herr talman! Krisen inom fordonsindustrin är i första hand en finansiell kris. Fordonsindustrin har internationellt sedan lång tid tillbaka haft ett strukturellt problem, framför allt i form av stor överproduktion men också på grund av produktion av felaktiga fordon baserade på en äldre teknik, och har inte haft förmågan eller viljan att modernisera och förnya sina modellprogram efter konsumenternas krav, den snabba konjunkturunedgången och den ökade osäkerheten om den framtida ekonomiska utvecklingen. Detta får inte förta det faktum att de akuta problemen i dag för världens biltillverkare i allt väsentligt har sin grund i den finansiella krisen.

Jag beklagar att finansmarknadens bedömare och vi här inte haft tillgång till den kristallkula som vi såg uppvisad i den tidigare debatten här i dag, när Socialdemokraterna beklagade att vi från regeringspartiernas sida inte kunde förutse den finanskris och utvecklingen av den finanskris som har skett under hösten. Jag tror inte att så många andra delar uppfattningen att utvecklingen av den finansiella krisen under hösten kunde förutses. Vi befinner oss på helt ny mark. Också konjunkturutvecklingen följer helt nya mönster än vad vi har mött tidigare.

Det som har hänt under hösten är att finanskrisen och konjunkturutvecklingen har utvecklats på ett sätt som ingen har kunnat förutse. Det är inte bara vi som har gjort felaktiga bedömningar om den framtida utvecklingen. Det har man gjort också i övriga världen.

Men det är fel att påstå att den borgerliga regeringen har varit handlingsförlamad – det uttrycket användes under hösten. Min erfarenhet från arbetet i finansutskottet har tvärtom varit att det åtminstone inte under min tid har skett så många akuta insatser som en följd av det förändrade läge som har skett löpande under året. Att regeringen har varit handlingsförlamad skulle jag tolka som att ingenting har hänt. Men vi har aldrig haft en situation med så många extra möten, så många utdragna möten, så många extra propositioner och så många extra förslag på grund av förändringar av situationen som har skett under denna höst.

Den viktigaste anledningen till att försäljningen av fordon har fallit så dramatiskt efter sommaren är att det har blivit svårare och dyrare att finansiera köp både av kommersiella fordon och av privatbilar. Det gäller inte framför allt den svenska marknaden. Det gäller framför allt den internationella marknaden där våra bilproducenter och transportföretag har sin huvudmarknad.

Men utöver en minskad försäljning har företagen samtidigt själva av samma anledning fått svårare att finansiera sin löpande verksamhet. När försäljningsintäkterna minskar och varken marknaden eller bankerna kan förse företagen med pengar har situationen blivit akut.

Också andra branscher har drabbats, men bilindustrin drabbas hårdare än andra. För länder där bilindustrin utgör en stor andel av den totala industrin, bland annat Sverige, blir följderna allvarigare, på grund av storleken men också för att fordonsindustrin i sig är en av de mest tekniskt utvecklade och avancerade industrigrenarna och därmed bär en stor del av den allmänna tekniska utvecklingen. Problemen inom fordonsindustrin påverkar den samlade industrins totala förmåga.

Att svensk bilindustri drabbats hårdare än många andra har flera orsaker. En anledning är det faktum att Volvo och Saab har en mindre hemmamarknad än konkurrenterna, vilket gör dem mer sårbara. Stimulans av svenska konsumenters bilköp kommer inte ens marginellt att påverka våra bilproducenters problem. Också det faktum att Volvo och Saab inte har anpassat sina modellprogram efter kundernas önskemål om snålare och miljömässigt bättre bilar har självklart påverkat situationen. Det är de bilföretag som ligger långt framme med små och energisnåla bilar som klarat sig bäst.

Här har vi fått ett dubbelt budskap. När statsministern påpekar det här i tv klandras han av oppositionen, men när oppositionen kritiserar industrin framför de samma budskap.

Därtill kommer naturligtvis osäkerheten om ägandet. Det förhållandet att både Ford och GM brottas med akuta problem spiller självklart över på deras dotterbolag. Ändå är det inte självklart att ett eventuellt stödpaket, som alla förväntar sig, för den amerikanska bilindustrin från den amerikanska kongressen skulle gynna Volvo eller Saab. Tvärtom finns det de som har den uppfattningen att en eventuell konkurs av de amerikanska bilkoncernerna kanske till och med skulle påskynda processen att finna nya ägare till de svenska dotterbolagen.

Spekulationer om vem som i framtiden ska äga Volvo och Saab är kontraproduktivt och motverkar syftet att säkra Volvos och Saabs framtid. Speciellt gäller de spekulationer som förs om eventuellt statligt ägande av Volvo och Saab. I stället för att hjälpa de svenska bilföretagen, de anställda, underleverantörerna och alla andra skulle detta öka osäkerheten. Därför är det viktigt att slå fast att det inte är aktuellt för staten att gå in som ägare i den svenska fordonsindustrin.

Om och när Ford och GM bestämmer sig för att sälja sina dotterbolag kommer priset naturligtvis att sättas på rent kommersiella grunder. Ford och GM kommer naturligtvis att ha som utgångspunkt att få så bra betalt som möjligt för sina varumärken. Ambitionen för båda företagen är att åtminstone få tillbaka de pengar man har satsat. Det gäller oavsett om koncernen går igenom ett konkursförfarande eller inte. Men en eventuell köpare av Volvo och Saab kommer å andra sidan också att göra en affärsmässig bedömning av hur mycket bolagen är värda. En sådan bedömning kommer att basera sig på hur väl respektive företag och varumärke kan integreras i den nuvarande strukturen och ytterst på hur många bilar man räknar med att man ska kunna sälja i framtiden och de vinster man gör på dessa sålda bilar.

Det är i det här sammanhanget som en framstående svensk forskning tillsammans med bilindustrin kan få effekt på det framtida ägandet. Om staten ger sig in i resonemanget om att köpa hela eller delar av de svenska personbilsföretagen höjer det priset på Volvo och Saab och försvårar för de intressenter som har ett seriöst intresse att köpa företagen och integrera dem i sin verksamhet.

Herr talman! Oppositionen har i sina motioner med anledning av propositionen upprepat flera av de krav man har fört fram på grund av den allmänna konjunkturnedgången och det ökade antalet varsel. De frågorna har hanterats i andra sammanhang, och regeringen kommer att återkomma med ytterligare förslag i de sammanhangen i en tilläggsproposition i början av nästa år. Den här propositionen är i stället helt inriktad på att möta den samlade bilindustrins kris, och där föreslås åtgärder för att lösa problemen i samband med den akuta finansiella situationen och stärka svensk bilindustrins konkurrenskraft.

För att möta de akuta problemen för svensk fordonsindustri måste först och främst den finansiella situationen hanteras. Därför ligger tyngdpunkten i regeringens förslag på åtgärder för att stärka den svenska bilindustrins finansiella situation genom riktade åtgärder för att förbättra företagets möjligheter att finansiera sin verksamhet under en period då försäljningen minskar och den finansiella marknaden inte fungerar.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Stärkta insatser för
fordonsindustrin*

Propositionen innehåller också förslag till åtgärder för att lösa mer långsiktiga problem, bland annat att möta behovet av en mer miljöanpassad teknik. Syftet är att hjälpa industrin och deras underleverantörer att överleva de problem som finanskrisen skapar men också att stärka deras konkurrenskraft.

Regeringen föreslår bland annat att staten ska ta på sig rollen som samordnare för forskning och utveckling och annan verksamhet inom fordonsklustret. Verksamheten ska ha till uppgift att på kommersiell grund stärka den svenska fordonsindustrins internationella konkurrenskraft. Verksamheten ska bedrivas i bolagsform för att underlätta ett samarbete med näringslivet, och avsikten är att finansiera verksamheter också hos andra forskningsaktörer.

Avslutningsvis, herr talman, vill jag påpeka att Sverige inte är det enda land som har genomfört stödinsatser för fordonsindustrin. Men Sverige är det första land som aktivt verkställer ett strukturerat beslut om insatser för att garantera både den finansiella försörjningen och den tekniska utvecklingen inom industrin.

I Financial Times presenterades tidigare i veckan en genomgång av hur det ser ut i olika länder. Förslagen är relativt likartade. De har fokus riktat mot den finansiella krisen, med två länder som undantag. De länderna genomför åtgärder som delvis har förekommit i den svenska debatten. Det gäller Argentina och Brasilien som har några av världens största hemmamarknader och som i stort sett har sina gränser stängda för import av utländska bilar. De föreslår subventioner riktade till den inhemska marknaden för att rädda sin egen industri. Den typen av åtgärder kan inte rädda svensk bilindustri. Vi måste se till att vi är konkurrenskraftiga på världsmarknaden. Regeringens förslag ger goda förutsättningar för en sådan utveckling.

Jag yrkar bifall till finansutskottets förslag och avslag på alla reservationer.

Anf. 62 HANS HOFF (s) replik:

Herr talman! Vice statsministern har uttalat att inte ens svenskar väljer Volvo och Saab. Detta är i sak fullständigt fel då Volvo och Saab är de bilmärken som är mest sålda i vårt land. Det ska också ses i ljuset av att GM och Ford har de här företagen ute för försäljning.

Herr talman! Jag vill fråga Lars Elinderson om han delar regeringens negativa syn på svensk fordonsindustri eller om han, precis som jag, anser att detta är allvarligt och kan ha skadat svensk fordonsindustris framtid.

Herr talman! I det betänkande vi nu debatterar finns förslag från regeringen i den proposition där man har presenterat ett, som det framställs, kraftfullt paket på 28 miljarder kronor. Vi anser att det är kraftigt uppblåst för att ge sken av en regering med stor handlingskraft i den situation som fordonsindustrin befinner sig i. När det ställs mot verkligheten – i medierna och här i kammaren, i näringsutskottets och finansutskottets kansli – pyser det ned till helt andra dimensioner, och paketet blir betydligt mycket mindre.

Det som saknas i paketet fullständigt är stimulanser för att öka nybilsförsäljningen. Det saknas satsningar för att möta det stora antalet människor som blir arbetslösa. Det handlar också om att ha en a-kassa som

människor kan leva på. Vi har de satsningarna, herr talman, i vår politik. Men alla förslag till dessa satsningar avstyrks av de borgerliga partierna.

Jag vill fråga Lars Elinderson: Vad har Moderaterna och borgerligheten för politik för att möta den kris som svensk fordonsindustri i dagsläget akut befinner sig i?

Prot. 2008/09:52
18 december

*Stärkta insatser för
fordonsindustrin*

Anf. 63 LARS ELINDERSON (m) replik:

Herr talman! Vi håller just nu på att diskutera konkreta förslag till att stabilisera finansmarknaden för bilindustrin, vilket är den akuta anledningen till de svenska bilföretagens kris. Nedgången i försäljning beror också på den finansiella situationen.

Vi kan konstatera att de två första svenska företag som drabbades av finanskrisen var våra lastbilsföretag, som redan någon vecka in i oktober kunde meddela att det stora problemet inte var att man inte hade nya order på väg in, utan det stora problemet var att tidigare beställningar ställdes in därför att beställarna inte fick lån på finansmarknaden. Man kunde inte finansiera sina köp.

Det är den huvudsakliga anledningen till nedgången av försäljningen, framför allt på transportsidan men också på personbilssidan. Därför är fokus i det här förslaget på att stabilisera finansmarknaden. Vi anser att det kommer att vara den viktigaste förutsättningen för att svensk fordonsindustri ska utvecklas vidare.

Jag vill inte kommentera det citerade uttalandet av näringsministern och vice statsministern. Jag kan bara konstatera att såtillvida har hon rätt, att den största minskningen av försäljningen av svenska personbilar under hösten har skett på den svenska marknaden. Den största nedgången av försäljningen av nya svensktillverkade bilar har skett på den svenska marknaden. Det beror naturligtvis också det på finanskrisen och konjunkturedgången, men det beror också till viss del på att sammansättningen av de svenska bilföretagens modeller inte har tillgodosett de svenska kundernas önskemål.

Anf. 64 HANS HOFF (s) replik:

Herr talman! Jag är mycket överraskad över att Lars Elinderson inte tar avstånd från regeringens negativa uttalanden om svensk bilindustri. Den typen av uttalande som vice statsministern har gjort skulle vara fullständigt otänkbart i vilket annat land som helst. Skulle någon i denna kammare kunna tänka sig att förbundskansler Angela Merkel skulle göra uttalandet att inte ens tyskar väljer Mercedes och Audi?

Herr talman! Jag anser att vi behöver ha en regering som ställer upp för svensk bilindustri i det krisläge den befinner sig i. Vi behöver ha en regering som satsar på stimulanser för nybilsförsäljning. Vi behöver ha en regering som satsar på insatser som riktar sig direkt till bilindustrins anställda. Det har vi inte i dag, och jag beklagar det.

Herr talman! Jag vill ta upp något som är oerhört väsentligt och som jag också tog upp i mitt huvudanförande, och det är det krav som vi i dag ställer på att det nya forsknings- och utvecklingsbolaget ska lokaliseras till Västsverige. Det ser vi som närmast självklart. Jag skulle gärna vilja att Lars Elinderson svarar på frågan om även han ställer sig bakom detta.

Anf. 65 LARS ELINDERSON (m) replik:

Herr talman! Den första frågan har inte diskuterats i något sammanhang. Jag förutsätter att bilindustrin själv tar ansvar för lokaliseringen av forskningsverksamheten så att den bäst kommer industrin till godo. Ur min synvinkel vore det konstigt om den inte skulle ske i anslutning till de institutioner som väger tyngst inom den här forskningen i dag, och de ligger i Västsverige, så i den frågan har jag samma förhoppning och tro som Hans Hoff.

När det gäller påstådda uttalanden av vice statsministern och näringsministern hörde jag här direkt hennes uttalade positiva inställning till svensk bilindustri och svensk bilindustris framtid. Jag lutar mig mer mot den uppfattning som hon gav uttryck för här och som jag hörde än de tolkningar av eventuella uttalanden som Hans Hoff har hört. Jag utgår från att de är ryckta ur sitt sammanhang och att det inte var något annat än möjligen ett konstaterande att den svenska marknaden för svenska bilar har vikit mer än den utländska marknaden under hösten.

Anf. 66 ULLA ANDERSSON (v) replik:

Herr talman! Jag skulle vara väldigt glad, Lars Elinderson, om det bara hade varit en tolkning och vice statsministern inte hade sagt så, för då hade inte skadan varit skedd. Men tyvärr var det inte en tolkning utan precis det som sades. Jag tycker att det är tråkigt att du sluter upp bakom vice statsministern i hennes uttalande, för vi behöver ett massivt stöd till svensk bilindustri i det här läget.

Vi verkar i alla fall vara överens om att det är finanskrisen och lågkonjunkturen som gör att vi står här i dag med ett fordonspaket på vårt bord. Utifrån det blir min fråga till dig: Tänker ni se på om de här fordonsföretagen riskerar att gå omkull, trots de effekter det kan få för samhällsekonomin, för de enskilda och för den industriella produktionen och utvecklingen här i Sverige? Det är det som hela tiden är budskapet här i kammaren från dig men också från regeringsföreträdare som bland annat näringsminister Maud Olofsson. Är det så klokt att gå ut och säga så?

Vore det inte bättre att ha en beredskap ifall det krävs? Det kan behövas en tillfällig lösning där regeringen och staten på ett mycket konstruktivt sätt kan vara en delägare som kan bistå fordonsindustrin och utveckla den inför framtiden. Det finns olika lösningar, och staten kan vara en del av en lösning. Ändå står ni här och helt avvisar detta. Kommer ni in för sent är skadan redan skedd. Är det er avsikt att fordonsindustrin ska få gå omkull, eller tänker ni agera?

Anf. 67 LARS ELINDERSON (m) replik:

Herr talman! Jag tror inte att våra svenska fordonstillverkare är i en sådan situation att en konkurs är aktuell. Jag tror inte att den typen av spekulationer skulle gynna deras situation. Tvärtom tror vi på svensk bilindustri. Det gäller inte bara våra lastbils- och busstillverkare, utan det gäller i högsta grad också våra personbilsföretag. De har starka varumärken. De har en erkänt effektiv produktion. De har också en hög teknisk kvalitet. Jag är övertygad om att de kommer att överleva.

Om staten går in som ägare för att rädda den typen av företag innebär det bara att priset för andra köpare ökar. De som står inför situationen att göra sig av med värdefulla varumärken får då signalen att det är värt mer

än det kommersiella marknadsmässiga värdet. Här har staten också räknat in ett samhällsekonomiskt värde. Den typen av spekulering gör det svårare för andra fordonstillverkare att gå in som ägare av de företag som vi tror har affärsmässiga och tekniska förutsättningar att utvecklas. Det är att göra Volvo och Saab en otjänst.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Stärkta insatser för
fordonsindustrin*

Anf. 68 ULLA ANDERSSON (v) replik:

Herr talman! Det finns noga olika uppfattningar i den frågan. Det är ju inte enbart Vänsterpartiet utan ganska många och tunga krafter som efterfrågar ett agerande från regeringen där ett eventuellt ägarskap kan vara en av lösningarna. Det är tråkigt att höra att regeringen inte anser sig ha något ansvar i frågan. Jag tror att det kan komma att få katastrofala följder. Jag hoppas att inte så ska ske, men det är faktiskt likviditetskrisen och ingen annan form av kris som är problemet.

Tydligen kommer vi inte att komma överens i den här frågan, och jag beklagar det djupt. Jag hade ändå förväntat mig att det skulle finnas någon form av handlingsberedskap, att man skulle bilda en arbetsgrupp som kunde sondera terrängen och se vilka intressenter som finns. Man skulle kanske komma fram till att det finns privata intressenter som kan kliva in och att man därför inte behöver agera. Men man måste ha en beredskap.

Jag tänker gå över till min nästa fråga utifrån att vi ska göra akuta insatser för att möta det nuvarande läget. Det finns inte ett enda förslag i det här paketet för att öka efterfrågan. Det är rätt märkligt, för i det sammansatta utskottet i tisdags kunde vi höra att Volvo och Saab, underleverantörer och facken hade förslag på och ville se efterfrågestimulanser. Man menade att det var mycket välbehövligt för att komma ur den här situationen.

Därför hade jag tyckt att regeringen skulle ha lagt fram sådana förslag. Här står du och försvarar att man inte har gjort så. Det finns flera olika delar som man skulle ha kunnat lägga fram, bland annat skrotningspremie. En del tycker att miljöbilspremier är bra. Man skulle ha kunnat ha skrotningspremier för tunga fordon för att på det sättet skapa efterfrågan. Man skulle ha kunnat lägga fram andra förslag men har inte lagt fram ett enda.

Varför har ni inte med några efterfrågestimulanser?

Anf. 69 LARS ELINDERSON (m) replik:

Herr talman! Den svenska marknaden är en viktig marknad för de svenska bilföretagen.

När det först gäller lastbilstillverkarna är den svenska marknaden en mycket liten del av den totala världsmarknaden. De stimulanser som skulle krävas för att över huvud taget ha någon substantiell effekt på företagens likviditet skulle vara så stora att de skulle gräva stora hål i den statliga budgeten.

Dessutom är det principiellt fel. Att man långsiktigt kan diskutera hur finansieringen av olika fordonsprogram och så ska ske genom forskning och annat är en sak men att direkt gå in och försöka lösa en lågkonjunktur med minskad försäljning genom lokala svenska insatser för att stödja den lokala svenska marknaden är principiellt helt felaktigt. Det kostar dessutom betydligt mer än vad det skulle gynna företagen.

Då är det mycket bättre att satsa den här typen av pengar på forskning och utveckling som långsiktigt ger företagen möjligheter att växa på den internationella marknaden. Det är det vi satsar på.

Den akuta finanskrisen kan vi avhjälpa genom att ge krediter eller kreditgarantier. Den långsiktiga utvecklingen kan vi hjälpa genom att samordna och stödja forskning och utveckling. Jag är övertygad om att det är den bästa vägen för dessa företag.

Anf. 70 MIKAELA VALTERSSON (mp) replik:

Herr talman! Nu krävs det att vi klarar både jobben och klimatomställningen och att vi kan ge ett stöd till fordonssektorn. Lars Elinderson sade i sitt anförande att vi måste stärka svensk fordonsindustris konkurrenskraft. Min enkla fråga är om Lars Elinderson håller med om att en utveckling mot mer bränslesnåla bilar är en nödvändig konkurrensfördel i framtiden. Är Lars Elinderson i så fall beredd att bidra till att tydligt koppla det stöd man utformar till kriterier som gör att man når miljömålen och utvecklar nya mer framtidsinriktade produkter?

Anf. 71 LARS ELINDERSON (m) replik:

Herr talman! Jag delar den uppfattningen. Jag tror att varje bilföretag som ska överleva på lång sikt måste erbjuda konsumenterna den typ av bilar som de efterfrågar, det vill säga mer miljöinriktade och energisnåla bilar än vad man har kunnat erbjuda tidigare.

Det är precis som Mikaela sade i sitt inledningsanförande, och som också statsministern sade i den omtalade intervjun i något av nyhetsprogrammen, att ett av problemen för våra svenska bilföretag är att deras ägare inte har prioriterat denna typ av utveckling. Det säger de svenska företagens ledningar själva. De är nu inställda på att det är just denna inriktning forskningen ska få.

Min uppfattning är densamma som näringsministern gav uttryck för här i talarstolen tidigare, nämligen att inriktningen på denna forskning vad gäller såväl energi och miljö som teknik ska styras av företagen själva. Den ska styras av hur de bedömer behoven för att tillgodose sin produktion men också för att tillgodose den marknad som de vill växa på. Vi politiker ska inte göra någon destination av medlen; det är deras sak att inom ramen för forskningsprogrammet göra den prioriteringen.

Jag skulle dock bli förvånad om inriktningen inte blev den som både Mikaela och jag uttalat att vi tror att marknaden i ökad utsträckning kommer att efterfråga i framtiden, det vill säga mer miljövänlig och energisnål teknik och mer effektiv teknisk produktion.

Anf. 72 MIKAELA VALTERSSON (mp) replik:

Herr talman! Jag är glad över att höra Moderaterna stå i talarstolen och tala om att vi ska ha en mer klimatanpassad utveckling framöver. Det är bra att Lars Elinderson håller med. Jag hoppas att du också har kraft att påverka regeringen så att det som kommer tillbaka under våren också innehåller mycket tydligare skrivningar och krav än vad denna proposition gör. Det behövs för att leda utvecklingen framåt. Vi ska använda denna situation till något som är bra ekonomiskt men också för att klara den nödvändiga struktumvandling vi behöver framöver.

Eftersom ni håller med antar jag att regeringen kommer tillbaka med tydligare krav och kriterier vad gäller klimatomställningen men att ni också är beredda att till exempel stödja framtida förslag om ändrad förmånsbeskattning, vilket också var Klimatberedningens gemensamma förslag. Vår beslutsfattande församling måste såklart ge incitament för att stödja en sådan utveckling och inte ha regelverk som motverkar det.

I EU ligger snittet på bränsleförbrukning på 150 gram koldioxid per kilometer, hos Volvo och Saab ligger det på 189 ungefär. Det krävs en hel del åtgärder för att komma ned till EU-snittet.

Om man ska klara den nödvändiga omställningen och också kunna skapa jobb är det viktigt att man gör betydligt mer än det som har presenterats här. Det gör man genom att satsa på investeringar i kollektivtrafik, förnybara bränslen, forskning och inte minst utbildning. Är ni beredda att återkomma med fler åtgärder än denna lilla del?

Anf. 73 LARS ELINDERSON (m) replik:

Herr talman! Jag vill först säga att man måste balansera mellan de långsiktiga målen och de kortsiktiga kraven. I dag är det akuta problemet för våra biltillverkare att de säljer för få bilar. De har därför svårt att få krediter från bankerna. Frågan om företagens likviditet, möjlighet att kunna betala för sin löpande verksamhet och kunna satsa på forskning och utveckling är det första man ska ge sig på.

Om vi i dag skulle ändra förmånsreglerna på det sätt som Miljöpartiet har föreslagit i ett antal år, vad skulle det få för konsekvenser för den ambitionen? Jo, att Volvo och Saab skulle sälja färre bilar, i varje fall på den svenska marknaden. Då krävs det nog mer än en skrotpremie för att kompensera den typen av förändrad beskattning.

Skulle vi dessutom genomföra de andra skattepolitiska åtgärder som ni föreslår, till exempel drastiskt höjd drivmedelsskatt, kommer det ytterligare att försämra just specifikt de svenska bilföretagens konkurrenskraft på den svenska marknaden.

Vi får balansera mellan långsiktiga ambitioner och kortsiktiga krav. Jag är övertygad om att inriktningen på bilföretagens forskning och utveckling kommer att vara på mer energisnåla, miljöanpassade och tekniskt effektivare fordon. På kort sikt måste vi dock skapa förutsättningar så att de kan sälja de bilar de producerar i dag.

Anf. 74 PER ÅSLING (c):

Herr talman! Finanskrisen är internationell. I dess spår följer en världsomfattande konjunkturnedgång som medför en efterfrågeminskning. Vi känner av den största ekonomiska nedgången i världsekonomin på många år.

För en liten, öppen och handelsberoende ekonomi som den svenska får detta omedelbara konsekvenser. Budgeten för 2009 parerar sämre tider med reformer för arbete och företagande. Den är enligt EU-kommissionen den mest expansiva i Europa och innebär att ekonomin stimuleras med motsvarande 1 procent av bnp.

En budget på investeringar om 32 miljarder lägger en bra grund för framtiden. Kompletterande insatser, bland annat i form av propositioner för att underlätta steget in på arbetsmarknaden och minska varsels och

uppsägningars effekter, presenterades häromveckan. Nu diskuterar vi de för fordonsindustrin angelägna stimulansåtgärderna.

Herr talman! Den i särklass viktigaste och mest angelägna frågan som är helt överställd andra frågor är att få i gång finansmarknaden. Det har vidtagits åtgärder för att lindra krisens effekter för företag och hushåll, bland annat via garantier för bankers upplåning. Ett program omfattande 1 500 miljarder kronor har iscensatts. Garantiprogrammen är en europeisk överenskommelse och därmed angelägenhet. Situationen är densamma inom hela EU. Banker och finansinstitut kliver på i liten omfattning. Det är därför av största vikt att avgifter och regler förändras i syfte att få i gång finansmarknadens funktioner.

Herr talman! Den internationella fordonsindustrin genomgår en mycket snabb strukturomvandling. Det drabbar också det svenska fordonsklustret. För att säkerställa att det utvecklas och upprätthålls en konkurrenssituation, särskilt inom områdena klimat och säkerhet, krävs kraftfulla åtgärder. Särskilda politiska insatser behövs med andra ord. Därför välkomnas regeringens förslag om särskilda insatser för fordonsindustrin.

Satsningarna sker på forskning och utveckling men också på statliga kreditgarantier för upptagande av lån i Europeiska investeringsbanken och undsättningslån. Insatserna syftar till att skapa förutsättningar för en framgångsrik svensk fordonsindustri också i framtiden och till att hantera en eventuell förvärrad kris i fordonsindustrin och möjliggöra en snabbare utveckling av grön teknik.

Det sista pekar på ett framtidsinriktat tänkande och ett offensivt handlande eftersom kreditgarantier till företag i fordonsklustret för upptagande av lån i Europeiska investeringsbanken villkoras med omställning till grön teknologi.

Det är därför viktigt att konstatera att det är en ordentlig miljöinsats som har iscensatts. Jag tror att man kan säga att det aldrig tidigare torde ha ställts liknande krav på fordonsindustrin för att komma i åtnjutande av finansiella resurser.

Herr talman! Centerpartiet har som utgångspunkt att staten inte ska gå in i någon av fordonstillverkarna. Jag vill poängtera att fordonsindustrin är av mycket stor vikt för svensk ekonomi. Det är därför av största vikt att verkningsfulla insatser vidtas och att de görs i samverkan mellan fordonsnäringen och det offentliga.

Avslutningsvis vill jag uttrycka min tillfredsställelse över att det är en bred uppbackning i utskottet och därmed en stor samsyn. Jag yrkar bifall till utskottets förslag till beslut.

Anf. 75 CARL B HAMILTON (fp):

Herr talman! Jag vill, som många av de borgerliga, starta med den grundläggande frågan varför vi tvingas stå här och debattera denna för svensk fordonsindustri eländiga och allvarliga situation. Det är att det har dragit in en ekonomisk tsunami över landet med ursprung i Förenta Staterna. Det är roten till det onda. Sverige är ett väldigt exportberoende land. Detta drabbar inte minst våra exportmarknader. Därför är åtgärder mot finanskrisen, inte bara i Sverige utan även i andra länder, helt avgörande.

Jag säger detta för att jag tycker att oppositionen glider på denna grundläggande verklighetsbeskrivning. Man får stundtals ett intryck av att det är en bristande vilja hos den svenska regeringen som orsakar att krisen är som den är. Krisen finns där. Vi kan mildra den. Det är det som sker bland annat genom denna proposition.

Huvuddelen av bilkunderna finns ju i andra länder. Därför blir det åtgärder mot finanskrisen – sänkta räntor och expansiv finanspolitik – i dessa länder som är viktigast för efterfrågan på bilar i Sverige.

Det blir lite konstigt. Det blir rönnbärsfilosofernas parad. Nu har regeringen lagt fram ett antal förslag på fordonsområdet. Det är hela tiden sura kommentarer. Det är som räven som inte kan nå rönnbären och uttalar sig väldigt surt om detta. Jag möter samma attityd här. Det tycker jag är lite tråkigt. Problemen är lite för allvarliga för det.

Utskottsbehandlingen, som nu är avslutad, har resulterat i ett antal bra och viktiga förtydliganden – delvis med hjälp av oppositionen – och avgränsningar av de statliga åtagandena. Det bör för fordonsindustrin tydliggöra förutsättningarna för statligt stöd, även om dessa villkor dessvärre alltjämt inte är tillräckligt klara, bättre skydda skattebetalarna och säkra det allmännas insyn i dessa viktiga och omfattande stödåtgärder.

Låt mig ta de tre viktiga inslagen.

Det första är forsknings- och utvecklingsbolagen med stöd på 3 miljarder. De ska gå till fordonsklustret. Vad är då ett fordonskluster? Jag tyckte från början att definitionen var alldeles för vid, men jag tror att det är riktigt att ha en vid definition av detta så att många företag av olika storlek kan komma i åtnjutande av detta.

Samtidigt ska man vara medveten om att de bolag som sätts upp ska driva sin verksamhet på kommersiell bas och staten ska kunna medfinansiera upp till 50 procent. Hans Hoffs återkommande fråga, som jag tycker är lite marginell, om var bolagen ska ligga kan lätt besvaras. Det är ett moderbolag och flera andra bolag. Jag tror att de flesta av de andra bolagen kommer att hamna i Västsverige. Det är det naturliga. Det är där industrin är lokaliserad.

Regeringen ska redan nästa år återkomma till riksdagen för att redovisa den närmare utformningen av stödinsatserna och finansierings- och intäktsstrukturen för bolagen. Det är en viktig åtgärd för alla i Sverige. Vi kan inte bara inrikta diskussionen på dem som arbetar i bilindustrin. Det finns de som arbetar i andra industrier. Det finns de som inte arbetar i industrin över huvud taget. Det finns de som betalar skatt.

När det gäller den statliga garantin för lånen från Europeiska investeringsbanken är ramen, som flera har sagt, upp till 20 miljarder kronor. Det är möjligt att utnyttja detta fram till 2012, om jag har fattat det rätt. Beslut om lånesystemets exakta utformning väntas först i februari–mars 2009. Det är inget som den svenska regeringen önskar. Tvärtom. Ju förr det kommer desto bättre.

Därför blir Hans Hoffs KU-anmälan om att det här har gått till på ett sätt som inte är tillräckligt klart väldigt konstig. Om man skulle följa Hans Hoffs rekommendation, som ligger i KU-anmälan, skulle vi avvakta till februari–mars innan vi lägger fram en proposition eftersom det är först då som det finns full klarhet.

Jag tror att Socialdemokraterna måste välja. Ni kan ju göra som ni har gjort och upprepa mantrat att regeringen har varit för passiv. Men när nu regeringen agerar kan ni inte säga att det sker på ett oriktigt sätt. Ni får välja vilket ben ni ska stå på.

Lånen från EIB ska ske mot fullgoda säkerheter. Inriktningen är på grön teknologi. Det får väl, som Mikaela Valtersson var inne på, främst tolkas som inriktning på bränslesnålhet. Men vi kanske inte ska göra den avgränsningen alltför definitiv.

Jag tror också att man ska vara medveten om att de här lånen går till företag i andra europeiska länder. Någon har räknat upp en hel rad bilfabrikerande länder. Det är klart att den typ av företag som får lån i andra länder kommer att få stöd även i Sverige eftersom koordineringen av kriterierna för lånen sker i Europeiska investeringsbanken.

Även när det gäller de här lånen krävs det sannolikt en medfinansiering från företagen. EIB ikläder sig lån på upp till 50 procent av kostnaden, men inte mer.

Sedan har vi undsättningslånen på upp till 5 miljarder totalt. Den typen av åtgärder är ju för att klara akuta svårigheter. Vi kan föreställa oss att pengarna kan komma till användning om man klipper navelsträngen till de amerikanska ägarna. Men det behöver inte bara vara en snäv definition av bilföretagen.

Undsättningslånen kan ge ett tillfälligt stöd i max sex månader. Lånen ska börja återbetalas efter dessa sex månader. Lånen kan ges endast en gång och de kan inte omsättas efter sex månader.

Även de här lånen ska ju ges mot fullgoda säkerheter. Man får väl erkänna att det får ses som något av en logisk kullerbytta när det gäller att undsätta ett företag som befinner sig i fara och nekas lån på annat håll. Som någon sade: Man kan inte lugga en flintskallig. Det är alltså svårt att hitta goda panter i det läget.

Jag skulle vilja avsluta med att säga att det också finns ljus i mörkret, förutom fordonspaketet naturligtvis, som ju är ett stort ljus i mörkret. Det finns även ett förslag från regeringen om arbetsmarknadspolitiska åtgärder som förhoppningsvis röstas igenom i morgon.

För att återgå till min utgångspunkt vill jag säga att räntorna nu sänks kraftigt i hela världen, inte bara i Europa utan även i USA. Det för Sverige viktigaste som hänt under de senaste dagarna är att Tyskland beslutat sig för att byta fot och driva en expansiv finanspolitik. Vi får se vad det innebär i praktiken, men det är oerhört viktigt för Sverige. Sannolikt är det betydligt viktigare än många av de åtgärder som kan beslutas i denna kammare.

Det andra man kan notera är att den svenska kronan är mycket svag. Det är bra för stunden, och vi får på sätt och vis hoppas att den svagheten håller i sig, men det är kanske ingenting vi ska räkna med.

Det tredje, och kanske viktigaste, är att det nu finns en tendens till att de finansiella marknaderna stabiliseras.

Anf. 76 HANS HOFF (s) replik:

Herr talman! Jag kände mig tvungen att begära replik eftersom jag blev tilltalad. Jag kan först och främst konstatera att vi i dag inte har en granskningsdebatt i KU utan en helt annan debatt. Jag kan väl kommentera det på något sätt och säga att det som gör att vi nu står bakom de

delarna i propositionen beror på att Carl B Hamilton, hela den borgerliga gruppen och vi gör ett tillkännagivande till regeringen. Propositionen är i stora delar bristfällig. Våra kanslier, både i näringsutskottet och i finansutskottet, har fått reda ut vad det är som gäller, vilket även Carl B Hamilton påpekar. Bristerna i underlaget från regeringen är uppenbara. Det är det jag har KU-anmält, och jag tror att KU får granska den delen. Jag tror inte att vi ska ha en debatt om det eftersom jag också är anmälare i ärendet.

Propositionen kom till efter en lång rad krav på att regeringen måste agera med tanke på den situation fordonsindustrin befinner sig i. Det har varit ett starkt önskemål inte bara från oppositionen utan även från fackliga organisationer, ekonomer och branschen att regeringen inte kan sitta handlingsförlamad och göra ingenting när krisen växer dag för dag, vecka för vecka och tusentals och åter tusentals människor varslas. Då kom alltså detta bristfälliga förslag.

28 miljarder är en del i förslaget. Det har tagits fram av regeringen för att visa handlingskraft. När det sedan möter riksdagens behandling och det som vi är överens om är det inte 28 miljarder utan en betydlig mindre summa.

Övriga insatser för att stödja fordonsindustrin med tanke på den situation de befinner sig i finns inte med i detta regeringsförslag. Vi har tagit fram ett antal konkreta förslag som skulle kunna göra stor skillnad i dag, men ni avvisar dem fullständigt. Vilka förslag har ni själva, eftersom ni avvisar våra, för att komma till rätta med problemen? Ni talar om en bankgaranti, men det är bara en bank som ställt upp. Hur agerar ni för att få de andra bankerna att ställa upp på den bankgaranti som ni säger är lösningen på det hela?

(Applåder)

Anf. 77 CARL B HAMILTON (fp) replik:

Herr talman! Jag tror att Hans Hoff har problem med att först påstå att regeringen är för passiv, har startat för sent, gjort för lite och inte lagt fram de rätta förslagen och sedan samtidigt kritisera att regeringen inte lägger fram en klockren proposition. Anledningen till det är att man försökt samordna detta med Europeiska investeringsbanken, och också lyckats. Man har drivit på där och arbetat mycket effektivt för att få de europeiska länderna att arbeta mot finanskrisen. Däremot är frågan om kreditgarantier inte löst. Hans Hoff vet lika väl som jag att vi har diskuterat detta från tid till annan; hela oppositionen och regeringssidan är mycket bekymrade över det.

Hans Hoff tog upp frågan om andra åtgärder. Nu fokuserar vi på fordonsindustrin, och det blir lite konstigt att då fly till en annan diskussion, att vi nu inte ska diskutera det som vi borde utan i stället diskutera andra förslag. Nu har vi tre typer av förslag, och det är dem vi diskuterar. Jag tror – låt mig säga det igen – att eftersom fordonsindustrin i så stor utsträckning säljer sina bilar i andra länder, och kunderna inte får låna i den utsträckning de normalt får, är åtgärder, både internationella och mot finanskrisen, helt centrala.

Men, som sagt, Hans Hoff får bestämma sig för om det hade varit bättre att regeringen kommit senare eller om det var bra att man kom så fort man kunde.

Anf. 78 HANS HOFF (s) replik:

Herr talman! Det hade varit mycket bättre om regeringen kommit tidigare i stället för att komma så sent som de nu har gjort, och det först sedan i stort sett hela Sverige stått på tå och krävt det. Det har alltså skett under galgen.

Inte bara Carl B Hamilton utan även andra debattörer har med kraft hävdat att en lösning av finanskrisen är den viktiga nyckeln till det hela. Samtidigt har vi ett system som uppenbarligen inte fungerar, vilket Carl B Hamilton säger är ett stort bekymmer. Jag vill därför fråga: På vilket sätt agerar ni för att lösa den problematiken? Jag skulle gärna vilja att Carl B Hamilton återkom med information om det till riksdagen och oppositionen och även till medierna och övriga Sverige. Vilka insatser jobbar ni med för att genomföra det som ni säger är lösningen på problemet?

Jag saknar också svar på vilka övriga insatser som behöver göras. Tror ni att detta är det som ger fordonsindustrin, med 140 000 anställda och 15 procent av den svenska varuexporten, möjligheter till en bättre framtid?

Jag skulle även vilja ha svar på en helt annan fråga som är viktig i den krissituation som nu råder. Det skulle vara oerhört viktigt att få ett besked av Carl B Hamilton. Det gäller a-kassan. För någon vecka sedan hade Folkpartiets riksdagsgrupp tydligen ställt sig bakom en höjning av a-kassan till 80 procent för 80 procent av dem som är arbetslösa. Ett besked från Carl B Hamilton att Folkpartiet står bakom höjningen skulle innebära att vi säkerligen kan komma överens om den. Det skulle vara ett glädjebesked för många som i dag är arbetslösa eller riskerar att hamna i arbetslöshet.

Anf. 79 CARL B HAMILTON (fp) replik:

Herr talman! Det är roligt att Hans Hoff tror att regeringen kan styra hela Europa. Det viktiga har ju varit att behöva vänta på EIB och arbeta inom Europeiska unionen. Hur Hans Hoff och hans parti, om olyckan skulle vara framme, ska kunna sitta tillsammans med de EU-fientliga partierna och få det att fungera är svårt att se. Det fungerar ju inte.

Låt mig ta upp åtgärderna. Vi har Stabilitetsfonden, Svensk Exportkredit och Almi Företagspartner som fått sammanlagt 20 miljarder kronor; i dag tillförs ytterligare 3 miljarder. Dessutom har vi insättningsgarantin som är 1 miljon per person. Man kommer alltså upp i ett antal miljarder.

Vi har bemyndiganden, garantier, låneramar, Riksgälden, Exportkreditnämnden och Investeringsbanken, som jag redan nämnde. Riksbanken har lånat ut pengar både i svenska kronor och i dollar för företagscertifikat och så vidare. Riksgälden har ett garantiprogram, likaså har vi bankstöd, Carnegie, extraemission av statsskuldväxlar och så vidare. Detta batteri av åtgärder har vidtagits för att försöka lösa finanskrisen. Det har inte lyckats.

Problemet i dag är att finanskrisen håller på att lösa upp sig vad gäller de stora företagen – de kan gå till banken – men de tränger ut de små och medelstora företagen. Därför är anslaget till Almi, som diskuterats tidigare, viktigt. Det räcker emellertid inte. Vi måste även få det att fungera

bättre för små och medelstora företag. På den punkten är vi måhända överens.

Prot. 2008/09:52
18 december

Anf. 80 MIKAEL OSCARSSON (kd):

Herr talman! Fordonsindustrins betydelse för vårt land är mycket stor. Vi har allesammans anledning att som svenskar känna stolthet över den fordonsproduktion som vi haft och även i framtiden ska ha i Sverige genom Saab, Volvo, Scania och Volvo Lastvagnar.

Vi känner alla i kammaren till den finanskris som under hösten slagit hårt mot hela vår värld. Inte minst gäller det fordonsindustrin i vårt land. Vi har sett tusentals varsel de senaste månaderna, och många är de enskilda och familjer som drabbats hårt. Nu krävs det en handlingskraftig regering med förmåga att se vilka insatser som ger bäst och långsiktigast verkan. Det har regeringen visat med det här paketet.

Herr talman! Regeringens paket på 28 miljarder kronor till stöd för fordonsindustrin överskred de flesta bedömares förväntan. Det är ett kraftfullt paket som inte bara gladdde fordonsindustrins ägare utan också de anställda och deras fackförbund. De enda som egentligen kom med kritik mot åtgärden var, inte helt oväntat, Socialdemokraterna, som i vanlig ordning ansåg att åtgärden var för liten i sin omfattning. Den kritiken har vi hört förut: För lite och för sent – mer pengar! Det är det standardsvar som Socialdemokraterna har gett vid varje tillfälle under den här mandatperioden när regeringen har kommit med förslag.

Jag är glad att regeringen föreslår ett så kraftfullt paket som dessa 28 miljarder innebär. Det är tillsammans med tidigare stimulanspaket för svensk ekonomi totalt 40 miljarder för 2009. Det visar att regeringen tar den ekonomiska situationen på allvar och agerar robust och snabbt när så krävs.

Herr talman! I grunden är jag tveksam till att stimulera enskilda branscher, då sådana subventioner i det långa loppet visat sig ge negativa effekter för ekonomin och kan senarelägga nödvändiga strukturomvandlingar i ekonomin. Generellt ska välskötta företag klara lågkonjunkturer genom att ha skapat en buffert i goda tider. Det vi nu upplever är dock ingen lågkonjunktur i vanlig bemärkelse. Mycket av grundproblemet är finanskrisen, som har gett oanade konsekvenser för aktörer långt utanför det finansiella systemet. Effekterna kom oväntat snabbt och slog oväntat hårt. Att i detta läge låta allt rulla på i vanlig ordning vore oansvarigt och ett direkt dråpslag för stora delar av industrin med stora konsekvenser, inte minst för underleverantörerna.

Det sker som vi alla vet ett rejält tapp genom minskad bilförsäljning för både Volvo och Saab. Samtidigt är det svårt att få lån till utvecklingsprojekt för att ställa om industrin så att den kan klara att leverera bilar som efterfrågas på marknaden. Därför satsar nu regeringen 28 miljarder, uppdelat i tre delar: 3 miljarder till forskning och utveckling, 5 miljarder till undsättningslån och 20 miljarder till kreditgarantier för lån i Europeiska investeringsbanken.

Det här är inte minst viktigt för en rad underleverantörer som nu upplever att efterfrågan helt har upphört och inte kommer i gång förrän långt in i januari. Samtidigt har flera av oss hört från underleverantörerna själva att det däremot finns efterfrågan och kommer beställningar ett år

*Stärkta insatser för
fordonsindustrin*

framåt och två år framåt. Men nu är det ebb. Det här är välskötta företag, som dock nu behöver hjälp. Det är för deras skull som det är så viktigt att undsättningslånen snabbt kan klubbas i Sveriges riksdag.

Det är helt rätt satsning, som inte bara hjälper en industri i kris utan också satsar på framtiden och möter framtidens utmaningar. Med paketet kan redan påbörjade forskningsprojekt fortskrida, och nya kan ta vid.

Samtidigt ska vi inte inbilla någon att åtgärderna kommer att minska behovet av strukturomvandlingar för fordonsindustrin. Det behovet kvarstår lika starkt efter dessa åtgärder. Varslen kommer att kvarstå på grund av en kraftigt fallande efterfrågan. Det råar vi heller inte på. Men paketet ger hopp om företagens framtida potential och ger hopp för alla dem som arbetar och har sin försörjning i dessa företag, vilket är mycket betydelsefullt.

Herr talman! Krav har ställts om förstatligande av Volvo och Saab. Det är helt uteslutet. Att staten ska gå in och driva fordonsföretag torde för de flesta ge någon form av ryggradsreaktion om att det är fel. Staten skulle inte vara någon bra ägare för dessa företag. Däremot är det i den prekära situationen helt rätt att ge sig in och ge de företagen det stöd som den här propositionen innehåller.

Jag tycker att regeringen med den här propositionen har visat att man rustar för framtiden. Den har visat ledarskap och handlingskraft.

Anf. 81 HANS WALLMARK (m):

Herr talman! Jag vill lyfta fram två aspekter som jag inte tror är särskilt parti- eller blockskiljande i debatten, men nog så viktiga att poängtera.

När vi har pratat om fordonsindustri och fordonskluster har vi i stor utsträckning pratat om Västsverige, och det är alldeles riktigt. Jag skulle vilja ringa in detta till den södra delen av Västsverige, i vanligt dagligt tal Skåne, herr talman. Jag vill säga två saker utifrån det perspektivet.

Det ena är när man är ute och besöker företag i Skåne som är underleverantörer till den svenska fordonsindustrin. Då märker man ett återkommande problem. De får besked från sina kunder att man går från 30 dagars leverans utan betalning till ensidigt 90, i vissa fall 110 dagar. De här företagen, som i grunden är rätt välskötta och hyggliga, går till sina kreditinstitut, till sina banker, och frågar om de kan få utökat checkkredit eller kan få låna lite pengar under övergångsperioden. De har då fått nej. Vad som är på väg att ske är att de här företagen, som i grunden är rätt bra, riskerar att skruvas sönder genom att ha beställningar med förlängd betalning och inte få krediter från sina banker.

I det ljuset tror jag att propositionen och utskottets skrivning är något oerhört värdefullt. Det är just den typen av underleverantörer för den svenska fordonsindustrin som behöver hjälp med krediter.

Herr talman! Det andra är att vi återkommande i debatten har pratat om de svenska fordonstillverkarna. Vi har angett antalet till fyra. Det har handlat om två biltillverkare och två lastfordonstillverkare.

Herr talman! Jag vill bygga ut det med åtminstone ett företag till, nämligen ett svenskt fordonstillverkande företag, Koenigsegg i Ängelholm, som tillverkar världens snabbaste serietillverkade bilar. Det är viktigt att man när man pratar om fordonskluster och fordonsindustri

tänker på alla som är involverade i den svenska fordonsindustrin, såväl stora som små företag, såväl underleverantörer som stora etablerade företag.

Herr talman! En mindre arbetsplats på en mindre ort, som exempelvis Koenigsegg i Ängelholm, är vad en stor arbetsplats är på en stor ort. Därför är det viktigt att vi har helhetssynen på den svenska fordonsindustrin. Jag vill säga att det finns åtminstone tre fordonstillverkare, två väldigt stora och en väldigt liten, och åtminstone två tillverkare av lastbilar och lastbilsfordon. Det är viktigt att man ser till alla. Även på det lilla företaget sker det forskning och utveckling. Även om det när det gäller Koenigsegg handlar om väldigt snabba bilar handlar det också om materialutveckling, nya motorer och nya tekniker, som också kan vara miljövänliga. Allt detta har vi nytta av även för svensk fordonsindustri i dess helhet.

Herr talman! Jag tror inte att de två aspekterna är speciellt parti- eller blockskiljande, men jag tycker att det är viktigt att man i en diskussion som handlar om svensk fordonstillverkning och fordonskluster och som man koncentrerar till Västsverige tar med hela Västsverige, även den södra delen av Västsverige, gemenligen kallad Skåne.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 14 §.)

13 § Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt

Föredrogs
trafikutskottets betänkande 2008/09:TU2
Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35).

Anf. 82 STEN BERGHEDEN (m):

Herr talman! Ledamöter, skaraborgare och övriga lyssnare! I dag ska vi debattera betänkandet som behandlar utskottets proposition 2008/09:35, *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt*. I betänkandet behandlas även 461 motionsyrkanden. Regeringen redovisar i propositionen förslag till inriktning av hur trafikens infrastruktur bör utvecklas för perioden 2010–2021.

I propositionen finns förslag bland annat om ekonomiska ramar, ansvarsfördelning och vägledning för olika trafikinvesteringar.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen under åren 2010–2021 uppgår till 417 miljarder kronor under planperioden varav 136 miljarder kronor för drift och underhåll av vägar, 64 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar och 217 miljarder för ny utveckling av trafiksystemet.

Dessa 217 nya miljarder ska användas för att utveckla transportsystemet genom investeringar i statliga vägar och järnvägar, sektorsuppgifter och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Stärkta insatser för
fordonsindustrin*

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

Utskottet anser att åtgärderna i planeringsramen i huvudsak bör finansieras med anslag. Utskottet instämmer i regeringens uppfattning att frivillig medfinansiering kan vara ett angeläget sätt att öka investeringsramen ytterligare.

Herr talman! Detta var kort några utdrag ur betänkandet.

Betänkandet behandlar ett stort antal motioner, 461 stycken, där de flesta handlar om en utbyggnad eller upprustning av olika vägar och järnvägar runt om i landet. Utskottet avstryker dessa förslag med hänsyn till rollfördelningen inom transportpolitiken. Där ska riksdagens roll i första hand vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser.

Till betänkandet har oppositionen fogat 46 reservationer och 11 särskilda yttranden.

Herr talman! Jag överlämnar nu betänkandet till kammaren för fortsatt debatt. Men först vill jag önska utskottskansliet, ledamöterna, skarborgarna och övriga lyssnare en riktigt god jul och ett gott nytt år.

Anf. 83 IBRAHIM BAYLAN (s):

Herr talman! För drygt två år sedan fick vi ett regeringsskifte i Sverige. Väljarna ville pröva på något nytt och gav oss socialdemokrater sparken från Regeringskansliet. Det har för oss varit en väckarklocka och en signal om att vässa vår politik och se till att bli betydligt bättre så att vi kan förtjäna väljarnas förtroende i nästa val.

I stället för den dåvarande socialdemokratiska regeringen fick vi en borgerlig fyrpartiregering som tog över i ett läge där ekonomin var i full blom och vi hade en kraftigt fallande arbetslöshet. På regeringens egen hemsida sägs följande om år 2006: Resultaträkningen uppvisade 2006 ett överskott på 104 miljarder kronor. Det är från Finansdepartementets hemsida. Den 22 november samma år 2006 sade den nye finansministern Anders Borg: Det tar två år innan vi kan ta åt oss äran av effekten av vår politik.

Sedan började det borgerliga experimentet. Det var stora morötter i form av skattesänkningar som genomfördes framför allt för de välbärgade. Fastighetsskatten reformerades så att de med de största villorna och de finaste husen fick rejäla skattesänkningar. För det stora flertalet i folkhushållet som har småhus innebar det antingen en höjning eller ingen sänkning alls. De som hade oturen att vara sjuka eller till och med arbetslösa fick i stället smaka på piskan i form av en nedmonterad a-kassa och en försämrad sjukpenning.

Detta har sammantaget lett till att vi under de senaste två åren via framför allt skattesänkningarna har fått minskade intäkter till statskassan. De minskade skatteinkomsterna begränsar självfallet möjligheten till viktiga investeringar i utbildning och forskning men också det vi ska diskutera i dag, nämligen infrastruktur.

Det är mot den bakgrunden som vi nu diskuterar just den långsiktiga plan för infrastrukturen som regeringen har lagt fram. Som så många lyssnare och kanske också ledamöter kunde höra i dag på Sveriges Radios Ekonyheter innebär i praktiken den infrastrukturproposition som

regeringen har lagt fram en ambitionsminskning. Det blir en minskad investering i infrastrukturen för framtiden.

Det är inte nog med detta. Regeringen har konsekvent och medvetet minskat statens inkomster genom rejäla skattesänkningar till välbärgade människor. Man kan också tydligt se i propositionen att regeringen har tänkt sig att framför allt kommuner och landsting ska vara med och finansiera statlig infrastruktur.

Regeringen och statsrådet Torstensson har talat om att man förväntar sig att i runda tal 30 miljarder ska inbringas under planperioden via så kallad medfinansiering. Den som har ett gott minne kanske kommer ihåg att så sent som i början av den här veckan kom Sveriges Kommuner och Landsting med ett äskande till regeringen där de hävdade att de skulle behöva uppmot 8 miljarder extra i statsbidrag de närmaste åren för att klara grundläggande åtaganden som skola, vård och äldreomsorg.

Budskapet från den borgerliga majoriteten och regeringen är i stället i dag att de nu ska få betala för statliga vägar och statliga järnvägar. I stället för 8 miljarder i bidrag ska de i stället betala ca 30 miljarder till statskassan i form av medfinansiering för infrastruktur, som det så vackert kallas.

Herr talman! Det är inte realistiskt att vi i det här läget ska skjuta över kostnader för statlig infrastruktur på kommuner och landsting. De resurserna behöver de bättre för att upprätthålla kvaliteten och arbetstillfällena i skolan, vården, äldreomsorgen och förskolan.

När varje prognos som kommer från Sveriges Kommuner och Landsting visar på att kommunsektorn går mot stora underskott är det i det läget inte heller realistiskt att räkna med att man ska plocka in 30 miljarder från kommunsektorn för stål och betong i infrastrukturen.

Herr talman! Med denna infrastrukturproposition har man dessutom fullständigt glömt det faktum att vi är mitt inne i en klimatkris. Transporterna i Sverige är det område där vi har haft svårast att komma underfund med de klimatfarliga utsläpp som alltmer kommit att dominera miljödebatten de senaste åren.

I infrastrukturpropositionen har man visserligen en bra analys där man konstaterar att transportsektorn är en av de få sektorer i vårt samhälle som fortfarande ökar sina klimatutsläpp. Men det finns inga åtgärder. De lyser med sin frånvaro i infrastrukturpropositionen.

Det görs inga investeringar i kollektivtrafik. Det görs inga tågsatsningar. Dessutom avfärdar man det förslag till hamnstrategi som lades fram under förra året. Det skulle innebära att vi kunde få ännu mer transporter på vatten och därmed ett klimatsmartare trafiksystem i Sverige.

Varför gör man då på detta vis? Ni kommer säkerligen få höra när borgerliga företrädare kommer upp i debatten att detta är ett nytt sätt att se på saken. Man försöker med detta sätt att hantera infrastrukturpropositionen dölja det faktum att man är djupt oense.

Från miljöminister Andreas Carlgren och infrastrukturminister Åsa Torstensson hör vi ofta att man vill investera i järnvägen och kollektivtrafiken. Men de tunga i regeringen – finansminister Anders Borg och statsminister Fredrik Reinfeldt – har gång på gång motsagt detta och dessutom med kraft. Det ska vara de samhällsekonomiska kalkylerna som avgör, och enligt dem är det vägarna som gäller.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

Det går också att se detta i en del uttalanden som ledamöter i utskottet har gjort tidigare. Det är ju ingen statshemlighet att Moderaterna också under föregående mandatperioder har anklagat dåvarande socialdemokratiska regeringar för att göra för tuffa och för kraftfulla insatser på järnvägsområdet.

Jag citerar utskottets vice ordförande Jan-Evert Rådström, som kommer att företräda Moderaterna också i den här debatten. Han sade så här i en riksdagsdebatt den 11 december 2006, alltså för exakt två år sedan: ”Jämfört med de planer den tidigare regeringen fastställt innebär det att en större del av investeringarna ska ske inom vägsektorn, vilket är angeläget enligt ett flertal utredningar.”

Det är klart att om Moderaterna, som ju är det dominerande partiet i den svenska regeringen i dag, har den synen så väger det koldioxid drivande tomsnacket från miljöministern och infrastrukturministern om tåginvesteringarna ganska lätt. Det är mot den bakgrunden det inte finns särskilt mycket konkret att säga när det handlar om järnvägsinvesteringar och kollektivtrafikinvesteringar för framtiden. Vi behöver göra sådana så att vi kan ha en fortsatt ekonomisk utveckling med jobb och tillväxt i förgrunden men på ett sådant sätt att vi inte tär på den miljö som är så oerhört nödvändig inte bara för oss här utan för alla människor på den här jordgloben.

Ett alltför tydligt exempel på hur regeringen har misshandlat det klimatsmarta är hanteringen av frågan om höghastighetståg i Sverige. I dag kom ett besked om att regeringen för andra gången på ett halvår tillsätter en utredning om höghastighetståg. Redan i juni lämnade Banverket den första utredningen, där slutsatsen var att det är både möjligt och ekonomiskt positivt att bygga höghastighetsbanor i Sverige. Man lade också fram förslaget om att det första steget skulle kunna vara den så kallade Ostlänken mellan Stockholm och Linköping och den första sträckan på Götalandsbanan, det vill säga mellan Göteborg och Borås. Regeringen valde att slå dövörat till och sade: Det här kommer vi att behandla i infrastrukturpropositionen.

Nu behandlar vi infrastrukturpropositionen. Där finns inget besked. I stället tillsätter regeringen en utredning för andra gången på ett halvår. Och det är inte så konstigt, för även här har finansministern och även statsministern uttryckt stora tvivelsmål om ifall detta är någonting som Sverige ska göra. De har uttryckt att det är bättre och mer angeläget att investera i till exempel vägar. Man har också mycket riktigt framfört att det här handlar om stora resurser, vilket det naturligtvis gör.

Men man kan också fråga sig om vi har råd att låta bli. Har vi råd att låta bli för klimatets skull? Har vi råd att låta bli för jobbets skull? Visst låter det väldigt mycket om man säger att det här kostar mellan 100 och 150 miljarder, vilket Banverket räknade fram i början av juni. Men man kan sätta det i relation till de skattesänkningar som regeringen har genomfört på två år.

Ta bara den förmögenhetsskatt som man tog bort så lättsinnigt under förra året! Det innebär att de ca 6 ½ miljarder som statskassan tjänade på förmögenhetsskatten togs bort i ett slag. Jag kan konstatera att de 6 ½ miljarder som förmögenhetsskatten inbringade mer än väl hade räckt till att bygga höghastighetsbanor i Sverige de kommande 20 åren. Det hade till och med blivit pengar över.

Det handlar inte bara om ifall vi har råd eller inte. Det handlar om vilka prioriteringar vi gör. Den borgerliga regeringen valde att prioritera skattesänkningar till landets mest välbärgade. Därför är min fråga: Tror ni verkligen på högersidan här att Sverige har mest att tjäna på att ett antal väldigt rika människor, direktörer och andra förmögna människor, får ett antal miljoner till? Eller tror ni att Sverige utvecklas bäst både klimatmässigt och jobbmässigt på att vi bygger nödvändig och viktig infrastruktur i form av höghastighetsbanor i Sverige för framtiden?

För mig är den frågan enkel. Jag har svårt att tro att Sverige tjänar mer på att en människa som redan har 800 000–900 000 miljoner kronor får 15–20 miljoner mer än på att vi bygger nödvändig och viktig infrastruktur för framtiden.

Dessutom skulle Sverige inte vara först med detta i Europa eller i världen. I dag är den här typen av järnvägsinvesteringar vanliga i Europa. Vi menar att man borde ha prioriterat annorlunda här. Regeringen har tyvärr redan gjort sin prioritering.

Det är mot bakgrund av detta vi har yrkat på ett antal förändringar av infrastrukturpropositionen, herr talman. Vårt alternativ innebär att vi vill satsa mer på infrastrukturen, närmare bestämt 40 miljarder över planperioden. Vi vill göra det för jobben, men vi vill också göra det för ett mer klimatsmart transportsystem.

Till skillnad från regeringen har vi också valt att lyfta upp ett antal konkreta projekt som vi vill sätta i gång så fort som möjligt. Det handlar inte bara om att förbättra transportsystemet. Det handlar också om att i den begynnande lågkonjunkturen se till att människor har ett jobb att gå till. Det tjänar vi alla på.

Det handlar om E 22:an i Skåne upp genom Kalmar. Vi menar att det rimligtvis borde finnas en möjlighet att nu sätta i gång och se till att rusta upp och bredda den och på det viset ordna ett ordentligt och bra transportstråk i östra och södra Sverige.

Det handlar om första steget på ett höghastighetståg – Ostlänken från Stockholm till Linköping. Banverket, regeringens egen myndighet, säger att det är fullt möjligt och även önskvärt att man tar tag i detta, och det menar vi också.

Det handlar om Norrbottenbanan i norra Sverige, som är oerhört viktig för basindustrin. Det handlar inte bara om klimat, utan det handlar också om jobben. I det här fallet handlar det om basindustrin – skogs-, trä- och även gruvindustrin i norra Sverige. Den inbringar vår nation stora exportinkomster och har genererat oerhört mycket jobb, inte minst under de senaste åren.

Det handlar om att påbörja projekteringen av den första sträckan på den så kallade Götalandsbanan mellan Göteborg och Borås.

Utöver detta menar vi att för att vi ska kunna dra full nytta av den långa kust och de vattenvägar vi har i landet är det rimligt att man också pekar ut strategiska hamnar och gör nödvändiga infrastrukturinvesteringar. Då kan vi till fullo utnyttja dessa vägar.

Vi menar att det är fel av regeringen att i det här läget föreslå att föra över och tvinga på kommunerna ett antal flygplatser runt om i vårt land när man på många håll dessutom saknar alternativ. Både när det handlar om vatten och om flygplatser kommer Claes-Göran Brandin och Lars

Mejern Larsson från Socialdemokraterna senare att utveckla våra tankar och idéer.

Herr talman! Avslutningsvis: Vi kommer nu att få höra på ett antal borgerliga företrädare med Jan-Evert Rådström i täten, anförda av infrastrukturminister Åsa Torstensson. Vi kommer att få höra om de enorma satsningar man gör på infrastruktur. Det här är den mesta någon regering har gjort, kommer de att säga.

Men faktum är att de nu är avklädda. Den som lyssnade på Sveriges Radios Ekonyheter kunde höra att det förslag som nu ligger på riksdagens bord innebär en ambitionssänkning. Det kommer inte att göra någonting för att göra vårt transportsystem mer klimatvänligt. Det kommer definitivt inte heller att bidra till att vi under den lågkonjunktur som vi nu är mitt inne i ska kunna se till att få fler människor i arbete.
(Applåder)

Anf. 84 PETER PEDERSEN (v):

Herr talman! Detta betänkande är minst sagt omfattande. Som sades i inledningen här innehåller det 46 reservationer och 11 särskilda yttranden. Vänstern står för sin del, enskilt eller tillsammans med Socialdemokraterna och Miljöpartiet bakom 23 av reservationerna och 6 särskilda yttranden.

Jag står förstas bakom samtliga reservationer och alla särskilda yttranden som finns i betänkandet, men för tids vinnande nöjer jag mig med att yrka bifall till reservation 1, 5, 8, 16 och 36. Egentligen skulle jag bara ha stått för hälften, men vi får backa upp för varandra här i samlingspartierna.

Herr talman! Jag måste tyvärr konstatera att med tanke på den klimatkris vi står inför och med tanke på den lågkonjunktur vi befinner oss i satsar regeringen alldeles för lite på infrastrukturen för perioden 2010–2021. På s. 48 i betänkandet finns det en tabell där det tydligt framgår att samtliga tre oppositionspartier vart och ett för sig har satsat betydligt mer på infrastrukturen fram till år 2021.

Det är illa nog att man inte gör tillräckligt stora satsningar. Det är nu man skulle behöva göra alla de här satsningarna för klimatets skull, för jobbens skull och för att hålla sysselsättningen uppe. Dessutom borde man göra det av kostnadsskäl. Det brukar vara dyrare att bygga stora infrastrukturprojekt under en högkonjunktur än under en lågkonjunktur.

Dessutom har regeringen fel inriktning. Man är inte sällan luddig och har dessutom svårt att komma fram till viktiga beslut. När jag säger fel inriktning menar jag att man i olika sammanhang ganska tydligt pekar ut att det är mer vägar vi ska satsa på i framtiden. Man konstaterar även att vägar kommer att vara framtidens melodi samtidigt som man i andra avsnitt pekar på de problem som finns med vägtrafiken. Man verkar inte vara beredd att fatta de framtidsytande beslut som krävs i dag för att vi ska komma till rätta med de problemen.

Man är luddig. Även om man på andra håll uttrycker klart vägkrameri vågar man inte i betänkandet ta ställning till hur man vill fördela resurserna mellan till exempel väg och järnväg. Det ska man återkomma till. Man ska lägga ut det på regional nivå där de ska få bestämma om de vill ha det ena eller det andra. Det tyder inte riktigt på en långsiktig och övergripande helhetssyn. Om man menar allvar med att man måste ställa

om transportsektorn för att komma till rätta med det problem vi står inför måste regeringen och vi här i riksdagen fatta vissa avgörande beslut och inte förlita oss på att andra ska fatta dem.

Dessutom tycker jag att regeringen har en tillväxtfientlig hållning när det gäller det kamerala synsättet på finansieringen av stora och strategiska infrastrukturprojekt. Om vi till exempel ska ha en höghastighetsbana, oavsett vad utredaren kommer fram till, kommer den att ta väldigt lång tid att finansiera och bygga om den ska finansieras på det sätt som regeringen brukar hänvisa till, nämligen anslagsfinansiering. Det skulle vara glädjande att få en liten hint om att man kan tänka sig, som någon sade, en okonventionell finansiering av eventuell höghastighetsbana. Jag tycker inte att det är speciellt okonventionellt. Jag skulle gärna vilja att ni säger något om det.

Var god dröj! Det skulle man kunna jämföra er politik med. Det är inte vad som behövs för att klara klimatomställningen där just transportsektorn är det stora problembarnet. De flesta andra sektorer har faktiskt lyckats att minska de negativa utsläppen i vår atmosfär, men det har inte transportsektorn lyckats med.

Herr talman! Det verkar som om regeringen sätter en ära i att presentera sina så kallade nyheter i elfte timmen. Ett exempel är det som hände i dag. Här har vi den sannolikt största debatten om infrastruktur under den här mandatperioden. Vi har haft många hearingar och diskussioner och ministern har varit i utskottet. Av en ren tillfällighet går det ut ett pressmeddelande från Regeringskansliet i dag vid elvtiden där man säger att man nu ska man tillsätta en utredning om höghastighetsbanor. Jag tror inte att det var en tillfällighet. Jag tycker inte att det är en speciellt seriös politik att försöka titta på var vi är aktiva och sedan lägga en sådan aktivitet precis den dagen som vi ska diskutera detta. Jag tycker att det hade varit betydligt mer klädsamt om man hade gjort det tidigare helst eller tagit upp det till diskussion i dag. Jag tycker inte att det är speciellt seriöst. Men det kanske är en ren tillfällighet. Det var kanske någon som inte hade koll på att vi skulle ha den här debatten i dag.

Regeringen klarar inte av att peka ut strategiska hamnar och strategiska kombiterminaler. Om någon så önskar kan jag läsa upp ur tidigare protokoll där vi på den andra kanten, som nu är i opposition men som då var i majoritet, fick kritik för att vi inte orkade med, eller hur man uttryckte det, att peka ut vissa strategiska hamnar och kombiterminaler.

Jag konstaterar att det nu har gått några år sedan *Moderna transporter* kom, och den nuvarande borgerliga regeringen orkar inte med att peka ut strategiska hamnar och kombiterminaler trots att man har gedigna utredningar i båda fallen. De pekar ganska entydigt och klart på stora fördelar med att ha ett sådant synsätt. Det innebär inte att alla andra hamnar eller kombiterminaler ska slås ut, utan det pekar på att man måste vidta vissa åtgärder och stärka infrastruktur in och ut från de här hamnarna. Man ska också ha detta i åtanke när man bygger infrastruktur. Det innebär inte att man lämnar det andra åt sitt öde.

Men när det gäller flygplatser säger man minsann att man kan tänka sig att peka ut ett visst antal nationella flygplatser, och det gör man också i betänkandet. Dessutom var man så snabb och förutseende att man långt innan detta kom upp till beslut bestämde sig för att Bromma flygplats

Prot. 2008/09:52
18 december

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

minsann är en strategisk flygplats och där skulle man förlänga avtalet under en väldigt lång tid.

Det är mycket märkligt att i vissa frågor som gäller flyg kan ni klämma till och avgöra vad det är som gäller ganska snabbt, men när det gäller hamnar och kombiterminaler är beslutsvåndan uppenbar. Jag skulle gärna vilja ha en förklaring till hur ni har kommit fram till de här olika bedömningarna vad gäller hamnar och kombiterminaler å den ena sidan och flygplatser å den andra.

Herr talman! Man brukar säga att politik är det möjligas konst. Men regeringen har på många områden gjort politik till en uppvisning i hänsynslöshet och, som i det här fallet, i mitt tycke en politik som liknar det löjligas konst, vilket så att säga inte styrker politikens innehåll för något parti egentligen. Jag tycker att vi ska hålla oss för goda för att hålla på med det här spekulativa och att föra politik via medierna i första hand. Politik som rubrik i stället för politik som innehåll tror jag inte är långsiktigt hållbart.

Herr talman! Därmed tänkte jag gå in på några av de reservationer som Vänstern har. Vi har som sagt var en betydligt mer omfattande planeringsram än vad regeringen har. Det märks på s. 48. Vår ram fram till 2021 ligger på nästan 512 miljarder kronor, att jämföra med regeringens 417. Jag konstaterar att även socialdemokrater och miljöpartister har en betydligt mer omfattande ram än vad regeringen har.

Finansieringsfrågan var jag inne på lite kort i min inledning. Jag har inte lyckats få ett svar på min fråga fast jag har ställt den vid, tror jag, två eller fler tillfällen: Kan minister Åsa Torstensson svara på varför det är mer politiskt hållbart, trovärdigt och seriöst att låta kommuner och landsting, som har sina kärnverksamheter, låna upp pengar för att vara med och finansiera nationell infrastruktur än att regeringen kan tänka sig, till exempel när det gäller höghastighetsbanor, att lånefinansiera? Jag har fortfarande inte fått något riktigt svar på den frågan. Åsa Torstensson brukar svara att det är frivilligt. Ja, allting är ju frivilligt. Men om man frivilligt säger att man inte frivilligt vill vara med och lägga ut några pengar för Förbifart Umeå, ja, då får man ju ingen Förbifart Umeå. Eller man får ingen Förbifart Sundsvall. Är det så mycket frivillighet då?

Är det inte rimligt att vi tar ett gemensamt ansvar för den typen av åtagande, som faktiskt är till gagn och nytta för hela landet, om man nu menar vad man säger? Jag menar att det här inte ska ändra relationen mellan det nationella och det regionala, men de facto är det så att ju mer medfinansiering ni kräver av kommuner och landsting, desto mer ansvar kommer ni att lägga över på kommuner och landsting. Det tycker för övrigt även Sveriges Kommuner och Landsting. Det är skillnad att ha enstaka projekt där det här ingår, men om man gör det som huvudprincip blir det något märkligt. Det var finansieringsfrågan. Jag hoppas att vi kan få ett svar på den.

Tillsammans har vi i s, v och mp konstaterat att vi tycker att man ska ändra inriktningen och målsättningen för SJ AB så att man i huvudsak inte har i uppgift att tjäna pengar till staten utan att faktiskt transportera personer som ska ta sig från punkten x till punkten y på ett bra, billigt och säkert sätt och dessutom komma fram i tid.

Den politik som nu bedrivs tyder på att man tror att om vi bara avreglerar och eventuellt privatiserar och sätter in fler operatörer på spåren så

löser vi alla problem. Jag skulle gärna vilja att ni på något sätt redovisade på vilket sätt det blir mindre trängsel på spåren för att man får in en, två eller tre operatörer till, till exempel mellan Karlstad och Stockholm eller mellan Göteborg och Stockholm. Ska ni hitta på något slags speciell omkörningsfil som inte finns, eller hur ska det gå till när man ska finnas på spåren? Behövs det inte mer spår för att det där ska fungera i verkligheten?

Jag tar det här väldigt kort, herr talman, eftersom det finns så extremt många reservationer. Vi har också pekat på vikten av tillgänglighet i kollektivtrafiken. Vi har faktiskt fattat beslut här i riksdagen om att vi 2010 ska ha en kollektivtrafik som är tillgänglig för dem som har funktionshinder. Utskottsmajoriteten beklagar i texten – jag kommer inte ihåg den exakta ordalydelsen – att man inte lever upp till det här. Man skulle önska betydligt mer kraft. Man kan alltid beklaga saker, men då kan man ju vidta mer kraftfulla åtgärder också för att försöka se till att man ökar sannolikheten för att det målet ska kunna uppnås 2010 eller strax därefter.

Det saknas också insikt om att om vi verkligen vill komma till rätta med trafikproblematiken, både vad gäller trafiksäkerhet och att ett stort antal människor skadas allvarligt eller dödas varje år i trafiken, och om vi vill komma till rätta med klimatproblematiken krävs det – det har vi kommit fram till i en gemensam ståndpunkt från oppositionssidan – en kraftfull övergång så att allt fler människor får möjlighet att resa kollektivt. Andelen kollektivresenärer av den totala andelen personresenärer måste öka. Då måste vi vidta kraftfulla åtgärder för att stimulera så att det blir någonting. Man kan inte bara önska fram saker.

Därför finns det på oppositionssidan en rad olika förslag som också skulle kunna ge den typen av incitament, till exempel satsningar på lokal spårtrafik och kraftfulla satsningar på kollektivtrafiken både i större städer och på glesbygd och landsbygd. Vi kan inte bara önska saker, utan vi måste också avsätta medel.

(Applåder)
(forts. 15 §)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.50 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 16.00 då votering skulle äga rum.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 16.00.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

14 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde

NU2 Utgiftsområde 19 Regional tillväxt

Punkt 2 (Allmän inriktning av den regionala tillväxtpolitiken)

1. utskottet

2. res. 1 (s)

Votering:

171 för utskottet

115 för res. 1

20 avstod

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 88 m, 25 c, 24 fp, 19 kd, 15 mp

För res. 1: 115 s

Avstod: 20 v

Frånvarande: 15 s, 9 m, 4 c, 4 fp, 5 kd, 2 v, 4 mp

Punkt 3 (EG:s strukturfondsprogram)

1. utskottet

2. res. 3 (s, v)

Votering:

172 för utskottet

135 för res. 3

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 88 m, 25 c, 24 fp, 19 kd, 16 mp

För res. 3: 115 s, 20 v

Frånvarande: 15 s, 9 m, 4 c, 4 fp, 5 kd, 2 v, 3 mp

Punkt 4 (Organisering och lokalisering av myndigheter)

1. utskottet

2. res. 4 (v)

Votering:

285 för utskottet

20 för res. 4

44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 115 s, 88 m, 25 c, 22 fp, 19 kd, 16 mp

För res. 4: 20 v

Frånvarande: 15 s, 9 m, 4 c, 6 fp, 5 kd, 2 v, 3 mp

Punkt 6 (Landsbygds-, glesbygds- och skärgårdsfrågor)

1. utskottet

2. res. 6 (s)

Votering:

172 för utskottet

115 för res. 6

20 avstod

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 88 m, 25 c, 24 fp, 19 kd, 16 mp

För res. 6: 115 s

Avstod: 20 v

Frånvarande: 15 s, 9 m, 4 c, 4 fp, 5 kd, 2 v, 3 mp

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

NU10 Vissa skyldigheter för innehavare av elektriska ledningar

Kammaren biföll utskottets förslag.

FiU13 Riksrevisionens årliga rapport

Kammaren biföll utskottets förslag.

Riksrevisionens redogörelse lades till handlingarna.

FiU19 Stärkta insatser för fordonsindustrin

Punkterna 1–4

Kammaren biföll utskottets förslag.

Punkt 5 (Övriga frågor)

1. utskottet

2. res. 1 (s)

3. res. 2 (v)

4. res. 3 (mp)

Förberedande votering 1:

21 för res. 2

16 för res. 3

265 avstod

47 frånvarande

Kammaren biträdde res. 2.

Förberedande votering 2:

115 för res. 1

20 för res. 2

171 avstod

43 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Prot. 2008/09:52

18 december

Huvudvotering:
156 för utskottet
114 för res. 1
36 avstod
43 frånvarande
Kammaren biföll utskottets förslag.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 88 m, 25 c, 24 fp, 19 kd
För res. 1: 114 s
Avstod: 20 v, 16 mp
Frånvarande: 16 s, 9 m, 4 c, 4 fp, 5 kd, 2 v, 3 mp

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

15 § (forts. från 13 §) Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (forts. TU2)

Anf. 85 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Fru talman! Jag börjar med att yrka bifall till reservationerna 6, 7 och 33.

När det gäller trafik hade vi en hygglig överensstämmelse i det rödgröna gänget före valet. Under de åtta år som vi gjorde budgetar tillsammans ändrade vi proportionerna ganska mycket mellan väg- och järnvägsinvesteringar.

När jag var ny här i riksdagen 1998 lade man för varje krona som satsades på järnvägar två kronor på vägar. Vid den sista planeringen som vi gjorde för vägar och järnvägar var det omvända proportioner. Det fanns ett stort antal motiv till att så blev fallet. Det väsentligaste av dem är den klimatkris som alla i dag känner inpå huden.

Vad hände då efter valet? Redan i den första regeringsförklaringen talade man om att man hade för avsikt att vrida klockan tillbaka och jämfört med den tidigare majoriteten öka utrymmet för väginvesteringar. Det har man fortsatt med.

I närtidssatsningen som kom i denna budget gick 75 procent till att vidga kapaciteten för vägar och 25 procent för järnvägar. I den miljard som finns till underhåll i konjunkturpaketet är proportionerna likadana. Man lägger mer kraft på vägarna än på järnvägarna.

Vad betyder det här, och vad kan man läsa i denna proposition om framtidens infrastruktur? När Sika gjorde en rapport om detta talar man om något som kallas för Potemkinkuliss. Man säger inte rakt ut hur mycket som man vill lägga på vägar och järnvägar. Det kan jag förstå eftersom det är rätt så svårt att motivera utifrån de transportpolitiska mål som vi har. I stället säger man att man har fyrstegsprincipen. Det är i och för sig ganska rätt tänkt – att man ska försöka åtgärda saker och ting i första hand på annat sätt än genom att bygga ny infrastruktur, om jag sammanfattar det snabbt.

Vad är det som egentligen styr fördelningen? Hur går det till när Banverket och Vägverket räknar på vilka konkreta projekt som blir av? Det undrar vi alla oavsett var vi bor. Vad är det som kommer att bli byggt?

Vad jag har erfarit när jag pratat med dem som jobbar med det här är att det är den samhällsekonomiska kalkylen som är helt överordnad allt annat. Det låter i och för sig klokt. Man ska inte slösa med skattebetalarnas pengar, men det hade varit bra om man hade haft rätt invärden. Nu råkar det vara så att man inte har det.

1 krona och 50 öre, så lågt värderas skadan av utsläpp av 1 kilo koldioxid. Jag har vid upprepade tillfällen frågat Anders Borg, Åsa Torstensson och flera andra vad man baserar det på. Finns det någon vetenskap i världen som säger att det är så billigt att förstöra klimatet? Nej, det finns inte. Det finns en massa andra värden i den samhällsekonomiska kalkylen när det gäller trafikolyckor, naturintrång och luftföroreningar som är väldigt lågt värderade eller inte värderade alls.

Jag tror nästan att jag föredrar det vi fick reda på när vi åkte till Spanien med trafikutskottet. Vi frågade dem: Vilken samhällsekonomisk kalkyl har ni för att satsa så mycket på höghastighetståg och spårvagnar? Vi fick svaret: Vi har räknat ut att vi inte har råd att låta bli. Oljan kommer att bli antingen så dyr eller klimatmässigt oacceptabelt att vi måste ha höghastighetsjärnvägar för att människor ska kunna komma fram.

Spanien är ett glest befolkat land, och det kan man väl säga om Sverige också. Men här räknar man på ett annorlunda sätt, ett mer gammaldags sätt. Det här värdet på koldioxid är mer än tio år gammalt, men man har inte orkat räkna fram någonting nytt.

Varför är vi i det rödgröna gänget överens om att ha en inriktning på spårtrafik? Varför vill vi lägga huvudparten av investeringarna på det? Jo, det beror på att vi har läst rapporter från såväl FN:s klimatpanel som Klimatberedningen och Vägverkets analyser. Där kommer man samfällt fram till att maximalt en femtedel av den oljereduktion som ska ske till 2020 kan ske genom att man byter bränsle. Inte ens med den bästa vilja i världen kan användningen av biogas och etanol och *plug in*-bilar bidra med mer än en femtedel till den klimatomställning som måste ske. Resten måste ske genom att vi använder mindre energi. Att åka tillsammans är det bästa sättet att spara energi på.

I Miljöpartiets planeringsram har vi 491 miljarder, och det är givetvis en stor koncentration på investeringar i spår. När det gäller vägunderhåll har vi lika mycket som regeringen. Det som särskiljer sig i vår planeringsram är att vi vill ge Banverket i uppdrag att satsa på lokal och regional spårtrafik. I dag har Banverket inget sådant uppdrag alls. Det står ingenting om det i propositionen, trots att merparten av Europas länder bygger ut spårvagnssystem, eftersom det är snabbt, relativt billigt och ganska populärt. I Frankrike har man invigt 17 nya anläggningar sedan 1985.

Här går det oerhört trögt. Det beror på att staten inte tar ansvar utan skyller ifrån sig, lämpar över ansvaret på kommuner och regioner som har svårt att klara av så här stora investeringar.

Socialdemokraterna, Vänstern och Miljöpartiet är överens om huvud dragen i transportsystemen. Vi vill ha en koncentration på spår. Vi vill gå till offensiv här, och det är inte bara klimatet som är vårt motiv. Vi menar att det här är det klokaste sättet att möta lågkonjunkturen och arbetslösheten på. Kristina Axelsson talade i måndags om Nobelpristagaren i ekonomi. Jag kan inte låta bli att hänvisa till samma resonemang. Han och alla andra ekonomer talar om att för att mota uppsägningarna

och den modlösheten hos människorna som breder ut sig måste man våga satsa offentliga medel. Den största skillnaden egentligen mellan regeringen och oss – den är lika stor förstås när det gäller avvägningen mellan spår och väg – är att regeringen använder sina anslag till att förtidsamortera. Vilka andra länder förtidsamorterar statliga lån som en konjunkturåtgärd? Man borde i stället göra precis tvärtom. Vi säger också att höghastighetsjärnvägarna måste finansieras särskilt genom att man lånar till dem.

Jag skulle vilja hävda att regeringen i fråga om infrastrukturpolitik också är näringslivsfientlig. Har man varit och lyssnat på hur de större företagen vill organisera sina resor har man fått veta att många av dem av egen kraft, men också för att kunderna kräver det, vill ha smartare kombinationer av väg, järnväg och sjöfart. Vi har varit ute på många företagsbesök där man har sagt: Hade vi bara en liten bit räls till, hade vi bara en omlastningscentral, hade vi bara sträckning fram till hamnen skulle vi också vilja kombinera väg, järnväg och sjöfart på ett bra sätt som är smidigt för oss och som minskar klimatpåverkan.

Vi har utrett såväl var de strategiska hamnarna finns, var de strategiska kombiterminalerna finns. Förslagen är remissbehandlade. Remissinstanserna är väldigt positiva. Varför gör regeringen ingenting?

Det här borde man satsa på, och man borde satsa inte bara på infrastrukturen direkt utan också fundera på vilka bieffekter i form av nya marknader investeringarna i kollektivtrafik ger. Vi hade tidigare tillverkning av tåg i det här landet. Vi hade tillverkning av buss. Volvo Buss är fortfarande ett framgångsrikt företag, men marknaden i Sverige är för liten, så tillverkningen ligger i Polen.

Scania är också ett företag som har gått runt de allra flesta år. Det är först nu som de är tvungna att ha lite längre jullov. Men om vi ska vara kloka och se framåt måste vi skapa marknader för en kollektivtrafikinfrastruktur här genom att beställa spårvagnar, trådbussar och se till att den marknad som kommer någonstans också kanske kan resultera i nya arbetstillfällen i vårt land.

Om jag går så långt som att beteckna den här propositionen som näringslivsfientlig skulle jag också vilja säga att den är resenärsfientlig. Det står: Resenären är i fokus. Åsa Torstensson brukar väldigt ofta säga att resenären ska sättas i fokus. Vad betyder det? Vad är det vi får till oss i trafikutskottet från resenärerna? Jo, det är att tågen inte kommer i tid, att man kommer för sent till jobbet, att man blir stående på perrongen, att det är för trångt, att det är för knökigt. Att göra någonting åt det är att ta resenären på allvar. Göra någonting åt det kan vi dels genom att bygga ut infrastrukturen förstås så att man får plats med mer trafik, dels genom att säga att SJ:s uppdrag, ett helstatligt företag, ska vara att tillgodose resenärernas behov. I dag har SJ bara ett enda uppdrag enligt bolagsordningen, och det är att lämna förräntning till sina ägare varje år. Varför? Vad är det för logik med att SJ ska göra det? SAS, som också är statligt, lämnar inte en krona i vinst till staten. Är det ett klimatomvägande att SJ ska lämna vinst men inte SAS?

Jag vill också hävda att politiken som regeringen för är resenärsfientlig såtillvida att biljettpriserna kommer att öka.

Vi hade tidigare en finansiering av rullande materiel där staten betalade hälften av alla nya tåg i den regionala trafiken. Det gjorde att man

kunde öka utbudet utan att behöva höja taxorna, i alla fall inte särskilt mycket. Vad ska man göra nu när resenärerna står och trängs och knappt kommer med? Man beställer nya tåg. Det har man vågat göra. Men när det ska betalas kan det inte ske på annat sätt än genom att höja taxorna. Är det att sätta resenären i fokus?

Den nya myndigheten, Transportstyrelsen, ska så småningom finansieras via avgifter i infrastrukturen. Det kommer att höja banavgifterna. Och vad händer då? Ja, då blir det dyrare för resenärerna.

Det är väldigt intressant att nu höra om den utredare som ni har tillsatt för att ta reda på hur man kan få mer underlag för höghastighetsspår för Arlandabanan. Arlandabanan är väl ett praktexempel på att resenären inte sätts i fokus. Det kostar ungefär 30 kronor att åka mellan Kastrup och Köpenhamns city. Vad kostar det att åka från Stockholms city till Arlanda? 220 kronor. Det är en viss skillnad. Är det att sätta resenären i fokus?

Nej, jag tror att vi måste satsa helt annorlunda. Vi måste bygga ut infrastrukturen för de klimatsmarta transportslagen. Vi måste se till att bygga ut hamnarna. Vi måste se till att ha strategiska noder mellan hamnarna och resten. Vi måste ha omlastningscentraler. Och vi måste se till att ha en politik som gör att det är både pålitligt och prisvärt att åka kollektivt.

Vi har också sagt att det inte bara är spårtrafik som gäller. Vägverket borde ha ett uppdrag att tillsammans med kommunerna reservera särskilda busskörfält, ha ett uppdrag att använda de medel man har för att satsa på den kollektivtrafik som snabbast kan ta fler resenärer, och det är bussarna.

Jag ska avsluta med ett kort exempel på vad regeringens politik får för praktiska konsekvenser i den landsända där jag bor. Till Österlen brukar en del stockholmare komma åtminstone på sommaren. Där har vi vackra naturreservat. Vi har Drakamöllan och andra. Där går väg 19 som slingrar sig genom skogen. Nu har de som bor där fått reda på att den ska byggas ut. Då frågar de: Varför? Biltrafiken ökar ju inte. Den minskar. Nej, men lastbilstrafiken ökar. Och Vägverket säger: Det ser inte ut att bli någon kilometerskatt, och då måste vi bygga ut vägen för att klara mer lastbilstrafik.

Det är precis tvärtom man borde göra: införa kilometerskatt, som till och med den borgerliga regeringen i Danmark klarar av att göra, och sedan bevara vägen som är ett väldigt lämpligt sätt att ta sig fram utan att förstöra naturen runt omkring.

(Applåder)

I detta anförande instämde Jan Lindholm (mp).

Anf. 86 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Fru talman! I dag har vi vårt betänkande *Framtidens resor och transporter* på bordet för debatt i dag och beslut i morgon. Vi kommer att säga, precis som Ibrahim Baylan befarar, att det är en stor dag för alliansen och alla som tror på infrastrukturens betydelse för tillväxt och alla som tror på att infrastruktur har en stor betydelse för fler jobb.

Jag vill börja med att nämna några ord om när jag i måndags via webben lyssnade på trafikutskottets budgetdebatt. Tyvärr kunde jag själv

inte vara med på grund av en ryggskada, men värre var att när jag lyssnade på oppositionens överbudspolitik var det inte bara ryggen som värkte, utan det var nästan så att öronen höll på att trilla av mig.

Det var en nästan överklig situation att lyssna på dessa överbud samtidigt som jag satt vid datorn och hade protokollet från den förra infrastrukturemissdebatten uppslagen på skärmen. Den debatten var den 4 oktober 2001. Vi glömmar inte heller hur svårt det var för vänsterblocket att komma överens den gången under nattliga manglingar och så vidare. Den propositionen kom två år för sent. Lika oense är vänsterblocket i dag om hur de vill prioritera de ekonomiska ramarna.

Det var intressant att läsa dåtidens näringsminister Rosengren när han talade sig varm för att vara seriös med de anslag som man anslår till den framtida infrastrukturen. Vad blev resultatet? Det blev lögn, och det blev svek i alla avseenden. Inte nog med att man inte höll det man sade sig lova för framtiden – man kunde inte ens ta fram de budgetpengar som krävdes i närtid. I den debatten fick förre näringsministern Rosengren gå under beteckningen politikens Raskenstam. Det finns en uppenbar risk för att någon eller eventuellt hela rasket av vänsterkantens politiker får ta över den beteckningen efter dagens debatt.

Trots det totala misslyckandet av den tidigare förda infrastrukturpolitiken körs samma visa igen. Ni försökte få svenska folket att tro på er inför er infrastrukturplan för perioden 2004–2015. Det gick dåligt. Ni försökte få svenska folket att tro på er när alliansen presenterade närtidsatsningen. Det gick dåligt för er. Nu ska ni försöka återfå ett förtroende för att ni vill satsa på en framtida infrastruktur. Ursäkta, men jag tror att det kommer att gå lika dåligt. Er trovärdighet är tyvärr helt borta.

Vi i alliansen är, som ni säkert förstår, både stolta och nöjda med att vi i dag ska debattera och i morgon kommer att besluta om den framtida infrastrukturplaneringen. Vi kommer att ha en ram på 417 miljarder kronor.

Nu förs det en politik som ser vikten av att vi bygger ut infrastrukturen. Och vi ser sambandet mellan infrastrukturbyggande och jobbpolitik. Vi ser en historiskt stor satsning på såväl väg som järnväg. Vi ser en historiskt stor satsning på drift och underhåll av väg och järnväg. Vi ser en historiskt stor satsning på det enskilda vägnätet. Vi ser kort och gott en historiskt stor satsning på infrastrukturen i hela vårt land.

Av planeringsramen på 417 miljarder kommer 136 miljarder att gå till drift och underhåll av vägar. 64 miljarder kommer att gå till drift och underhåll av järnvägsnätet. Resterande del kommer att gå till byggande av ny infrastruktur.

Vi har redan höjt ambitionsnivån för 2009 och 2010 med 3,8 miljarder årligen i vår kraftiga närtidsatsning. Denna kraftigt höjda ambitionsnivå är den nivå som vi årligen kommer att ha till infrastrukturen framöver, 3,8 miljarder extra. Det är pengar som kommer att göra skillnad.

Vi vet alla att skötseln av våra vägar och järnvägar har varit katastrofal under den tidigare regeringens styre. Nu blir det en uppräckning. Nivån ökar med ca 25 procent på vägsidan och med över 35 procent på järnvägssidan i underhåll, och de enskilda vägarna får en ambitionshöjning på 30 procent. Vi skulle gärna se ännu högre ambitionshöjningar, men vi vill också kunna leverera det vi säger till svenska folket.

Vi för en trovärdig politik, och vi levererar det vi säger. Vi ska också tänka på att det ska finnas ledig kapacitet bland de entreprenörer som ska utföra det framtida underhållsarbetet. Det går inte att tro det bara är att anslå medel.

De förslag som vi nu lägger fram är väl balanserade och ökar underhållet drastiskt. Det kommer positivt att märkas ute i landet. Nu kommer alla som färdas på våra vägar, tågresenärer och dessutom de som färdas på enskilda vägar att se en verklig förändring och att allianspolitik gör skillnad.

Vi har ett annat arbete som återstår efter att vi har tagit beslut här, och det är åtgärdsplanerna som ska göras under 2009. Det sker i ett brett samarbete mellan län, regioner, Banverket och Vägverket. Det är stimulerande att se det enormt stora och seriösa arbete som sker ute i landet som bygger på denna proposition. Det märks verkligen att alliansregeringen har lyckats återfå den framtidstro som landet så väl behöver när det gäller infrastrukturbyggande. Det har, som sagt, tidigare blivit skadat av alla svek och löften som aldrig hölls. Nu har förtroendet byggts upp igen.

Fru talman! Planeringsprocessen tas upp i propositionen. Vi har alla sett att den i olika sammanhang kan ställa till problem som vi kanske inte förknippar med en demokratisk process. Det är tacksamt att regeringen tar sig an detta problem och försöker få till stånd ett snabbare och bättre planarbete. Det finns säkert mycket som man kan åstadkomma genom att samordna parallella processer mellan stat och kommun, men det är också bra att regeringen ser över vad som eventuellt krävs i en lagstiftning.

Svensk kollektivtrafik är också på stark frammarsch. Det är positivt. Tåg- och bussresande ökar. Det fortsatta arbete som redovisas i propositionen om en avreglerad persontrafik på järnväg kommer att gagna rese- närer ytterligare.

Det är också viktigt, som regeringen säger, att arbetet måste intensifieras vad gäller att göra kollektivtrafiken fullt tillgänglig även för personer med funktionshinder. Vi har ett beslut om att den ska vara tillgänglig till 2010. Tyvärr har det arbetet gått alldeles för sakta under åren, så det finns stor risk att det målet inte nås. Men nu säger regeringen att det ska intensifieras så att vi kommer så nära som möjligt.

Det är också spännande att följa arbetet som sker genom Koll framåt där Kollektivtrafik-Sveriges olika aktörer gemensamt ser över vad som behöver göras för att ytterligare öka andelen kollektivtrafikresenärer.

Samtidigt som vi vill ha bättre förutsättningar för väg, järnväg, sjöfart och luftfart lever vi med det övergripande klimathotet. Vi ser i dag en fordonspark som måste komma i samklang med tidens krav. Den måste bli betydligt bränslesnålare, och fler alternativa bränslen måste fram.

Fordonsindustrin är i kris, men det finns faktiskt en biltillverkare i vår närhet som inte lider av att kunderna inte vill ha deras bilar. Det är Think i Norge, nära Värmland. De anställer folk som aldrig förr i sin elfordonsproduktion. Det är spännande.

Ett problem för vägtrafiken är utsläpp, partikelproblem från däck och så vidare. Men järnvägstrafiken har också problem med partikelutsläpp. För en tid sedan såg vi att Stockholms farligaste trafikmiljö var tunnelbanan och inte de mest trafikerade gatorna. Det beror på de partiklar som

bildas från tågen. Vi har att ta oss an problem både på väg och på järnväg.

Oavsett var miljöproblemet uppstår måste vi ta det på fullt allvar. Resultatet av det direkta arbetet i det avseendet kommer vi att få se en del av i den klimatproposition som håller på att förberedas på Miljödepartementet och som kommer att läggas på riksdagens bord inom en inte alltför lång tid.

Det finns många fler positiva saker som jag skulle kunna ta upp i mitt anförande, men jag avstår från det. Mina alliansvänner kommer var och en för sig att redovisa olika delar som ni kommer att få ta del av.

Höghastighetståg tog oppositionen särskilt upp i sina anföranden. Det är anmärkningsvärt när man försöker slå mynt av något som man inte åstadkom något alls av över huvud taget. Vi får ursäkta Ibrahim Baylan som inte var med i trafikutskottet när den förra regeringens proposition *Moderna transporter för framtiden* togs. Ni kan få låna propositionen om ni vill och försöka leta fram var det står att ni satsade på höghastighetståg. Det nämns att det pågår ett EU-arbete, men det finns över huvud taget inga tankar eller förslag – ingenting.

Nu har vi en alliansregering som tar sig an frågan och som, om det är möjligt, vill införa höghastighetsjärnväg i Sverige. Tyvärr uteblev det i oppositionens politik. Det går an att prata i opposition.

Några av debattörerna tog också särskilt upp kollektivtrafiken. Det är jättespännande att vi bland annat får till stånd en avreglering av persontrafiken på järnväg. Vi säger att en avreglering ställer ännu högre krav på biljettsamordning, tidtabellssystem, bokningssystem och så vidare.

Detta var en av de få saker inom kollektivtrafiken som den förra regeringen ändå sade något om. Det stod i vänsterpartiernas proposition att information om störningar i kollektivtrafiken borde förbättras. Att man skulle kunna skaffa sig information om tider, priser och kvalitet i det kollektiva trafikutbudet fanns det också en skrivning om. Men i övrigt, mina vänner, var det som sades på kollektivtrafikens område mycket tunt. Men det är väl så att när ni är i opposition har ni glömt vad ni själva har sagt.

Vi tycker att det fortsatt ska vara ett regionalt engagemang för hur kollektivtrafiken ska utvecklas. Det gäller tyvärr inte för Vänsterpartiet. De vill ha planhushållning så att regionerna inte får bestämma för mycket vad gäller utvecklingen av trafiken och så vidare. Vi får väl se vilken politik från vänstersidan som vinner i detta avseende.

Fru talman! Jag yrkar naturligtvis bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga motioner.

I likhet med mina kolleger önskar jag vårt kansli en god jul och ett gott nytt år. Jag vill också säga stort tack för ett fantastiskt jobb under året med detta och alla andra betänkanden.

Mina kolleger önskas också god jul och gott nytt år, även om jag blir kallad Raskenstam.
(Applåder)

Anf. 87 IBRAHIM BAYLAN (s) replik:

Fru talman! När jag hör på Jan-Evert Rådström och hans förskrivna anförande påminns jag om vådan av att ha förskrivna anföranden. Det är uppenbarligen så att Jan-Evert Rådström inte har uppfattat att det nylig-

en kom en rapport som visar att det historiska, som Jan-Evert Rådström vill kalla det, inte är särskilt historiskt utan tvärtom en ambitionssänkning. Det framkom i dag i Ekots sändningar. Jan-Evert Rådström kanske ska ta del av det innan han slår sig alltför hårt för bröstet.

För två år sedan sade finansminister Anders Borg att det skulle ta två år innan vi såg effekterna av den borgerliga regeringens politik. Nu står Jan-Evert Rådström här och säger att vi i framtiden kommer att få se effekten av den borgerliga regeringens politik. Det står uppenbarligen skrivet i stjärnorna.

Jan-Evert Rådström handlar lite i desperation när han krampaktigt försöker gå bakåt till 2001 och hoppa på den dåvarande näringsministern. Man kan göra på samma sätt mot Jan-Evert Rådström i fråga om hans nyvunna engagemang för tågen och hans kritik mot att vi inte tidigare tydligt sagt att vi ska bygga höghastighetståg. Hur lät det förut i fråga om tåg?

Jag ska citera Jan-Evert Rådström från en riksdagsdebatt den 5 december 2005, det vill säga ganska nyligen. Så här sade Jan-Evert Rådström: Det går att ifrågasätta om vänsterkartellens ensidiga fokusering på järnvägar framför vägnätet är samhällsekonomiskt motiverad. Vi moderater anser att samhällsekonomiskt lönsamma vägar måste prioriteras i högre grad.

Är detta bara fernissa för att klimatdebatten har tagit fart, eller tror du verkligen att Sverige bör satsa mer på järnväg och också investera i höghastighetståg? Ja eller nej?

Anf. 88 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Det är bra att du citerar så att vi kan diskutera vad jag har sagt. Jag står fortfarande för det.

Vi måste satsa på samhällsekonomiskt lönsamma vägar. Varje svensk som färdas i vårt svenska vägsystem vet att det har varit misskött under ert regerande. Det råder ingen tvekan om att vi måste rusta upp och få ordning på det svenska vägnätet.

Du säger att jag har förskrivna anföranden. Det var nog snarare tvärtom så att jag inte hann skriva något anförande.

Du hänvisar till en tjänsteman från Västmanland.

Vi anslår 417 miljarder. I den tidigare propositionen var det 364 miljarder. Det fantastiska är att det var 66 miljarder som var ofinansierat och som ni skulle återkomma om.

Vi har satsat 25 miljarder, som Ibrahim Baylan minns att vi har amorterat på skuldbördan på Vägverket och Banverket för att vi ska få ökad verksamhet och mer räls, mer grus och mer asfalt.

Det är en historiskt stor satsning. Jag tar gärna en lång diskussion om detta med ordföranden.

Anf. 89 IBRAHIM BAYLAN (s) replik:

Fru talman! Det fanns 381 miljarder i den tidigare propositionen och planeringsramen. 417 miljarder är visserligen nominellt mer, men mycket vatten har runnit under broarna. Det finns något som kallas inflation.

Det finstilla i propositionen visar att mycket av dessa pengar redan är uppbokat. Det är alltså inga nya pengar.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

Vi har haft en inflation på i snitt 2–3 procent per år. Om man tar hänsyn till de pengar som redan är uppbokade visar det sig att det som finns kvar till nyinvesteringar är betydligt mindre än vad som har funnits i tidigare propositioner.

Det kan inte Jan-Evert Rådström eller den borgerliga alliansen springa ifrån. Det är ett faktum. Det är fler som har kommit på det. Det har också kommit fram i nyhetsrapporteringen i dag.

Jag återkommer till min första fråga, som jag inte fick något svar på av Jan-Evert Rådström. Det är bra att du nu öppet erkänner att det är vägarna som gäller. Jag tror att vi behöver investera i både-och. Vi behöver både vägar och järnvägar i vårt avlånga land. Jag tror dessutom att vi ska försöka prioritera järnvägar när det gäller nyinvesteringar för att möta kraven från allt fler människor och företag när det gäller godstransporter och persontransporter. Man vill ta sitt ansvar för miljön. Man vill ta sitt ansvar för framtiden.

Beskedet från Jan-Evert Rådström är att det är vägarna som gäller eftersom de är samhällsekonomiskt lönsamma.

Man kan ju, som Karin Svensson Smith gjorde tidigare, ifrågasätta hur det räknas.

Du svarade inte på min fråga: Kommer ni eller kommer ni inte att bygga höghastighetståg i detta land om ni får möjlighet att fortsätta?

Att tillsätta två utredningar på ett halvår brukar vittna om att en regering i grund och botten inte kommer framåt. Då försöker man ge sken av handlingskraft genom att ingenting göra.

Ja eller nej, Jan-Evert Rådström!

Anf. 90 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Vi kommer att bygga både väg och järnväg. Det är beklagligt att Ibrahim Baylan inte vill lyssna. Jag säger igen att vi vill bygga både väg och järnväg, så att det inte råder någon tvekan om det. Du kan tolka mig som du vill. Nu finns det ändå i protokollet.

Jag tycker att det är lite förmätet av Ibrahim Baylan att kräva ett ja eller nej när det gäller höghastighetsjärnväg. Den person som ska se på detta under kort tid ska titta på framtida finansieringslösningar.

Vi har tankar på att vi vill ha en höghastighetsjärnväg. Vi tar framför allt ansvar. Vi tar ansvar för de kostnader som detta kommer att medföra. Vi vill analysera dem och se hur vi på bästa sätt kan genomföra en höghastighetsjärnväg i vårt land.

Det går inte att med bara politisk retorik påstå att vi inte gör något.

Det är faktiskt den här alliansregeringen som tar steget för att det ska bli verklighet med en höghastighetsjärnväg i vårt land. Det var aldrig på tal när en vänsterregering satt vid makten.

Anf. 91 PETER PEDERSEN (v) replik:

Fru talman! Jan-Evert Rådström bor ju i Sunne i Värmland. Där är berättarkonsten vida känd. Vi har Göran Tunströms bok *Berömda män som varit i Sunne*. Jag tror nästan att Rådström skulle platsa i den boken efter den här fabuleringen, attacken och det allmänna snacket om överbudspolitik.

Det blir lite roligt när han först går fram och säger att det är en historisk satsning från den borgerliga regeringen. Sedan anklagar han oppositionen för att bedriva överbudspolitik.

Det kanske inte var avsikten, men Jan-Evert håller med om att om man tittar på de budgetalternativ och planeringsramar som partierna har lagt fram ser man att samtliga tre oppositionspartier har en större ram än vad regeringen har. Stämmer det eller inte?

Man kan säga att man inte tror på det.

Vänsterns förslag, om man tittar på ramen totalt, ligger på 511,5 miljarder. Regeringen har 470 miljarder. För drift och underhåll ligger vi på nästan 229 miljarder. Ni ligger på 200 miljarder. Vi har då inte räknat med bärighetsåtgärder på vägar, miljöåtgärder och enskilda vägar. Vi har högre satsningar på investeringar i järnvägar och vägar.

Ni kommer inte långt med att säga: Ni har nog mer satsningar, men vi tror inte på det.

Jag utgår ifrån att ni har ambitionen att bygga de vägar och järnvägar och göra de drifts- och underhållssatsningar som ni skriver om.

Jag kräver att få respekt för att vi skriver vilka värderingar vi tycker är rimliga.

Jag väddar till dig att läsa Vänsterns motion som jag tycker är oerhört seriös. Man kan räkna baklänges hur vi har kommit fram till vår ram. Det är inte något vi har hittat på. Vi har faktiskt gått in i Vägverket och Banverket och tittat på de behov som finns. Vi har försökt att prioritera och komma fram till en rimlig ram.

Jag vill att Jan-Evert försöker förklara vad han menar med att säga att det här är överbudspolitik. Vad menar du med planhushållning när man säger att vi ska ha ett nationellt ansvar för den gemensamma infrastrukturen?

Är det inte bara floskler för att man inte har något riktigt att säga?

Anf. 92 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Det var väl väldigt tydligt vad Peter Pedersen tycker när det gäller planhushållning. Det var ju ett problem att man skulle ha en delegerad diskussion och att framtida planeringsåtgärderna skulle läggas ut på regioner och på län. Det skulle tas mer centralt.

Det är nog bara för Peter Pedersen att gå tillbaka i protokollet och se vad han faktiskt sade om detta.

Vi tror på svenska folket, och vi tror på att man kan ta ansvar i regionerna. Allt behöver inte ske här i Sveriges riksdag.

Peter säger att han kräver att få respekt. Visst kan man kräva att få respekt. Det kan du få. Du kan få respekt, men du får ursäkta att jag inte tror på det ni påstår.

Ni åstadkom ju ingenting på infrastrukturens område med den proposition som har gällt. Vi har fått lida av detta under många herrans år.

Den var ofinansierad. Man var tvungen att göra förändringar. Trollhättepaketet skulle antas. Det togs pengar från E 22 och ni flyttade det ena medlet efter det andra.

Peter Pedersen kan inte göra någonting åt trovärdigheten. Den anser jag vara bortsprungen. Jag tror att svenska folket har tappat förtroendet.

Jag kan ha respekt för det du säger, men jag tror inte ett dyft på det.

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

Anf. 93 PETER PEDERSEN (v) replik:

Fru talman! Det var åtminstone ett klargörande av att vi inte bara fabulerar siffror. Det vi skriver är att vi ligger på nästan 90 miljarder mer än vad den borgerliga regeringen gör den här planeringsperioden.

Jan-Evert är välkommen i klubben på den borgerliga sidan. De har äntligen fattat vissa saker vad gäller det här. Han har vid några tillfällen sagt att det inte finns några problem med vägtrafik. Nu säger han att vi ska satsa på både järnväg och väg, vilket är en klar fördel. Jag sade att om vi menar allvar med klimatpolitiken är det rimligt att vi centralt, nationellt i riksdagen, bestämmer oss för hur fördelningen mellan väg och järnväg ska se ut.

Enligt Jan-Evert Rådström och regeringen ska man tydligen kunna bygga och göra satsningar hipp som happ runt om i landet. Jag tror inte på en sådan hipp-happ-politik när det gäller järnvägstrafik. Man måste kunna åka från södra till norra Sverige, och det ska hålla ihop. Då kan man inte låtsas att man bygger lite spår här och där. Så fungerar inte trafiken. Det skulle kosta extremt mycket pengar och vara en väldigt okonventionell lösning.

Låt mig citera Jan-Evert från debatten den 30 maj 2006 då han sade ungefär detsamma som 2005, nämligen att ”det är tveksamt om vänsterkartellens ensidiga fokusering på järnvägen framför vägnätet är samhällsekonomiskt motiverat. Denna ekonomiska prioritering innebär att anslagen till järnvägssatsningar ökar otroligt kraftigt fast de stora behoven enligt Vägverket och Godstransportdelegationen ligger på vägsektorn.”

Jag tror på en omvändelse under galgen från Moderaternas sida, men för bara två år sedan hävdade de att vi gjorde otroligt stora satsningar på järnväg. I måndags fick vi sedan höra att vi inte gjorde några satsningar på järnväg. Vad är det egentligen som gäller?

Jag skulle vilja veta på vilket sätt ni kan garantera finansiering av era satsningar, alltså på annat sätt än vad tidigare regeringar gjort. Det är anslagsfinansiering varje år. Det talas om underfinansiering. Varje år ska de åtgärder man vidtar finansieras. Vem vet vad ni kan finansiera år 2021, om ni, vilket Gud förbjude, skulle ha makten då. Det är bara prat!

Anf. 94 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Historiskt har vi sett att ni, Peter Pedersen, inte klarade av finansieringen som det var sagt i er proposition. Låt framtiden visa den ambitionsnivå vi har och den ambitionshöjning vi gjort sedan vi tillträdde. Vi ska visa svenska folket att vi satsar på infrastruktur och att de kan lita på vad vi säger.

När det gäller väg kontra järnväg vill ni göra en ensidig satsning på järnväg i förhållande till väg. Vi kan se på vad exempelvis VTI säger. De tycker att det är viktigt att även satsa på samhällsekonomiskt lönsam vägtrafik. Det råder alltså inget tvivel om – vilket jag ansåg då och anser nu – att förhållandet var helt fel, att ni satsade för lite på vägsidan.

Systemet måste hänga ihop, säger Peter Pedersen, och därför är det bättre att vi fattar besluten i riksdagen i stället för regionalt. Systemen ska vi naturligtvis fatta beslut om i riksdagen, men – ursäkta om jag går in på historien igen – jag tror att vi även fick åtgärda en miss i systemet från vänstersidan. Hur var det med Botniabaneprojektet och Ådalsbanan,

en sträcka mitt i Botniabanan? Vi fick se till att det fanns medel så att vi kunde nyttja den framtida Botniabanan, för hoppsan, systemet hängde inte riktigt ihop på grund av den tidigare förda politiken.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

Anf. 95 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik:

Fru talman! Jag håller med Jan-Evert Rådström om en sak – allianspolitik gör skillnad. Det märker de arbetslösa när de nu ser vilken ersättning de får jämfört med vad de fick tidigare. Det märker också kommunerna och regionerna när de själva nu ska finansiera sådant som det tidigare utgick statsbidrag till. Så visst, allianspolitik gör skillnad.

Jag undrar om Jan-Evert Rådström läser Dagens Samhälle. Tror han att kommunerna tycker att det är en bra idé att staten inte finansierar nationell infrastruktur? Tycker han att det är en bra idé att de ska försöka välja mellan den välfärdspolitik de vill förse medborgarna med och att investera i vägar och järnvägar? Har Jan-Evert Rådström någonsin tagit del av vad Shippers' Council eller Godstransportdelegationen sade om strategiska hamnar och om godstransportterminaler?

Det finns ett varunät där man inte kan ha en politik i en region och en annan politik i en annan region. Järnvägen måste fortsätta när den kommer fram till en gräns, annars är det nog inte många företag som vill transportera sina varor på den. Det krävs ett nationellt system som sedan kan kopplas till ett internationellt system om vi ska kunna ha transportsnåla och bra logistiska lösningar för godstransporterna. Därför förstår jag inte hur Jan-Evert Rådström kan försvara att regeringen abdikerar från sitt ansvar.

Hur ska man kunna få smarta godstransportnoder över hela landet om det är upp till varje region att själv bestämma vad det ska investeras i?

Anf. 96 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Karin Svensson Smith tar upp frågan om medfinansiering och gör den till en ödesfråga för landets kommuner. Då kan jag väl begränsa mig till att fråga: Vad läser Karin Svensson Smith?

Jag kan också fundera på om Karin Svensson Smith läst propositionen och betänkandet. Jag nöjer mig med den frågan. Där sägs nämligen uttryckligen att en diskussion som man kan ta med regioner och företag är att göra en något annorlunda dragning av en väg eller ett järnvägsspår, vilket kan skapa värden som dramatiskt ökar tillgängligheten för ett område. På så sätt kanske de vill vara med och finansiera det hela.

Det sägs också uttryckligen att en sådan medfinansiering inte på något sätt ska bidra till att någon går före i kön, vilket var fallet med den tidigare förda politiken när det var förskotteringar över och under, ja varje kommun hade dessa diskussioner. Det var någonting som åstadkoms när vänstersidan hade regeringsmakten.

Karin Svensson Smith tog tidigare upp att vi för en näringsfientlig politik i dag. Kan Karin Svensson Smith påminna sig hur det var under den tid vi bröt upp industrispår, när det kapillära nätet lades ned och små järnvägssystem försvann. Vi hade en ständig diskussion om det. Vilka är det som i propositionen nu försvarar det kapillära järnvägsnätet så att det inte ska brytas upp, så att vi får ett slut på det fördärv som pågick under ett antal år?

Anf. 97 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik:

Fru talman! Ja, Jan-Evert Rådström, ni försvarar det i ord men inte i form av pengar, och det är pengar Banverket behöver för att kunna upprätthålla det kapillära nätet. Det ger jag alltså ingenting för. Det är Banverkets anslag som visar vad som gäller, inte vad det är för blomsterspråk i propositionen.

När det gäller exempelvis SCA har jag besökt dem, och de säger att de behöver ett triangelspår för att kunna bygga ut och anställa fler. Pengarna saknas i Banverkets plan.

Låt oss titta på vad Hamnstrategiutredningen säger. Vi har 52 hamnar i Sverige. Flera av dem saknar en bra anslutning för att kunna kombinera väg, järnväg och sjöfart på ett smart sätt. Vem ska ordna med det? Allt är remissbehandlat. Förslagen är färdiga. Det enda som saknas är handlingskraft från regeringen.

Jag tänkte ta upp en helt annan sak. Jan-Evert Rådström nämnde avregleringen. Jag skulle gärna vilja se på det ur ett resenärsperspektiv. Jan-Evert Rådström var med på samma uppvaktning som jag när SJ, Banverket, tågoperatörerna och facket fick tala om vad det är som händer, varför tågen kommer för sent och det är så mycket trassel i kollektivtrafiken i våra storstäder.

Mot bakgrund av vad vi då fick höra undrar jag: Tror Jan-Evert Rådström att det blir bättre eller sämre med fler aktörer? Vi har 50 operatörer på spåren i dag. Kommer behovet av samordning att öka eller minska om vi tar in ännu fler? Kommer behovet av uppställningsplatser för lok och vagnar samt omkörningsspår att öka eller minska om vi får fler operatörer? Det är vitalt om man vill lösa problemen på riktigt, så att det gör skillnad i resenärernas vardag åt det positiva hållet. Det gör skillnad i dag med er politik, men det är mot det sämre.

Anf. 98 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Jag är övertygad om att med fler operatörer i persontrafiken på järnväg, som kan vara med och konkurrera med SJ, kommer vi att få fler nöjda resenärer. Det kommer att gagna alla resenärer.

Det kommer att krävas mer samordning. Det är som vi säger: En avreglerad marknad kräver ett samordnat system. Det kräver ett samordnat tidtabellssystem. Vi vill lösa biljettbokningssystemet. Det var något som jag var glad över att ni hade med i er proposition, men tyvärr hände det ingenting. Vi får försöka lösa det nu.

Karin Svensson Smith sade att hon träffat en del företag. Det gör jag ständigt, företag som vill ha infrastruktur. Jag är, tyvärr måste jag erkänna för Karin Svensson Smith, smärtsamt medveten om att vi inte löser Sveriges alla problem med den här infrastrukturpropositionen. Vi kan inte lösa dem alla. Behovet är oändligt, men vi kommer äntligen att kunna visa svenska folket att vi med kraft tar tag i olika delar för att vi åtminstone ska få en ganska stor förbättring av Infrastruktur-Sverige.

Anf. 99 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Det har varit stora ord från oppositionen så här långt i debatten. Jag hoppas att vi ändå är överens om att förbättrad infrastruktur skapar förutsättningar för jobb och företagande i hela landet. Genom ett trafikslagövergripande synsätt vill vi skapa förutsättningar för attraktiva

och klimateffektiva transporter för människor och företag. Det är i hög grad detta som *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* handlar om.

Ett utvecklat transportsystem och en förbättrad infrastruktur ska medverka till jobb och företagande och samtidigt ta stor miljöhänsyn. Centerpartiets vision om framtidens miljöanpassade transportsystem bygger på att de olika transportslagen ska komplettera varandra, samverka och tillsammans utgöra en helhet som kan bidra till att skapa de här goda förutsättningarna för utveckling i hela landet.

Vi vill se ett väl utvecklat transportsystem med säkra, miljövänliga och tillgängliga transporter, men det ska också vara samhällsekonomiskt effektivt. Det ska vara en långsiktigt hållbar transportförsörjning för både medborgare och näringsliv i hela landet.

Som transportsektorn ser ut i dag späder bilar, lastbilar, sjöfarten och framför allt flyget på miljöbelastningen och klimatpåverkan främst genom utsläpp av stora mängder växthusgaser. Av de totala svenska utsläppen står transportsektorn för ca 30 procent, och av detta kommer den alldeles övervägande delen från vägtrafiken. Transportsektorn beräknas släppa ut ca 20 miljoner ton koldioxid. Privatbilismen svarar för 13 miljoner ton, medan godstransporter står för drygt 5 miljoner ton av dessa utsläpp.

Fru talman! Sika, Statens institut för kommunikationsanalys, kom för några veckor sedan med en rapport där man tillsammans med Banverket, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket och Vägverket på regeringens uppdrag analyserat möjligheterna att minska koldioxidutsläppen genom överflyttning mellan trafikslag på ett samhällsekonomiskt godtagbart sätt. Rapporten till regeringen visar att det finns realistiska möjligheter att minska transportsektorns koldioxidutsläpp med nästan 25 procent.

Här redovisas också olika möjligheter att minska utsläppen, alltifrån avgiftsbeläggning av parkeringsplatser vid arbetsplatser till satsning på mer kombitrafik och bättre kollektivtrafik med till exempel speciella bussfiler. Ekonomiska styrmedel som koldioxidskatt är också verkningsfulla, konstaterar man i rapporten.

Vi menar allvar med våra miljöambitioner och är klara över att vi står inför en väldig utmaning att ställa om, men också att det går att ställa om. De växande transportbehoven måste i ökad utsträckning klaras med mer kollektivtrafik, med nya miljöriktiga bränslen och elhybrider, med energieffektivare fordon på våra vägar och med mer transporter på järnväg och sjöfart.

Fru talman! Dessvärre har utvecklingen gått baklänges i många år när det gäller transporterna och miljön, trots oppositionens stora ord om vad som hände på deras tid. När allianspartierna vann valet och fick ta över regeringsmakten 2006 var järnvägsnätet starkt nedslitet och vanvårdat. Europeiska järnvägsunionen konstaterade till och med att Sverige var allra sämst i klassen när det gällde att sköta drift och underhåll av järnvägsnätet. När det gällde biltransporterna och vägnätet var det ungefär lika illa. Vi hade ett underhållsberg på 20–30 miljarder och Europas i särklass tyngsta och mest bränsletörstiga bilar.

Så illa såg det ut. Det var vad vi fick ta över 2006. Därför klingar det så falskt när nu Karin Svensson Smith, Ibrahim Baylan och Peter Pedersen har lämnat arenan och gått ut men här i talarstolen tar väldigt stora

Prot. 2008/09:52
18 december

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

ord i mun. Genom olika åtgärder, bland annat den så kallade miljöbilspremierna, håller nu den svenska personbilsflottan på att ställas om i snabb takt. I år är var tredje bil som säljs en miljöbil och vi håller steg för steg på att ta oss bort från den generande bottenpositionen som landet i Europa med den tyngsta och mest bränsletörstiga bilparken.

Kraftfulla åtgärder sätts nu in för att ställa om till ett mer långsiktigt hållbart transportsystem, och med den långtidsplan som vi i dag diskuterar går vi vidare. Inledningen på detta är den närtidsatsning 2009–2010 där väg- och järnvägssatsningarna ökas på rejält med sammanlagt 10 miljarder kronor.

Som jag nämnde i måndagens budgetdebatt här i kammaren har till exempel investeringarna på järnväg ökat till att för 2009 omfatta 11,3 miljarder kronor, jämfört med mindre än hälften, 5,2 miljarder kronor, år 2006, det sista året den tidigare regeringen med Vänsterpartiet och Miljöpartiet som stödpartier styrde och ställde. Det är mer än en fördubbling av pengarna till järnvägsinvesteringar som den här majoriteten satsar på. När det var match och allvar förmådde inte den nuvarande oppositionen med Peter Pedersen, Karin Svensson Smith och Ibrahim Baylan leverera. Men nu när det är träning och man spelar oppositionsrollen är man duktig med överbud och mer pengar.

Med den här propositionen höjs nu också ambitionerna rejält för hela perioden 2010–2021, och vi gör det med egna pengar, inte lånade pengar, för att använda ett bekant uttryck. Med en ram på 417 miljarder kronor förstärks anslagen med 3,8 miljarder kronor årligen.

Låt mig lista en del av det vi åstadkommer med en sådan här satsning:

- Transportsystemet bidrar till tillväxt och att fler människor kommer i arbete i fler och växande företag i hela landet.
- Arbetsmarknadsregionerna för kvinnor och män vidgas.
- Akuta flaskhalsar i transportsystemet försvinner.
- Mer miljöanpassade resor och transporter underlättas, vilket bidrar till att uppnå de klimatpolitiska målen.
- Tillgängligheten inom storstadsregionerna förbättras.
- Infrastrukturen vårdas med ökade satsningar på underhåll i hela landet.
- Infrastrukturen säkras för att klara klimatförändringarna.
- Det blir säkrare att färdas på våra vägar, bland annat genom fler mitt-räcken.
- Vi ökar också satsningarna på järnvägsinvesteringar, inklusive att vi på allvar sätter i gång att förbereda en satsning på höghastighetståg. Den nuvarande oppositionen kunde inte ens det namnet 2006 när vi tog över. Det var ett okänt begrepp i Sverige.

Den satsning som alliansregeringen nu sammantaget föreslår står i stark kontrast till de investeringsplaner för vägar och järnvägar som den socialdemokratiska regeringen under sin tid presenterade. Vi är några här

i dagens debatt, som Claes-Göran Brandin, Krister Örnfjäder och Karin Svensson Smith, som varit med under åtminstone tio år och minns den tidigare debatten om långtidsplanerna. Vi vet hur det har låtit, vet hur det har varit och vet hur det har blivit.

De tidigare planerna hade som främsta kännetecken att de alltid blev kraftigt försenade och att bara ungefär hälften av de utpekade projekten kunde fullföljas i tid, inte minst därför att planerna redan från början var så starkt underfinansierade av regeringen. Det var inte populärt när detta påpekades inför den senaste debatten om långtidsplaneringen i juni 2004 av bland annat Västsvenska Handelskammaren, men det var dessvärre ett alldeles korrekt påpekande.

Den dåvarande regeringen med Ulrica Messing som ansvarig minister kom till riksdagen med en långtidsplan som man påstod omfattade 381 miljarder kronor, men där det saknades runt 60 miljarder kronor. Ungefär lika illa och underfinansierat var det några år tidigare när den ansvarige ministern hette Björn Rosengren. Då sade Karin Svensson Smith att vi skulle satsa på järnväg och begränsa bilismen. Det var sju år sedan. Facit på denna tågsatsning fick vi för en tid sedan när Europeiska järnvägsunionen dömde ut Sverige som sämst i klassen när det gällde att sköta sitt järnvägsnät. Det blev resultatet av den tidigare planen.

På vägsidan har trafiken ökat. Den tyngsta och mest bränsletörstiga bilparken hade vi när alliansen tog över 2006. Koldioxidutsläppen ökade 2001–2008 under den förra regeringens tid från 18 till 20 miljoner ton koldioxid. Så ser verkligheten ut.

Nu har vi lärt av dessa misstag. Nu bygger vi inte planeringen på förhoppningar, lånefinansieringar och stora ord, där räntor och amorteringar gräver stora hål i de nödvändiga satsningar som också behöver göras under många år framåt och där förespeglade järnvägssatsningar går upp i rök.

När man tar del av oppositionens motioner och reservationer i vårt betänkande kan man konstatera att det egentligen inte finns några jättelika skillnader i vad vi strävar efter, ett väl fungerande och långsiktigt hållbart transportsystem. Men det är väldigt mycket retorik och försök att påvisa skillnader i oppositionens strävan efter att till varje pris ge intryck av att man skulle ha en politik som skulle ge bättre resultat.

Ni skriver om det regionala perspektivet. Det är lätt att instämma i för mig som centerpartist. Ni skriver om den viktiga busstrafiken. Det är lätt att instämma i det. Ni skriver om fyrstegsprincipen som innebär att man först ska titta på alternativa lösningar innan man bygger ny infrastruktur. Det är också lätt att instämma i det.

Men för den som är intresserad av vad oppositionen förmår uträtta när man sitter vid makten – när det är match och man ska vara bäst när det gäller, som Nina Larsson myntade i måndags – är det väldigt talande vad regeringen med stödpartier åstadkom under de tolv åren 1994–2006 då man faktiskt styrde landet och det var match.

Det var mycket prat och lite resultat. Vem minns inte Björn Rosengrens fantastiska påstående i motsvarande debatt för sju år sedan då han hävdade att endast begränsningen i form av tillgång till grävskepp och entreprenadmaskiner kunde sätta gränser för de väldiga satsningar på infrastruktur som den dåvarande regeringen skulle göra.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

Fru talman! Det blir lätt parodiskt när den samlade oppositionen skriver som man gör i reservation nr 1: ”Vi vill öka satsningarna på tåg och järnväg och vi vill fortsätta att” lyssna nu!” – på det sätt som gjordes i infrastrukturpropositionen 2001 – prioritera järnväg före väg.”

Ni lämnade efter er år 2006 Europas mest nedkörda järnväg, enligt Europeiska järnvägsunionen, och ett underhållsberg på vägsidan på 20–30 miljarder kronor.

Fru talman! Nu är det en ny majoritets uppgift att forma en bättre och mer långsiktigt hållbar transportpolitik. Jag ser redan fram emot en avstämning framöver om sju år eller så av vad vi åstadkom med den infrastrukturproposition som riksdagen nu ska ta ställning till.

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet i dess helhet och avslag på samtliga reservationer.
(Applåder)

Anf. 100 NINA LARSSON (fp):

Fru talman! Min farmors far emigrerade till Nordamerika någon gång i slutet av 1800-talet. Han hamnade där för att arbeta några år. Samtidigt skickade han hem pengar till släkten hemma i skogarna i Dalsland och Värmland. Det var kärva tider. Men tack vare möjligheten och driften att upptäcka nya världar och se vilka möjligheter som där kan ges klarade de sig rätt så bra.

Världen har alltid varit globaliserad. Sverige har nyttjat globaliseringens möjligheter på ett bra sätt. Vi har handlat, exporterat och importerat, rest bort och bjudit hit människor som har kommit till vårt land och berikat det.

Detta ständiga utbyte och denna handel har byggt upp vårt välstånd. Det är tack vare innovatörer, entreprenörer, gruvarbetare, skogshuggare, flottare och alla andra som bidragit till detta välstånd. Vi får inte glömma alla de kvinnor som genom den inte alltför jämställda historien har stått ut och bidragit till att föra samhället framåt. Det är människor som alla nyttjat transportmöjligheter som fanns och som uppfunnit nya.

Sverige är ett av världens mest handelsberoende länder. Det är så vi har byggt upp vårt välstånd. Det handelsutbytet kommer fortsatt att vara vår framgång. Det ställer höga krav på vårt transportsystem och infrastrukturen. Det är en av de avgörande delarna för att kunna hävda oss i en allt hårdare internationell konkurrens.

Infrastrukturen ger oss fantastiska möjligheter att knyta samman världen. Den ger möjligheter för människor att leva och verka och att utnyttja sin utvecklingskraft för att skapa välstånd. Transportsystemet står också inför flera utmaningar. Att motverka jordens temperaturhöjning är en av vår tids absolut viktigaste uppgifter.

Gränsöverskridande infrastruktur är en viktig del i denna infrastrukturproposition och inte minst i vårt betänkande. Det handlar om möjligheten att knyta Sverige samman med övriga Europa och på bästa sätt nyttja det som EU möjliggör genom rörelsefrihet för varor, tjänster och människor. Det kommer om något att stärka Sveriges internationella konkurrenskraft.

Regeringen har också tagit initiativ till att stärka samarbetet mellan Danmark och Sverige och mellan Norge och Sverige. Förra året gav man i uppdrag till vägverk och bankverk att kartlägga den gränsöverskridande infrastrukturen mellan Norge och Sverige. Det har också renderat i att man pekat ut en ny riksväg 16. Det kommer också förhoppningsvis framöver att få status som Europaväg.

Denna väg från norska gränsen via Värmland, Dalarna och slutligen Gävleborg ska enligt utskottet i detta betänkande tillhöra stamvägnätet. Detta är ett exempel på gränsöverskridande infrastruktur som på ett bra sätt kan främja utbytet mellan regioner och mellan Sverige och Norge. Vi behöver fortsätta detta arbete.

Regionerna har en nyckelroll i att möjliggöra människors utvecklingskraft. Genom att göra arbetsmarknadsregionerna större möjliggörs och stärks människors skaparkraft och jobbtillfällen. Flera kloka huvuden kan slås ihop, och nya konstellationer kan skapa underverk.

Infrastrukturpropositionen lägger ramarna och ger principerna för infrastrukturarbetet ända fram till år 2021. Nu pågår ett år av åtgärdsplanering med trafikverken och regionerna. Angelägna objekt och satsningar kommer att stötas och blötas gentemot varandra och de principer som slås fast i propositionen. Samhällsekonomisk lönsamhet, regionförstoring, att motverka jordens temperaturhöjning, användarfokus och transportslagsövergripande synsätt är några viktiga delar i denna proposition.

Den transportslagsövergripande ansatsen är helt avgörande för om vi ska kunna utnyttja hela transportsystemet på ett smart sätt. Det innebär att de 217 miljarder som går till utveckling av transportsystemet och infrastrukturen inte låses till ett särskilt transportslag. Alla angelägna objekt och satsningar kan stötas och blötas gentemot varandra enligt de principer som gäller.

Infrastruktur för till exempel anslutning till kombiterminaler och hamnar kan vägas mot nya järnvägsspår och nya vägbyggen. Transportsystemet hänger samman, och vi är alla beroende av olika delar i olika delar av vårt avlånga land.

Fru talman! Det finns mycket som skiljer sig i denna infrastrukturproposition gentemot tidigare varianter. En del är att möjligheter öppnas att ta ut olika former av brukaravgifter. Detta är bra. Det kommer att göra att flera angelägna objekt kan komma att bli verklighet genom att man kan hitta nya typer av olika finansieringslösningar.

Det kommer att ge mer infrastruktur att vi nu öppnar för större användande av vägavgifter. Det är angeläget.

En annan viktig del är att förbättra den ekonomiska styrningen. I propositionen slås fast att om förutsättningarna kraftigt förändras under pågående byggnation ska man kunna ompröva detta. Förhoppningsvis slipper vi uppleva det, men det är viktigt att vi ser de här obehagligheterna i vitögat i arbetet med att förbättra den ekonomiska styrningen.

Infrastrukturpropositionen lägger en offensiv grund för arbetet med transportsystemet till 2021 för våra vägar, för bärighet och tjälsäkring, för förbifarter, för våra järnvägar, för resecenter, för godstrafiken, för flyget och för sjöfarten.

Fru talman! Om min farmors far hade levt i dag hade han antagligen inte tagit båten över till USA. Men hans valmöjligheter hade i vilket fall

varit större. Transportsystemet utvecklas hela tiden. Nya innovationer och nya smarta lösningar kan också lösa de utmaningar som vi står inför.

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Jag vill avsluta med att säga att vi med denna proposition lägger en god grund för att skapa en infrastruktur för framtiden – ett effektivt utnyttjat transportsystem som möjliggör för människor att lyckas. Utmaningarna är många: att hindra jordens temperaturhöjning och att klara finanskris och allvarlig lågkonjunktur. Men detta är framför allt ett av flera verktyg för att få fler människor att tro på sig själva, att jorden är ung, att livet är ett äventyr och att allting är möjligt.

(Applåder)

Anf. 101 ANNELIE ENOCHSON (kd):

Fru talman! Att vara riksdagsledamot innebär att man är en van pendlare. Sedan nio år tågpendlar jag från Göteborg till Stockholm och tillbaka. Detta år har för oss långpendlare inneburit en enda lång träning i tålmod.

Förra året satt frustrerade tågresenärer fast ombord i mer än 26 000 timmar på försenade tåg. SJ:s snabbtåg X 2000 har blivit ett riktigt sorgebarn. I oktober var punktligheten bara 59 procent för X 2000. Det innebär att fyra av tio tåg inte kom fram i tid. Detta är inte acceptabelt!

Enligt Banverkets chef, som besökte oss i utskottet för att just prata om tågförseiningarna, beror förseiningarna till 60 procent på dålig eller undermålig infrastruktur och till 40 procent på operatörerna. Operatörerna måste ta sitt ansvar och se till att underhålla tågen kontinuerligt så att de inte går sönder så ofta. Sedan är det vårt ansvar som politiker att se till att Banverket får pengar till underhåll.

I denna infraproposition lägger vi 64 miljarder på drift och underhåll på järnvägar. Tyvärr har driften och underhållet varit eftersatt i många år under de socialdemokratiska regeringarna. Men vi i alliansen är bäst när det gäller, som Nina sade i måndagens debatt. Och nu gäller det att sätta till pengar!

Fru talman! Vi satsar inte bara på järnvägar utan också på att få vårt vägnät i nivå med övriga Europa. I denna infrastrukturproposition satsar vi 136 miljarder på drift och underhåll på vägar.

Som göteborgare är jag extra glad över de satsningar som görs på vägen till Göteborgs hamn och över projektpengar för en ny älvförbindelse – en vägtunnel under Göta älv som förbinder E 20 med E 6. Dessa pengar finns med i närtidssatsningen, som vi debatterade i måndags, men jag måste i dag ställa frågan om hur det nya rödgröna gänget ska få sina totalt motsatta åsikter att gå ihop. I Göteborg har Miljöpartiet starkt motsatt sig denna nya älvförbindelse. Varför vill Miljöpartiet hellre se köer med trafik som spyr ut avgaser än en trafik som flyter någorlunda fritt?

Kan inte Miljöpartiet se att utvecklingen går mot en renare fordonspark, att svenska utvecklingscenter och fabriker kan vara ledande i den utvecklingen och att ett vägnät med förbättrad kapacitet och standard inte ska demoniseras utan ses som en del i moderniseringen av transportsystemet? Är Socialdemokraterna beredda att i detta konjunkturläge

avstå viktiga väginvesteringar bara för att göra Miljöpartiet glada i förhandlingar om ett regeringsalternativ?

Väljarna i Göteborg vill gärna veta hur Miljöpartiet och Socialdemokraterna tänker i sitt nya samarbete i dessa viktiga frågor. Eller blir det som 2004? När investeringsplanerna då skulle fastställas ramlade älvförbindelsen i Göteborg ut i ett sent skede efter förhandlingar med Miljöpartiet.

I sin egen budgetmotion i år skriver Miljöpartiet att de ”avslår samtliga större vägprojekt i regeringens närtidssatsning, med undantag för riksväg 50 förbi Motala”. Om Miljöpartiet får vara med och bestämma blir det antagligen ingen ny älvförbindelse. Detta bör väljarna i Göteborg få veta.

Fru talman! Det är oerhört positivt att man förstärker barnperspektivet i infrastrukturplaneringen. Det är ett krav som vi kristdemokrater har drivit i många år och som nu blir verklighet. Det är viktigt att trafikmiljön känns trygg och säker för barn och ungdomar. Barn utgör en tredjedel av alla kollektivtrafikresenärer.

Regeringens styrning av transportverken anger två mål som preciserar ambitionen om tillgängligheten och säkerheten för barn. Det första målet är att öka andelen barn och unga som på egen hand kan utnyttja transporterna. Det andra målet är att prioritera åtgärder som syftar till att förbättra barns säkerhet. I Vägverkets strategiska plan för åren 2008–2017 anges att barns skolvägar ska prioriteras och att FN:s konvention för barns rättigheter ska tillämpas i all verksamhet.

Kravet på att en barnkonsekvensanalys ska göras vid alla beslut som rör barn ska ses som en utgångspunkt för ett långsiktigt och tålmodigt utvecklings- och förändringsarbete inom en verksamhet. De flesta barnkonsekvensutredningar som har genomförts inom infrastrukturens område har gällt gång- och cykelvägar, busshållplatser och gång- och cykelpassager. Därför krävs det ett fortsatt utvecklingsarbete och dokumentation inom detta område för att utveckla det mer.

I propositionen markerar också regeringen vikten av att alla personer med funktionsnedsättningar ska kunna resa med kollektiva färdmedel. Det är en viktig del av alliansens politik för att bryta utanförskapet i det svenska samhället.

Banverket och Vägverket menar att det är svårt att nå målet om att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar till 2010. Banverket nämner att de kan anpassa 20 av de 150 stationer som ingår i det prioriterade nätverket fram till 2010. Detta räcker inte. Därför har alliansregeringen gett Banverket i uppdrag att öka takten och se till att minst hälften av de prioriterade stationerna, alltså 75 stycken, ska vara anpassade år 2010. Detta kan ske bland annat genom de 150 miljoner som alliansregeringen sköt till i närtidssatsningen för just handikappanpassning av järnvägsstationer.

Fru talman! Trafiksäkerheten är viktig, anser vi kristdemokrater. Vi anser att alkoholens inverkan på trafiken är betydande och inte ska underskattas. Tyvärr tas det upp för lite om detta i infrastrukturpropositionen, och det med anledning av att man i proposition 2008/09:60 *Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar* berör detta mer utförligt. Detta ska vi debattera senare i vår.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

Jag anser dock att det gott kunde nämnas mer om alkoholens negativa inverkan även i denna proposition. Alkoholskadorna i trafiken kostar 11,8 miljarder varje år enligt Alkolåsutredningen från 2006. Varje timme åker mer än 500 personer omkring på våra vägar påverkade av alkohol eller droger, enligt MHF. Enligt vd:n i Vägverkets Region Väst åker 16 000 rattfulla förare på våra vägar varje dag. Det lär finnas 14 000 taxibilar i Sverige. Det är större chans att du möter en rattfull person än att du möter en taxibil.

Enligt Brottsförebyggande rådet har antalet polisanmälda rattfylleribrott ökat från 15 588 år 2004 till skrämmande 17 377 år 2006. Utvecklingen går åt fel håll. Det är viktigt att förbättra trafiksäkerheten genom att minska hastigheten, öka antalet mötesfria vägar och mötesseparerade vägar. Men alkoholens förbannelse i trafiken får inte underskattas.

Fru talman! Jag vill till slut ta upp sjöfarten och dess betydelse för infrastrukturen i vårt avlånga land och i vår avlägsna del av världen. Som transportslag är sjöfarten det alternativ som är minst utsträckning lämnar ett ekologiskt spår efter sig. Varken underhållskrävande räls eller asfalt behöver läggas på de naturliga vattenvägarna.

I förhållande till ett enskilt fartygs stora kapacitet när det gäller last blir utsläppen förhållandevis små. Energiåtgången för en sjötransport motsvarar endast en sjättedel per kilometerton av motsvarande vägtransport och halva energiåtgången i jämförelse med järnväg enligt Europa-kommissionen. Sverige har ett rikt utbud av vattenvägar via våra 44 000 kilometer långa kuster, kanaler, stora sjöar och naturliga älvar. Trots detta sker endast 8 procent av inrikes godstransporter med fartyg.

I Europa spelar inrikes sjöfart en stor roll för att avlasta vägnätet. 485 miljoner ton gods transporteras av över 200 företag på de inrikes vattenvägarna runt om i Europa. Ett fartyg på Göta älv eller kustgående från Göteborg mot Oslo kan lasta gods motsvarande 104 lastbilar, och ännu mer om man åker mot Oslo. Avlastningen från vägnätet behövs från både miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. På den kraftigt trafikerade vägsträckan av E 6:an mellan Oslo och Göteborg kör varannan lastbil från Norge mot hamnen i Göteborg för att därifrån skeppa gods vidare mot resten av världen. Varje dygn passerar enligt Vägverket 1 800 lastbilar Svinesundsbron på väg mellan Oslo och Göteborg. Om dessa transporter i stället företogs till havs skulle belastningen på väg och miljö reduceras kraftigt.

I en forskningsrapport från 2006 gjord på Internationella Handelshögskolan i Jönköping beräknar man att svensk sjöfart sysselsätter ca 220 000 människor. Rederier i Sverige har utvecklat världsledande kvalitetsstandard med tonvikt på sjösäkerhet och miljöeffektivitet. Sverige exporterar 80 procent av allt gods via sjöfarten.

Allt detta sammantaget visar hur viktig sjöfarten är för Sverige. Därför är det av största vikt att den får fortsätta att verka och utvecklas på en konkurrensneutral marknad, och där är tonnageskatten en viktig del. I mars 2009 kommer en proposition om havspolitik. Jag dristar mig att i dessa juletider uttrycka förhoppningar och önskningar om att tonnageskatten finns med i den propositionen.

Jag vill avsluta med att önska talmannen, kammarkansliets personal och vårt eget utskottskanslis personal en riktig god jul och ett gott nytt år. (Applåder)

Fru talman! För min del är det tredje gången gillt som jag diskuterar infrastruktur den här veckan. I dag ska vi debattera framtidens resor och transporter.

Sverige är ett avlångt och till övervägande del glest befolkat land. Vi är dessutom ett land som handlar väldigt mycket med vår omvärld, vilket är en förutsättning för vårt välstånd och våra jobb. Våra jobb utsätts dessutom för stark global konkurrens. Det gör att effektiva och hållbara transportkedjor som inkluderar väg, järnväg, sjöfart och flyg krävs för att minska kostnaderna för transporterna och för att transportsektorn ska ta sin del av klimatutmaningen och minska sina koldioxidutsläpp.

Det handlar också om att skapa förutsättningar för och stödja större arbetsmarknadsregioner till gagn för både kvinnor och män. Det handlar om att öka trafiksäkerheten och bygga bort olycksdrabbade vägstråk. Vårt transportsystem är till för att transportera både gods och människor på ett effektivt, säkert och hållbart sätt.

Den här propositionen bygger på fem viktiga inriktningar. Det handlar om användarperspektiv, ökade medel till transportinfrastruktur, realism och ansvarstagande, ett öppet och inbjudande arbetssätt och mer infrastruktur för pengarna.

För att skapa utvecklingsmöjligheter och förutsättningar för ett starkt decentraliserat samhälle med en utveckling som bygger på lokala och regionala förutsättningar kan man inte lita enbart på ett eller två transportslag. Vi behöver nyttja alla transportslag. Ett transportslagsövergripande synsätt där varje transportslag ska vara ett komplement i en väl fungerande transportkedja från skogsavverkningsplatsen till hamnen, från sommarstugan till kontoret på Kungsgatan eller från fiskeläget till butiken är en viktig komponent för att säkra detta.

Många resor och transporter börjar på en enskild väg eller kommunal gata med cykel, promenad, bil eller lastbil och fortsätter kanske på X 2000 eller ut på godspendeln till Göteborgs hamn för avslutas med flyg eller båt. Det handlar om skogsråvarans väg genom Sverige, det handlar om den svenska malmen och det handlar om möjligheter att utveckla turistbranschen i hela landet. Det handlar om att pendlaren som ska till och från jobben ska kunna känna tillit till transporterna. Byten mellan transportslag ska underlättas exempelvis via effektiva kombiterminaler, attraktiva resecenter och användandet av modern IT.

Tillsammans kommer det här att ge ett transportsystem som är miljöanpassat och ger lägre kostnader och därmed ytterligare bidrar till Sveriges goda konkurrenskraft genom att hela resan blir effektiv.

Fru talman! Det är oerhört viktigt att vi ser vilka möjligheter vi har att förenkla vardagen för alla dem som använder transporterna, företagaren, pendlaren, studenten och turisten. Regeringen sätter nu resenärens och godstransporterna i centrum. Vi åtgår ifrån användarens behov. Därför får inte administrativa eller geografiska gränser bli ett hinder för den här utvecklingen.

En utvecklad dialog mellan de olika trafikslagen, väg, järnväg, flyg och sjöfart, är avgörande för att skapa framtidens smarta kommunikationer. Det ökade regionala inflytandet och medansvaret kommer att vara avgörande för att göra rätt saker och ha fokus på användarna. Det är här vi knyter ihop de nationella investeringarna i vägar och järnvägar med

lokalt ansvar för cykelbanor, parkeringar och en trygg och säker kollektivtrafik med smarta bytespunkter. Det är ett ansvar som utgår ifrån vad regionens medborgare behöver och där näringslivet tar en aktiv roll i dialogen.

Det är på regional och lokal nivå som kunskapen finns när det gäller flaskhalsar och andra brister i infrastrukturen. Det är också på den nivån som ansvaret för kollektivtrafiken ligger av den anledningen att man har kunskap om människors ändrade och olika rörelsemönster. Därför finns också lösningar och prioriteringar tillsammans med den regionala nivån. Det är därför vi också skapar förutsättningar för medfinansiering i syfte att göra rätt prioriteringar.

Fru talman! Alliansregeringen har i propositionen till riksdagen föreslagit nya planeringsramar för åtgärder i infrastrukturen för nästa planperiod, mellan åren 2010 och 2021, med sammanlagt 417 miljarder kronor. 200 miljarder kronor har avsatts för drift och underhåll inklusive medel för enskilda vägar som får stora tillskott. Resterande del ska avsättas för nya investeringar i syfte att vidareutveckla transportsystemet för att just underlätta för oss alla som nyttjar transporter.

Det här är rejäla resursförstärkningar med riktiga pengar. Till skillnad från den förra socialdemokratiska regeringen som presenterade planeringsramar som var underfinansierade eller, som man till och med skrev, ofinansierade med över 65 miljarder kronor är de här ramarna solitt finansierade. Regeringen har prioriterat att föreslå en realistisk planeringsram. Det här är en grundförutsättning för att fortsätta arbetet med planeringen och stärka förtroendet för staten som part när det gäller infrastrukturinvesteringar. En realistisk ram stärker väsentligt förutsättningarna för att de angelägna åtgärder som prioriteras av regionerna och trafikverken i åtgärdsplanen verkligen kan genomföras.

Det är också avgörande att vi nu vidtar åtgärder för att få mer infrastruktur, det vill säga fler resor och fler transporter för varje statlig krona. Det handlar om förbättrad ekonomisk styrning, och det handlar om kostnadskontroll i stora projekt.

Statens agerande som beställare och hur staten är organiserad är också viktigt att identifiera. Hela planeringsprocessen ska också ses över i syfte att minska tiden för genomförande. Vi vet att tid är pengar.

Fru talman! Sjöfarten hanterar över 90 procent av all svensk export och import mätt i vikt. Det innebär att de flesta varor på väg till eller från Sverige transporteras med fartyg, vilket gör att sjöfartens roll för det svenska välståndet förmodligen inte kan överdrivas. Det är ett mycket effektivt transportslag, både ekonomiskt och miljömässigt. Men det finns naturligtvis fortfarande saker att göra även här vad gäller miljöåtagande.

För att ytterligare förbättra svensk konkurrenskraft, handel och företagsvillkor är det viktigt att landinfrastrukturen kring landets hamnar håller bra kvalitet. Det är viktigt med ett transportslagsövergripande synsätt så att gods och passagerare enkelt kan passera landets hamnar eller hitta effektiva kombiterminaler där man klarar av olika transportslag. Här har vi två utredningar, Kombiterminalutredningen och Hamnutredningen, som ligger till grund för det arbete som nu kommer att påbörjas i verken, ute i regionerna och på länsstyrelser.

Den internationella finanskrisen och lågkonjunkturen slår mot Sverige, och regeringens ekonomiska prognos förutspår negativ tillväxt nästa

år. I ett sådant läge är det viktigt att göra investeringar i infrastruktur som kan starta här och nu. Det betyder jobb i nuläget men också jobb med bättre konkurrensfördelar lite längre fram. Därför görs tjälsäkring och bärighetsåtgärder för industrins transporter. Flaskhalsar byggs bort, och åtgärder för ökad punktlighet i städernas spårbundna kollektiv görs. Det gör skillnad här och nu. Den närtidssatsning tillsammans med 1 miljard i extra satsning på drift och underhåll av vägar och järnvägar som presenterades för en vecka sedan lägger också en stabil grund för den långsiktiga planeringen.

Fru talman! Det är oerhört intressant att höra den socialistiska oppositionens synpunkter på infrastrukturpropositionen. Det är med intresse jag lyssnar på Ibrahim Baylan, som ska bygga ut E 22. Jag bara undrar: Tillsammans med vem? Är det återigen ett löfte att bygga E 22 där någon annan bestämmer, så att man återigen ska börja flytta pengar runt i Sverige för att få det hela att gå ihop?

Fru talman! Eftersom infrastruktur handlar om långsiktiga planer och investeringar är det naturligtvis viktigt att veta om det finns ett oppositionsalternativ och i så fall hur det ser ut, i synnerhet eftersom Socialdemokraterna och de dåvarande stödpartierna förra gången lämnade ifrån sig ett underhållsberg och en mängd angelägna men ofinansierade infrastrukturprojekt. Jag fann många kvarglömda spadtagsceremonier runt omkring i landet.

Fru talman! Det är på grund av detta naturligtvis inte möjligt att åtgärda allt på en gång. Men den proposition som regeringen nu lagt fram skapar förutsättningar för att utveckla och förbättra transportsystemet till fördel för människor och näringsliv i alla delar av landet.

Man ska se infrastrukturpropositionen som en del av ett stort reformarbete för hela transportpolitiken, och beslutet är grunden för att kommande planering ska kunna ske samlat och för att ge redskap och möjlighet att skapa en smart och effektiv transportsektor med ökat miljöansvar. Det gör vi genom åtgärder inom främst följande tre utvecklingsområden: infrastruktur, regelverk samt tillsyn och kontroll.

Fru talman! Därför görs en rejäl närtidssatsning i nästa års budgetproposition för att vi så snabbt som möjligt ska kunna lösa de mest akuta bristerna i infrastrukturen.

Därför inrättas Transportstyrelsen vid årsskiftet. Transportstyrelsen utgör ett första steg i riktning mot myndigheter med ett transportslagsövergripande perspektiv. Jag har stora förhoppningar om att detta ska visa sig leda till att de olika transportslagen ska kunna lära av varandra och att tillsynsverksamheten ska kunna effektiviseras.

Därför startar bolagen Vectura och Svevia sin verksamhet vid årsskiftet, vilket kommer att öka produktiviteten och förbättra konkurrensen på marknaden för väg- och järnvägsområdet.

Därför utreds nu trafikverkens kvarvarande verksamhet i syfte att pröva det offentliga åtagandet och att skapa en ändamålsenlig och effektiv organisation för statens uppgifter inom transportområdet. Ledordet för utredningen är ”transportslagsövergripande”.

Fru talman! Därför tillsätter också regeringen i dag en utredning för att titta vidare på förutsättningar och finansiering av höghastighetsbanor i Sverige.

Därför tänker regeringen också lägga fram förslag om konkurrens på spår i syfte att resenärernas och samhällets nytta ska öka genom ökad valfrihet, prisvärda resor och ett ökat utbud. Trafik som kan utföras på kommersiella villkor ska utgöra basen för trafikförsörjningen.

Därför har också regeringen tillsatt en utredning som ska se över vår 30 år gamla kollektivtrafiklagstiftning i syfte att formulera en ny reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken med just resenären i fokus. Också inom kollektivtrafiken bör vi se våra olika trafikslag som en helhet. Det ökade kollektiva resandet, som bör öka ytterligare, sätter också större fokus på en trafikslagsövergripande samordning av kollektivtrafiken. Resenären ska enkelt kunna byta både län och färdmedel så att hela resan fungerar. Därför har också regeringen gett kollektivtrafikhuvudmännen både i söder och i norr möjlighet att utveckla just kollektivtrafiken över länsgränserna.

Därför förbereder regeringen ett arbete för att i bred politisk dialog effektivisera planeringsprocesserna när det gäller byggande av vägar och järnvägar.

Vi ser också över statens ansvar för flyget. För att det ska vara möjligt att leva och driva företag i hela vårt land är goda förutsättningar för flyget mycket viktigt. För de flygplatser som staten inte bör ha ansvar för bör i stället ansvaret föras över till en regional nivå. Vi har goda exempel på detta. Halmstad, Kalmar och Norrköping hade statliga flygplatser som fördes över till kommunal regi, och dessa har givits en tydlig regional och lokal förankring, där även det lokala näringslivet fått en viktig roll. De statliga driftsbidragen förs samtidigt över till den regionala potten. Detta gör att man på regional nivå får göra prioriteringarna. Är det flygplatsen man vill satsa på, eller är det annat man vill lägga pengarna på, eller stärka infrastrukturen till och från flygplatsen?

Fru talman! Så snart riksdagen har fattat beslut kommer direktiv att ges till Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket eller i det sammanhanget så småningom Transportstyrelsen att upprätta ett gemensamt förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för transportsystemet mellan 2010 och 2021.

För Skåne och Västra Götaland kommer ett antal länsstyrelser och kommunala samverkansorgan att ges i uppdrag att upprätta förslag till transportslagsövergripande länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen, allt i syfte att skapa bra förutsättningar för framtidens resor och transporter.

(Applåder)

Anf. 103 IBRAHIM BAYLAN (s) replik:

Fru talman! Åsa Torstensson ska inte kasta sten i glashus när hon ondgör sig över att vi inte har presenterat en gemensam motion på detta område. Under de tolv år som Åsa Torstensson var i opposition tillsammans med de andra i de fyra borgerliga partierna lyckades de inte heller leverera något. Det är precis som det har varit tidigare, det vill säga att man här försöker berätta vad respektive parti står för.

Jag skulle vilja uppehålla mig vid en fråga till Åsa Torstensson, en fråga som hon inte själv berörde men där hon tidigare har varit tydligare. Det gäller frågan om finansieringen av infrastruktur. Åsa Torstensson

som företrädare för regeringen har vid tidigare tillfällen uttryckt att hon har förväntningar på en medfinansiering utöver den statliga ramen på 30–35 miljarder för infrastrukturen under de år som vi nu diskuterar. Jag skulle vilja veta hur hon resonerar. Vi befinner oss ändå i ett läge då varje prognos som kommer från Sveriges Kommuner och Landsting vittnar om allt större svårigheter att finansiera en god skola, en god äldreomsorg, en bra förskola och en bra sjukvård. Är det rimligt, Åsa Torstensson, att ställa betong, stål och asfalt mot fler lärare i skolan eller i förskolan eller för den delen mot fler läkare, sjuksköterskor eller undersköterskor i sjukvården? Åsa Torstensson, är det realistiskt, i ett läge då kommunerna har allt svårare att finansiera denna kärnverksamhet, att tro att de också skulle bidra med mångmiljardbelopp till den statliga infrastrukturen? Jag skulle gärna vilja höra hur realistiskt Åsa Torstensson anser att det är och om det är bra om hon via detta mer eller mindre tvingar kommunerna att göra nedskärningar i välfärden.

Anf. 104 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik:

Fru talman! Det är en oerhört viktig fråga som Ibrahim Baylan ställer. Jag har full förståelse för den oro som allmänt finns för statens finanser, för kommunernas finanser och för landstingens finanser när det gäller vad som ska prioriteras framöver.

När jag anger 30 miljarder är det 30 miljarder inte utifrån förväntningar utan utifrån det som i dagsläget är identifierat från olika regioner som kanske redan har lagt in ett antal miljarder. Det är olika kommuner som har tagit initiativ till att kunna gå över till brukaravgifter – alltså att man betalar när man åker över en bro eller genom en tunnel. Det är precis den del av finansieringen som gäller i Göteborg, Sundsvall och Motala.

I dag hade vi ett mycket positivt möte med företrädare för Mälardalsregionen, Sörmland och Östergötland och knöt ihop ett avtal med anledning av medfinansiering av Citybanan. Detta gjordes naturligtvis med mycket stor medvetenhet om de olika aktörernas roll i detta men allt i syfte att stärka deras egen arbetsmarknadsregion. Jag är helt säker på att kommunerna kommer att vara aktiva utifrån att de mycket självständigt har gjort egna värderingar som visar att de får ut ett mervärde till gagn för sina kommuninvånare och till gagn för företagen och så vidare.

Jag ska upprepa det som också står i infrastrukturpropositionen. Det är statens roll att finansiera infrastruktur i detta land, och det är dessa ramar som vi diskuterar i dag. Däremot har vi så här långt ungefär ytterligare 30 miljarder, och det handlar om medaktörer med annan finansiering.

Anf. 105 IBRAHIM BAYLAN (s) replik:

Fru talman! Det ska alltså tas ut avgifter från brukarna. Då är min fråga: Exakt hur stor andel, hur många miljarder, av dessa 30 miljarder räknar infrastrukturministern med ska komma direkt från kommuner och landsting?

Sveriges Kommuner och Landsting lämnade i början av veckan en begäran till regeringen om ett extra anslag på 8 miljarder under de kommande åren för att inte tvingas säga upp folk som vi vet behövs i sjukvården, i äldreomsorgen och i förskolan. Är det rimligt att i samma ande-

tag lämna förslag till riksdagen som antagligen kommer att klubbas igenom i morgon bitti eftersom ni har majoritet? Är det rimligt att man samtidigt som kommunerna kräver ökade statsbidrag för att upprätthålla kvaliteten i välfärden för att inte behöva säga upp människor ställer krav på dem att de ska gå in och finansiera statlig infrastruktur? Är det realistiskt? Är det rimligt? Vi är väldigt tydliga för vår del. Detta är inte realistiskt, det är inte rimligt, och det är definitivt inte bra.

Men jag skulle vilja höra från Åsa Torstensson hur stor andel av dessa 30 miljarder som hon räknar med ska vara direktfinansiering.

Fru talman! Jag avslutar med att yrka bifall till Socialdemokraternas reservation 4.

Eftersom detta är mitt sista inlägg under denna debatt ska jag passa på att önska kansliet, talmännen, alla ledamöter från trafikutskottet, trafikutskottets kansli och till och med statsrådet fru Torstensson, när hon har svarat på min fråga, god jul och gott nytt år.

Anf. 106 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik:

Fru talman! Jag kommer inte att hugga någonting i sten, Ibrahim Baylan, eftersom jag är mycket medveten om den oro som du beskriver. Under de närmaste åren kommer det att finnas ett oerhört stort tillflöde av nya medaktörer för medfinansiering. Detta är en plan som sträcker sig till 2021. Vi ska ha en öppen dialog om möjligheter till medfinansiering, där kommunerna, precis som man sade i Umeå, genom en regional delaktighet mycket tydligt kan genomlysna prioriteringar, kostnader och så vidare. Då ser de också ett mervärde i att kanske göra något lite extra som inte hade skett genom ordinarie nationell prioritering. Då ser de också hur deras egna pengar eller initiativ spelar roll.

Jag kan inte exakt ange fördelningen när det gäller till exempel medfinansiering med brukaravgifter. Det finns inte någon fastställd nivå, utan det pågår nu ett arbete i fråga om vilka avgifter som ska läggas på trafikkanterna i form av broavgifter eller tunnelavgifter. Men det pågår nu ett arbete om den exakta fördelningen. Men i runda slängar är det 30 miljarder som vi talar om så här långt. Bara i dag handlade det om en medfinansiering på 2 miljarder för Citybanan.

Slutligen: God jul!

Anf. 107 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik:

Fru talman! Åsa Torstensson använde Halmstad som ett bra exempel på när kommunen tar över ansvaret från staten när det gäller flygplatser. Jag tyckte att det var jätteintressant. Jag undrar om Åsa Torstensson har sett *Kalla fakta* om hur det gick till. Man slog ihop flygplatsen med bostadsbolaget, höjde hyrorna i det kommunala bostadsbeståndet för att finansiera underskottet på flygplatsen. Är det ett bra exempel? Ska andra kommuner göra likadant? Jag tror inte att hyresgästerna tycker att det är ett bra exempel i alla fall.

Jag har en annan kommentar. Åsa Torstensson nämnde älvförbindelsen och motiverade att ni hade er presskonferens om närtidssatsningen där.

Men känner Åsa Torstensson till den plan som Göteborgs Hamn har om att maximalt hälften av deras nytillkommande gods ska gå på lastbil? De vill ha en utbyggnad av Hamnbanan för att slippa mer lastbilstrafik i

Göteborg och för att det gods som de hanterar inte ska åsamka vare sig miljön eller klimatet någon skada.

Jag tänker övergå till min egentliga fråga, samma fråga som jag ställde i måndags. Jag har läst protokollet och försökt förstå, men jag begriper inte. När ni hade möte med transportministrarna förra tisdagen, var det så att Sverige blockerade för Danmarks möjligheter att införa kilometerskatt på lastbilar genom trängselkomponenten? Kilometerskatten är ju en del av fyrstegsprincipen, som handlar om att man med andra åtgärder än utbyggnad av infrastruktur kan åtgärda problem. Man kan få smarta kombinationer av väg, järnväg och sjöfart genom att låta lastbilstrafiken bli dyrare. Var det så att Sverige blockerade för Danmarks möjligheter att införa kilometerskatt på lastbilarna?

Anf. 108 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik:

Herr talman! Nu är vi där igen. Snabbt lämnar Karin Svensson Smith Sverige. Man är inte överens i den samlade socialistiska oppositionen, utan nu måste man göra ett EU-angrepp.

Det fanns ingen beslutspunkt om Eurovinjettsystemet som är kopplat till kilometerskatt. Det jag beskrev i trafikutskottet likaväl som i EU-nämnden var att vi har betänkligheter inför detta Eurovinjettsystem utifrån att det handlar om öronmärkning av pengarna, och det ifrågasätter vi starkt. Varje nation ska ha ansvar att göra sina egna prioriteringar. Det andra är att det är en felaktig rättslig grund. Man vill att transportministrarna ska ta detta beslut med kvalificerad majoritet i stället för finansministrarna med enhällighet. Alltså var det ingen beslutspunkt.

Det fanns heller ingen diskussion om vilka blockeringsmöjligheter som fanns. Kilometerskatten kan Sverige eller Danmark utifrån ett nationellt perspektiv välja att fatta beslut om oberoende av Eurovinjettsystemet. Det sambandet behöver inte finnas. Väljer Danmark att fortsätta att vara med i Eurovinjettsystemet kan det finnas begränsningar, men man kan också gå ur Eurovinjettsystemet eftersom Eurovinjettsystemet är frivilligt. Däremot passade jag på att få lite information om hur danskarna hade resonerat när de väljer att kraftigt sänka fordonsskatten, så att det blir billigare att köpa bil, och lägga avgift på alla vägar. Det är intressant ur ett svenskt perspektiv.

Anf. 109 KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik:

Herr talman! I de handlingar som Åsa Torstensson lämnade i trafikutskottet står det att det inte var ett självändamål med en uppgörelse om detta. En uppgörelse ska endast ske om den inte diskriminerar den tunga trafiken. Detta var regeringens övervägande. Jag förutsätter att du framförde det på mötet. Vad menar du med "inte diskriminerar den tunga trafiken"? Det är nog inte den tunga trafiken på spår eller sjöfart som du avser att inte diskriminera, utan det är på väg. Då blir det detsamma som att den blir förmånligare behandlad.

Jag vet att huvudmotivet för den danska regeringen och danska Folketinget handlar om att det kommer att ha ett klimatomöte i december nästa år. De vill vidta effektiva åtgärder för att bygga en infrastruktur för klimatsmarta transporter, som vid sidan av ekonomiska styrmedel är de mesta effektiva när det gäller att framföra transporter utan onödig klimatpåverkan.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

I Vägverkets EET-strategi är kilometerskatten central. I Klimatberedningen enades sju partier, det vill säga alla, om att införande av kilometerskatt på lastbilar är en förutsättning för att man ska nå klimatmålen. Det här är förvisso någonting som jag antar kommer i klimatpropositionen, men jag antar att man har frågat statsrådet Åsa Torstensson innan. Därför kan det vara intressant för oss att få besked. Du har berättat bara om invändningar mot skatten. Är statsrådet för att använda sig av en kilometerskatt – ja eller nej?

Anf. 110 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik:

Herr talman! Det är oerhört intressant. Vi diskuterar infrastrukturplaner för de kommande tio tolv åren, och en i den socialistiska oppositionen vägrar att ta en diskussion om den nationella planeringen. Men jag tar gärna en diskussion om EU-direktivet om talmannen godkänner det.

Jag sade mycket tydligt att det inte var något självändamål av den anledningen att vi är med i Eurovinjettsystemet som vi tycker i princip fungerar helt okej. Därför finner vi inte något självändamål i att gå vidare med en översyn, en förändring, av Eurovinjettsystemet, om det inte blir bättre. Det finns också en trängselfaktor i det förslag som något av länderna hade. Det förändrar i sig inte trängselsituationen utan blir enbart en fiskal sak. Man får alltså en intäkt på den nationella sidan. Man behöver inte vidta en enda åtgärd för att förändra trängselsituationen.

I det sammanhanget lade man trängselskatt bara på lastbil, inte någonting på lätt lastbil eller på bilar. Det fanns inget villkor för att skapa mindre trängsel. Det var bara en faktor som skapade intäkt på den nationella nivån. Det ska ses tillsammans med viljan att öronmärka detta till infrastruktur på ett sätt som Sverige inte är intresserat av. Vi tycker att vi ska bestämma över våra egna intäkter, inte EU, i det sammanhanget.

Anf. 111 TALMANNEN:

Jag kan förtydliga att replikerna här ligger i den absoluta utkanten av vad som betänkandet kan anses innehålla. Men vi brukar tillåta det så länge det åtminstone finns bäring på betänkandet. Vi gör det för att inte få för snäva debatter i kammaren.

Anf. 112 PETER PEDERSEN (v) replik:

Herr talman! Jag vill börja med att önska alla en riktigt god jul så att jag inte glömmer det.

Jag ska inte vara dålig på att infria mitt löfte från i måndags. Så länge Åsa Torstensson väljer att kalla oss för socialistopposition kommer jag att kalla er för högerregeringen. Jag ska göra högerregeringen nöjd med att hålla mig till nationell basis. Jag vill ha ett tydligt svar på frågan: Är det inte något verklighetsfrämmande att skriva, som i utskottsbetänkandet, att regeringen ska bjuda in olika intressenter att vara med och bidra till att bekosta olika investeringar och därmed påverka utformningen av dem, sett till vad vi håller på med? Det är omvänd OPS, att vi från det offentliga måste pumpa in pengar i systemet för att det ska funka. Vilka pratar vi om? Vilka intressenter är det som ska stå beredda att pumpa in pengar i investeringar, om inte det är landsting och kommuner? Eller är det Volvo som ska betala någon väg, eller ska Göteborgs hamn betala hamnbanan? Hur är det tänkt? Framför allt: Varför är det bättre om andra

lånefinansierar en viktig infrastruktur än att vi tar beslut om det i Sveriges riksdag? Jag har inte fått något svar på det fortfarande.

Nästa fråga: Varför kan högerregeringen inte peka ut strategiska hamnar och strategiska kombiterminaler utifrån de utredningar som finns? Däremot kan ni peka ut strategiska flygplatser. Förut kunde ni peka ut Bromma flygplats som speciellt strategisk.

Tredje frågan: På vilket sätt ökar framkomligheten på ett spår som har kapacitetsproblem bara för att man sätter in två eller tio tågoperatörer till som kan konkurrera om spåret? Kan vi få en förklaring på det? Ser ni inte en risk att sådant faktiskt kan hota interregional tågtrafik och därmed göra att fler väljer att ta flyget från Göteborg till Stockholm? Är det i så fall en bra åtgärd ur klimatsynpunkt?

Anf. 113 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik:

Herr talman! Peter Pedersen verkar inte må illa av att jag säger socialistopposition, medan andra uppenbarligen gör det.

Det viktiga är att vi skapar förutsättningar för en mycket tydlig regional relation. Det är ingången till att vi ska få tilltro till varandra, olika parter emellan. Medfinansieringen är en möjlighet när kommunerna gör sin egen värdering. Det finns ett mervärde i att göra en investering. Det kan vara en prioritering av en investering som samhällsekonomiskt kanske inte skulle prioriteras.

Medfinansiering är i det här sammanhanget ett brett perspektiv med en stor del av brukaravgifter i dagsläget. Kommunerna har just tagit initiativ till detta. Det var det som var en del av deras uppvaktning när de ville gå vidare med en viss del kommunal finansiering, men de lyfte också upp till debatt att ha brukaravgifter.

Hamnar är kommunala. En stor del av de flygplatser jag pratar om är statliga. Alltså gör vi nya strukturer för statens ansvar vad gäller en basinfrastruktur. Däremot skapar vi förutsättningar för att flygplatser ska finnas med i en transportslagsövergripande planering på länsnivå eller på regional nivå, var man nu hör hemma någonstans. Därav två helt vitt skilda ingångar.

Återigen: Hamnutredningen är en bra utredning. Det är därför den till så stor del ligger som underlag i infrastrukturpropositionen och nu går ut till regionerna som underlag.

Anf. 114 PETER PEDERSEN (v) replik:

Herr talman! Trots ett visst tidsöverdrag från infrastrukturministern fick jag inte speciellt mycket svar.

Jag ska alltså tolka det som det står här, att ni ska bjuda in olika intressenter att vara med och bidra till och bekosta olika investeringar. Då menar ni att vägtrafikanterna ska jubla och applådera för att de får betala brukaravgifter för att köra över en bro. Det är alltså det ni menar och ingenting annat. Det var intressant att höra.

Jag har inte träffat någon av dem som ska vara med och medfinansiera Citybanan som jublar och applåderar, utan de ser det som ett nödvändigt ont. Då säger ni att om de inte vill vara med och medfinansiera har det inte någon betydelse, för det handlar inte om att gå före i kön. Då kan ni ju skicka ut budskapet till alla kommun- och landstingspolitiker: Vägra att vara med och medfinansiera! Vi kommer att bygga de här vik-

Prot. 2008/09:52
18 december

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

tiga grejerna ändå. Det är ungefär vad ni säger, för det bara på marginalen, som grädde på moset, som kommuner och landsting ska vara med och betala. Så uppfattar inte de som sitter och beslutar i kommuner och landsting det hela och inte heller Sveriges Kommuner och Landsting.

Ni gör en stor grej av att ni skulle vara så mycket mer trovärdiga i er finansiering av satsningar i framtiden. På s. 51 i betänkandet framgår det tydligt att det enda ni egentligen klarar av är att visa på att det finns en samklang mellan planeringsramen och anslagshöjningarna för år 2009. Det är bara att läsa innantill på s. 51. Men ni försöker ge sken av att ni har säkerställt finansieringen av varje satsning på väg, järnväg, flygplatser, hamnar, kombiterminaler och vad det kan vara fram till 2021. Har ni då hittat på några egna budgetregler? Eller är det inte så att vi fastställer budgeten varje år här i riksdagen? Det har vi gjort under lång tid och kommer att göra det i framtiden. Är ert system något nytt mot det som varit tidigare, eftersom ni hela tiden pratar om underfinansiering? Man finansierar det man ska göra varje år.

Förklara gärna detta i sista repliken!

Anf. 115 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik:

Herr talman! Peter Pedersen kan gå tillbaka till de egna propositionerna. I era egna underlag står det "ofinansierat". I den första utgåvan av den ofinansierade propositionen stod det "56 miljarder". Det innebär att ni inte lade dit några pengar för att finansiera. I nästa proposition, som var en uppföljningsproposition, stod det "65 miljarder ofinansierade". Det var ert eget ordval som beskrev att ni inte hade bestämt hur det skulle finansieras och att ni inte hade finansierat det. Därför finns det naturligtvis ett underskott. Det får naturligtvis effekter på de ramar som vi nu fastställer. De kommer till viss del att också vara en del av finansieringen av projekt som inte tidigare har varit finansierade, naturligtvis av den anledningen att de har prioriterats en gång men inte är fullt finansierade. Jag kan som exempel ta väg E 45, som var ofinansierad trots att ni flyttade bort 13 olika projekt runt omkring i landet. Den här regeringen lägger in 700 miljoner extra till E 45 som riksdagen ska hantera, för det fattades pengar trots att 13 andra projekt fick stryka på foten, bland annat E 22 som Socialdemokraterna har sagt att man nu ska prioritera.

Jag vill bara säga om detta med Banverket, som jag inte svarade på, kontra konkurrens på spåren att Banverket har ett ansvar. Det är att spåren ska fungera. Men om tågen inte fungerar är det SJ:s ansvar. Därför har Banverket fått nya resurser under hela min period just för att sköta underhållet bättre, så att det blir till gagn för människor som väljer att åka tåg och ska fortsätta att göra det.

Anf. 116 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s):

Herr talman! För tids vinnande ska jag bara hålla mig till hamnar och sjöfart.

Regeringens besked, eller snarare avsaknad av besked, när det gäller hamnarna och sjöfarten är ytterligare ett sorgligt kapitel i berättelsen om regeringen som inte ville styra.

I juni 2006 tillsatte den dåvarande socialdemokratiska regeringen en utredning med uppdrag att identifiera hamnar av särskilt stor betydelse för det svenska godstransportsystemet. De hamnar som pekades ut skulle

ges prioritet från statens sida. Syftet med utredningen var utmärkt, att få en samlad syn på infrastrukturen till och från Sveriges mest strategiska hamnar. Detta är oerhört angeläget.

Väl fungerande hamnar är helt avgörande för Sveriges internationella konkurrenskraft. Sverige är ett litet och mycket utrikeshandelsberoende land. Över 90 procent av Sveriges import och export går via sjöfart. Om det uppstår brister i hamnanläggningarna eller i den anslutande infrastrukturen till dessa anläggningar slår det hårt mot den svenska ekonomin.

Utredaren Bengt-Ove Birgersson gjorde ett fantastiskt jobb. Regionala företrädare, näringslivsfolk och berörda myndigheter vittnar om en utredare som lyssnade, tog alla synpunkter i beaktande, lyssnade en gång till för att sedan skriva ihop ett förslag som i princip alla var nöjda med. Sällan har man sett en statlig utredning som fått så mycket beröm av remissinstanserna. Birgerssons utredning möttes bildligt talat av stående ovationer.

Vad gör då regeringen med det utomordentliga beslutsunderlaget? Givetvis ingenting. På ännu en punkt vågar man inte ta ställning. Det tål att upprepas att detta inte duger. En regering måste ha kraften att prioritera. En regering måste ta ansvar.

Det självklara hade varit att anamma Hamnstrategiutredningens slutsatser. I stället innehåller propositionen en lika lam som intetsägande formulering: En förbättrad infrastruktur till hamnarna är det mest centrala för det svenska transportsystemet och bör övervägas vid åtgärdsplanering. Vad innebär detta? Ska regeringen peka ut några få av de tio hamnar som Bengt-Ove Birgersson pekade ut? Vilka i så fall? Eller anser regeringen att man behöver utreda frågan igen? Det verkar ju vara populärt. Tror regeringen att man därigenom skulle få ett bättre beslutsunderlag än det som Bengt-Ove Birgersson redan tagit fram? Frågorna är många men svaren är väldigt få. Jag kan bara konstatera att hela havet stormar.

Herr talman! Sjöfarten är ett miljövänligt transportalternativ. Vårt land, som har Europas längsta kuster, borde kunna utnyttja denna tillgång på ett bättre sätt.

En betydelsefull del av gods som i dag släpas runt på våra vägar skulle i stället kunna ta sjövägen längs våra kuster samt i de större sjöarna och kanalsystemen. Det skulle gynna miljön och minska trängseln på vägarna. För att denna utveckling ska komma till stånd behöver Sjöfartsverkets prissättning när det gäller till exempel farleds-, fyr- och lotsavgifter ses över. När man lyssnar på branschfolk är det just detta som framkommer. Avgifterna ses som det avgörande hindret för att kunna konkurrera med vägtransporterna.

Regeringen gör en annan tolkning. Man anser att det är en massa krångliga regler som ställer till det för företagen inom inrikessjöfarten. Det behöver inte vara en helt felaktig slutsats, men efter mina diskussioner med folk i branschen förstår jag att det inte i första hand är regelbördan utan Sjöfartsverkets avgifter som gör att sjöfarten har svårt att ta upp kampen med lastbilarna.

Herr talman! För att utveckla inrikessjöfarten räcker det inte enbart att sänka avgifterna och minska regelbördan för rederiföretagen. Det behövs också investeringar i infrastrukturen på sjöfartsområdet. Det finns

Prot. 2008/09:52
18 december

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

ett antal intressanta projekt som är värda att se närmare på. Ett sådant är en utbyggnad av slussen i Södertälje. Genom ökad kapacitet där skulle man ge sjöfarten i Mälardalen en ordentlig skjuts framåt.

Den som letar i infrastrukturpropositionen efter liknande resonemang blir dock besviken. Det finns inga ambitioner att använda statliga medel för att stödja den gröna sjöfartens infrastruktur. Det är slående vilken passiv hållning regeringen har i frågan. Mönstret känns igen. Den här infrastrukturpropositionen är ett enda stort frågetecken.

Herr talman! Så var det detta med tomten som Annelie Enochson tog upp. Jag önskar, Annelie, att tomten kunde komma med tonnageskatt i säcken. Jag skulle vara den förste att applådera det. Men, Annelie, det kommer ingen tonnageskatt denna jul heller. Du och jag får bli lika ledsna och besvikna som alla barn blir när de inte har fått den julklapp de ville ha. Det tror jag att vi får leva med, för jag kunde nästan läsa mig till i den tonnageskattedebatt som var i veckan att finansministern lade locket på i frågan.

(Applåder)

Anf. 117 ANNELIE ENOCHSON (kd) replik:

Herr talman! Den enhet som ni i dag visar genom att inte ta replik på oss, kommer ni att visa den också när älvförbindelsen i Göteborg ska byggas? Kommer Socialdemokraterna åter att vika sig för Miljöpartiet som man gjorde 2004 i enhetens namn? Dina och mina väljare i Göteborg vill nog gärna veta det eftersom du, Claes-Göran, är Socialdemokraternas representant för Göteborg i trafikutskottet.

Min andra fråga gäller tonnageskatten. I tolv år satt ni vid makten. Under sex av de åren utredde ni tonnageskatten. Varför gjorde ni ingenting? Det hade aldrig blivit någon nettolönemodell om det inte hade tagits ett utskottsinitiativ. Det togs av borgarna i september 2000, så tack vare oss har vi en nettolönemodell.

Som Claes-Göran säkert vet pågår det en finanskris i Sverige. Det gör att man på Finansdepartementet har ganska mycket att göra. Tonnageskatten ligger inte högst på listan, men den kommer säkert.

Jag vill gärna ha svar på mina två frågor, tack.

Anf. 118 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Herr talman! Jag vet inte om jag får vara med och fatta beslut om älvförbindelsen, om vi ska göra det nu eller nästa mandatperiod. Du vet min inställning till älvförbindelsen, Annelie. Jag är helt på det klara med att vi måste ha en ny förbindelse över eller under älven i Göteborg. Jag är livrädd för det kaos som kommer att uppstå i Göteborg i sommar eller nästa sommar då man ska stänga ett av rören i Tingstadstunneln. Det är bara att konstatera: Vi måste ha en älvförbindelse.

Förhoppningsvis får vi en socialdemokratisk regering efter nästa val. Jag hoppas att den kommer att prioritera älvförbindelsen. Vi har diskuterat detta och vi står för en älvförbindelse.

Det är fullt att ljuga i kammaren! Det var inte de borgerliga som genomförde nettomodellen. Ni hade en man som hette Tom Heyman, om det känns igen. Han var moderat. Han var totalt emot allt vad nettomodellen hette och allt vad stöd till sjöfarten hette. Han diskuterar detta på nätet nu. I dag fick han ganska hård pisk av Redareföreningen.

Vi kan diskutera detta hur mycket som helst, men redarna i Göteborg vet vem det var som ställde upp för dem när det gällde nettomodellen. Det vet du också om, Annelie. Det var vi socialdemokrater som fick det stödet av redarna.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

Anf. 119 ANNELIE ENOCHSON (kd) replik:

Herr talman! Det här var intressant, för det Tom Heyman framför allt skrev om var tonnageskatten.

Jag fick inget svar på varför ni inget gjorde under era tolv år. Det hände ju inte så mycket. Som vanligt när Claes-Göran talar låter det som i ordspråket: Tomma tunnor skramlar mest.

Jag är precis lika otålig som Claes-Göran när det gäller tonnageskatten. Jag vill också gärna se den. Samtidigt är jag medveten om att Sverige har en finanskris och att Finansdepartementet jobbar dag och natt med den. Då ligger inte tonnageskatten högst på listan. Det respekterar jag.

Anf. 120 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Herr talman! Nu har vi fått ett nytt argument för varför vi inte har fått tonnageskatt. Det är finanskrisens fel. Men den kom för inte så länge sedan, och regeringen har haft tid på sig när det gäller den utredning som var klar. Säg i stället att utredningen inte var bra när det gällde tonnageskatten! Det skulle vara mer trovärdigt. Det är nämligen så att finansministern inte vill ha tonnageskatt. Så enkelt är det. Det säger alla i branschen. Det här är dessutom en fråga som man bara driver när man sitter i opposition.

Anf. 121 OSKAR ÖHOLM (m):

Herr talman! Det har sagts mycket klokt och en hel del mindre klokt i debatten. Jag ser att det är många på talarlistan, så jag tänker inte förlänga debatten mer än nödvändigt. Det finns dock en del saker som är värda att poängtera och understryka ett par gånger till.

Det vi talar om i dag är något som är mycket viktigt för många människor. Så är det ofta här i kammaren, men det finns tillfällen som i dag då vi diskuterar frågor som är själva förutsättningen för att allt annat ska fungera, för att vi ska få snurr på, eller i detta sammanhang kanske rull på, samhället. Att bygga vägar och järnvägar blir ett sätt att bygga förutsättningar för möten mellan människor och därigenom skapa tillväxt, företagande och framtidstro.

Jag väljer medvetet att uttrycka mig med stora ord – inte bara för att det roligare att tala om framtidstro än om till exempel tjälskador utan också för att jag tror att vi ibland behöver fundera på hur saker och ting hänger samman. Det är en sak att på allmänna plan diskutera ekonomiska ramar, planprocesser och andra spännande saker, men för de allra flesta handlar detta om frågor som är mycket mer vardagsnära än så. Man ställer sig frågan om bussen går i tid, om man kommer att fastna i köer på Essingeleden eller om man ska ta bil eller tåg. Det är den typ av diskussioner vi för med varandra till vardags var eviga dag.

Det är, herr talman, nästan som med vädret. Ni vet hur det är. Man står i hissen på morgonen med någon man inte känner. Då kan man alltid

prata om vädret. Det är något oförutsägbart som man inte kan påverka, och då finns det alltid åsikter och synpunkter.

Det faktum att vi börjar diskutera trafikfrågor på samma sätt sätter ljuset på ett problem. När vi klagar på det grådaskiga vädret utanför Riksdagshuset och önskar att det vore solsken inser vi någonstans att det är något som vi inte kan påverka. Om det har blivit samma sak när vi diskuterar trafikfrågor, om vi tycker att det är något som är oöverblickbart som vi inte kan påverka och som är oförutsägbart – även om vi i hemlighet drömmer om en förbifart eller vad det kan vara – är det problematiskt.

Det är samtidigt inte konstigt att det har blivit så här. Om man är efter år missar att göra de investeringar som behövs och tittar på när underhållsberg och flaskhalsar skapas blir det precis som med vädret – något oförutsägbart som vi inte kan påverka. Det mest glädjande med den infrastrukturproposition som vi debatterar i dag är att vi tar ett steg bort från det synsättet dels genom att höja ambitionerna jämfört med tidigare år, dels genom att se till att det finns verklig finansiering för det vi lovar.

Redan i den närtidssatsning som presenterades tidigare och diskuteras i måndags och vid andra tillfällen sätter vi ribban för detta genom att på bred front och i hela landet visa upp att vi sätter fart på en rad angelägna projekt.

Till de satsningar som görs och som är större än tidigare kommer diskussionen om medfinansiering som har varit uppe i debatten. Det är ett sätt att finna nya vägar bokstavligt och bildligt talat. Satsningar på drift och underhåll är också viktiga att understryka med kraftigt höjda anslag både på väg- och järnvägssidan. Det är naturligtvis också viktigt för att man ska få ut så mycket som möjligt av de investeringar som görs och har gjorts.

Allt detta är viktigt att poängtera och gå igenom. Många av mina allianskolleger har också gjort det vid många tillfällen, så jag ska inte dra det en gång till.

Vi har i dag en infrastrukturproposition för debatt och beslut som innehåller högre ambitioner, höjda anslag, verklig finansiering och en anledning att ännu mer understryka den helhetssyn som vi pratar så mycket om men kanske inte kommer så långt med, i alla fall inte när det gäller diskussionerna.

När vi diskuterar fastnar vi ofta på en fråga i taget. Det blir nästan alltid så i samhällsdebatten att det blir en konfliktyta i taget. Ska vi ha järnväg eller väg? Ska det vara anslag eller lån när vi finansierar? Ska det vara medfinansiering eller brukaravgifter? Ska det vara tåg eller bil, snabbtåg eller flygplan? Det är ständigt dessa konflikter som vi fastnar i.

Politik handlar ju om att peka ut riktningen och kunna prioritera, men politik handlar lika ofta om att inse att det väldigt sällan är antingen eller. I politiken handlar det nästan alltid om att kunna göra flera saker samtidigt.

Jag är glad och stolt över den här propositionen eftersom den förmår beskriva och ta tag i helheten, inte bara genom sin problemformulering där vi talar om transportslagsövergripande planer och synsätt utan också genom den analys som rimligtvis ligger bakom, nämligen att vi kommer att behöva göra flera saker samtidigt.

Man kan ju fundera över hur det hänger ihop med andra saker när man lyssnar på, inte bara i den här debatten, utan andra som har varit tidigare i dag. För några timmar sedan diskuterades under lång tid villkoren för svensk fordonsindustri.

Utöver regeringens stora krispaket till fordonsindustrin önskar andra ännu större räddningsmanövrar. Jag tror att man till och med ska spekulera med skattebetalarnas pengar för att gå in och äga olika företag i fordonsbranschen.

När vi nu börjar diskutera infrastruktur handlar det inte bara om att det saknas ett helhetsperspektiv. På vissa talare låter det nästan som om bilen ska förbjudas till vilket pris som helst, alldeles oavsett vad som görs när det gäller utsläpp och klimatpåverkan.

Man kan ju fråga sig varför man ska köpa en svensk miljöbil om stora delar av den här kammaren argumenterar för att man inte ska bygga några vägar att köra den på.

Då kommer man tillbaka till frågan om framtidstro.

Ibland låter vi debatter om trafik mest präglas av alla problem som vi förknippar med den. Det är ju viktigt att diskutera. Det blir ofta så, särskilt när vi diskuterar vägar och bilen – om vi nu ska ta upp det – trots att vi vet att bilen är det som får vardagspusslet att gå ihop för väldigt många människor i vårt land. Det gäller inte minst ett land som är så stort och glesbefolkat som vårt.

Det är klart att vi ska bli ännu bättre. Vi ska ha mer effektiva fordon, vi ska effektivisera trafikslagen och satsa på järnvägstrafik – allt det som vi pratar om för att se helhetsbilden.

Det blir lite löjligt om man slår sig för bröstet och säger att man ska rädda den svenska fordonsindustrin och att det är viktigt med fordonsindustrin och i nästa stund har en infrastrukturdebatt där grundtonen är att bilen ändå ska bort som transportmedel.

Helhetssynen handlar inte bara om förmågan att se att vi kommer att behöva vägar i framtiden. Det handlar lika mycket om att skapa förutsättningar för jobb och företagande i alla delar av ett stort och glesbefolkat land.

Om man ska lyckas med det kan man inte bara prata om hur man ska göra det lättare att pendla till jobbet. Man måste också fundera över vilken politik man ska ha för att det ska finnas företag att pendla till.

Den här propositionen är ett bra startskott och en möjlighet att göra trafikfrågorna till vad jag tycker att de är, nämligen en förutsättning för möten mellan människor och därmed ett villkor för fortsatt företagande och välbefinnande i vårt land.

Propositionen är en utgångspunkt för fortsatt planering och finansiering.

Anf. 122 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Herr talman! Jag såg inget annat tillfälle än detta. Jag skulle vilja ha reda på efter den diskussion jag hade med Annelie var Moderaterna står när det gäller frågan om tonnageskatt.

För att förtydliga vill jag säga att det jag sade om att det är en fråga som man driver i opposition inte gäller den opposition som sitter nu. Vi har drivit frågan om tonnageskatt hela tiden.

Det finns någon som har sagt att det är en fråga man bara driver i opposition. Den personen sitter på högerkanten. Därför är det intressant att få reda på var Moderaterna står när det gäller tonnageskatten.

Är det något som man kommer att vara påhejare av eller kommer man att gömma sig bakom finanskrisen, som vi hörde av Annelie tidigare? Det skulle vara intressant att få reda på.

Anf. 123 OSKAR ÖHOLM (m) replik:

Herr talman! När det gäller var de olika partierna står har vi på vår sida utgångspunkten att vi blir överens. Jag vet att det inte fungerar på det sättet på den andra sidan. Jag kan alltså inte ge betydligt annorlunda svar än vad mina allianskolleger har gjort.

Det finns säkert ytterligare möjligheter. Jag vet att det finns favoritdebattörer i just den här frågan.

Jag har inget annat svar än att detta är viktigt framöver.

Jag kan inte låta bli att ta upp det som Annelie var inne på, nämligen att det är lätt att prata om något som man hoppas ska komma så fort som möjligt när man själv har haft väldigt många år på sig att införa det. Det är en fortsatt prioriterad fråga. Vi hoppas att vi kommer framåt med den.

Låt mig koppla till det som jag pratade om i mitt anförande. Jag pratade om fordonsindustrin och vilka förutsättningar som kan finnas där.

Vilken roll tycker Socialdemokraterna att bilen ska ha, om man nu ska samarbeta med partier som inte vill göra något alls i den frågan? Eftersom kritiken från er sida så envetet handlar om att vi satsar för mycket pengar på vägar måste man ställa sig frågan: Ska det över huvud taget finnas några bilar framöver? Om man från oppositionens sida inte tycker det, varför pratar man då om att man är beredd att satsa skattebetalarnas och pensionärernas pengar för att köpa stora bilföretag? Det hänger inte ihop. Det här är ett lämpligt tillfälle att förklara varför man ska köpa en svensk miljöbil om man vill driva en infrastrukturpolitik där utgångspunkten verkar vara att bilen inte ska få finnas.

Anf. 124 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Herr talman! Om den borgerliga alliansen får fortsätta att hantera bilpolitiken i det här landet blir det nog inte så att vi kan köpa någon bil som tillverkas i Sverige och är miljövänlig. Det är kontentan av den diskussion som vi har haft de senaste dagarna. Från den borgerliga regeringen vill man inte göra någonting när det gäller att hjälpa de företag som finns.

Man har i sista stund kastat in ett antal miljarder. När man går igenom det är det inte alltid de pengarna.

Vi på den här kanten är överens om att vi ska ha tonnageskatt. Jag tror att jag pratar för oss alla. Det intressanta är att man inte gjorde någonting åt den utredning som fanns. Den är ju färdig. Säg i stället att utredningen var dålig så att man måste komplettera den. Säg det i stället. Ni är ju mästare på att tillsätta nya utredningar, fastän de tidigare utredningarna har kommit fram till något. Det är väl bara för att det är en socialdemokratisk regering som har sett till att de utredningarna har kommit.

Göm er inte bakom det för att inte genomföra någon tonnageskatt. Redarna väntar på detta. Det kanske blir med redarna som med bilarna,

att vi snart inte har några redare heller i Sverige. Vi har i alla fall inga svenskflaggade fartyg i Sverige.

Jag har haft den diskussionen med en av dina tidigare partivänner, Tom Heyman. Han är inte partivän med dig längre. Vi vet inte vilket parti han är med i. Han byter parti som man byter skjorta.

Vi är solklara med att vi vill ha tonnageskatt för att rädda svensk sjöfart.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

Anf. 125 OSKAR ÖHOLM (m) replik:

Herr talman! Jag konstaterar samma sak när det gäller det som kanske var den freudianska felsägningen om vad som ska drivas i opposition eller inte, nämligen att vi fortsätter att bereda frågan i Regeringskansliet. Utgångspunkten är att det är viktigt. I vilken ordning saker och ting kommer kan inte jag lova. Jag tror att vi är överens om att det är viktigt att gå vidare med frågan. Ni hade lång tid på er. Oavsett om det tar några månader eller något år till är det fortfarande betydligt snabbare arbetat än vad ni förmådde under er tid.

När det gäller kritiken att det kommer ett åtgärds paket för fordonsindustrin i sista stund konstaterar jag att det är det första större åtgärds paketet som lanseras i världen. Inte ens på andra sidan Atlanten har man lyckats komma helt överens än så länge.

Även när det gäller den frågan måste man fundera över hur det ska fungera efter ett val där man mot förmodan vinner gehör för en socialistisk politik med så oerhört stora skillnader i hur man ser på hur man ska utveckla inte bara fordonsindustrin utan hur man över huvud taget ska få vägtrafiken att hänga ihop.

Vilka vägar är det som inte ska byggas? Det hoppas jag att vi kommer att få svar på senare i debatten.

Anf. 126 LARS MEJERN LARSSON (s):

Herr talman! I dag öppnade jag lucka 18 i min adventskalender. Det betyder att det bara är sex dagar kvar till julafton. Jag längtar dit och tror inte att jag är den enda i kammaren som gör det.

I morgon är det sista dagen på terminen för oss riksdagsledamöter. När herr talman sänt sina varmaste julhälsningar till kammarens ledamöter skyndar vi oss härifrån för att åka hem till våra nära och kära för att fira jul. Några går, andra tar bilen, en stor del som bor långt från huvudstaden tar tåg eller flyg hem.

Riksdagsledamöterna är inte de enda som reser. Jul- och nyårshelgen är kanske den tid på året då vi svenskar reser allra mest. Vi packar våra väskor med julklappar och julmat och reser långväga för att träffa släkt och vänner. Det kan handla om julfirande i Kiruna, Ystad eller Kalmar eller ett trevligt nyårsfirande i min hemstad Karlstad i Värmland. Andra packar väskan med badkläder och åker längre bort, till Thailand eller Kanarieöarna, för att fly från julstressen och få lite sol och värme.

För många av dessa resenärer är flyget en nödvändig livlina. Flyget är i praktiken en del av svenskarnas internationella och nationella kollektivtrafiksystem. För Sverige med dess långa avstånd och glesa struktur är flyget ett viktigt komplement till övriga kollektivtrafiklösningar.

Det är smartare, herr talman, att åka tillsammans än att var och en åker för sig själv, som min kollega Christina Axelsson brukar säga. Där-

för är det oroande att staten successivt tar sin hand från flyget. I den infrastrukturproposition som vi debatterar i dag föreslår regeringen ett minskat statligt engagemang och ansvar för flyget och dess infrastruktur.

Förslaget säger att svenska flygplatser inte längre ska ägas av staten. I stället ska de berörda kommunerna ta över kostnaderna för drift och investeringar. Regeringen tvingar därmed kommunerna att ställa kostnader på mellan 20 och 30 miljoner årligen mot kommunal kärnverksamhet som skola, vård och omsorg.

Herr talman! Nu går vi med otäck hastighet in i det som kan bli den värsta lågkonjunkturen sedan 1930-talet. De svenska företagen gör sig av med omkring 5 000 anställda i veckan, och på ett år har arbetslösheten ökat med över 50 000 personer. Fordonsindustrin, skogs- och träindustrin samt byggindustrin har redan drabbats. Nu signaleras att även personal i kommuner och landsting kommer att få problem. Enligt en färsk undersökning av Nyheterna i TV 4 kommer två av tre svenska kommuner att tvingas göra neddragningar nästa år. Tusentals arbeten inom skola, äldreomsorg, socialtjänst, äldreomsorg och barnomsorg väntas försvinna när kommunernas penningförråd tar slut.

I ett sådant allvarligt läge är det viktigare än någonsin att kunna lita på staten. För att klara jobbkrisen måste staten agera stabilt, genomtänkt och ansvarsfullt. Att i det läget göra som regeringen och lägga ytterligare tyngd på kommunernas axlar genom att låta dem ta över kostnaderna för de lokala flygplatserna är för mig helt obegripligt. I stället bör regeringen satsa på kommunerna.

Herr talman! Om vi ska klara klimatkrisen är det viktigt att så mycket långväga resande som möjligt förs över från flyg till tåg. Vi socialdemokrater föreslår därför att två tredjedelar av de statliga infrastrukturinvesteringarna går till att bygga ut järnvägsnätet. Det ska jämföras med regeringens fördelning, där endast en tredjedel satsas på järnväg. Men även med en mycket snabb utbyggnad av järnvägsnätet kommer det under överskådlig tid att finnas regioner som saknar ett realistiskt alternativ till flyget. Vi anser att staten i dessa fall måste garantera god tillgång till flygtransporter. Om man kapar den livlina som flyget utgör äventyrar man hela regionens framtid.

Regeringen föreslår i sin infrastrukturproposition att statens ansvar ska begränsas till ett så kallat basutbud bestående av tio flygplatser. Bland dessa finns pålitliga kassakor som Arlanda, Bromma, Landvetter och Malmö-Sturup, flygplatser som tillsammans gjorde en vinst på över 1 miljard kronor år 2007. De statliga garantier som regeringen föreslår är alltså inget annat än ett hjärnspöke. I praktiken vill regeringen i allt väsentligt införa flygplatsverksamhet på marknadens villkor.

De flygplatser som i dag drivs av Luftfartsverket men inte kommer att ingå i basutbudet vill regeringen överlämna till hugade regionalintressenter. Om det saknas köpare, det vill säga om kommuner som i lågkonjunkturens spår väljer att prioritera skolan och omsorgen framför flygplatser som Skellefteå, Karlstad eller Örnsköldsvik, ges Luftfartsverket exklusiv rätt att besluta om flygplatsen ska få leva kvar eller inte. Det är alltså en nödutgång för kommunerna, och den enda som kan bryta plomberingen och öppna vägen till räddning är regeringen – i alla fall så länge vi socialdemokrater är i opposition.

Herr talman! Nu är det dags att knyta ihop säcken. Jag hoppas att mina argument har öppnat åtminstone någon lucka hos de borgerliga ledamöterna. Vi socialdemokrater röstar nej till regeringens hafsiga förslag om att föra över ansvaret för flygplatserna på kommunerna.

Jag ställer mig självfallet bakom alla socialdemokratiska reservationer men väljer för tids vinnande att yrka bifall till Socialdemokraternas reservation 39.
(Applåder)

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

Anf. 127 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Herr talman! Det var intressant att höra Mejern tala varmt om det svenska flyget. Jag delar i stor utsträckning åsikten att det är viktigt med flyg. Det är väldigt viktigt att vi har ett fungerande flyg.

Jag kan inte låta bli att fråga hur ni i den samlade vänstern ser på den framtida flygtrafiken i vårt land. Det finns andra partier i vänsterblocket som inte alls vill prata om ett framtida flyg, i alla fall inte så varmt som Mejern.

Lars Mejern säger att nu försvinner pengarna till det svenska flyget. Därför skulle jag vilja fråga om han kan hänvisa till var i betänkandet det står att vi minskar anslagen till flyget. Jag kan hjälpa honom lite grann på traven. Det sägs nämligen att anslagen nu förblir oförändrade och att vi kommer att ha en ny hantering om tre år. Var i betänkandet står om den hotbild som Mejern försöker få fram? Jag förmodar att det också kommer att stå i något lokalt pressmeddelande från Mejern där han hävdar detta. Kan han tala om varifrån han får sina så kallade uppgifter?

Anf. 128 LARS MEJERN LARSSON (s) replik:

Herr talman! Om jag har talat varmt om flyget kan jag då inte beskylla Jan-Evert för att han inte förstod det, för dialekten förstår han i alla fall. Mycket riktigt är jag livrädd för att vi inte ska ha kvar det transportmedlet för att kunna ta oss fram, alltså innan vi fått en ersättningstrafik.

Jag ska försöka tolka Jan-Evert Rådström rätt när han talar om den samlade oppositionen. Om han syftar på Miljöpartiet och att vi inte skulle vara överens vill jag säga att det är en lögn att påstå att vi och Miljöpartiet har skilda uppfattningar i den här frågan.

För orter där det inte finns ett tidsmässigt rimligt alternativ till flyget menar både vi och Miljöpartiet att staten måste ta sitt ansvar genom att hålla flygplatserna vid liv.

Anf. 129 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Herr talman! Det innebär att när vi får i gång en bra järnvägsinfrastruktur vad gäller exempelvis transporterna mot Norge, och järnvägstrafiken fungerar ypperligt mellan Stockholm och Oslo, då har till exempel Karlstad, enligt Mejerns synsätt, en tillförlitlig förbindelse och Karlstad flygplats kan läggas ned. Det kanske vi ska ta i ett lokalt pressmeddelande. Men det är inte alliansens uppfattning. Vi vill ha fungerande flygplatser ute i regionerna. Det är inte så att man ska välja endera, flyg eller tåg. Det finns skäl till att ha både flygplats och tåg. Men jag får nog efter Mejerns inlägg sätta mig i kammaren i kväll och skriva ett pressmeddelande om vad jag nu har hört.

Jag har fortfarande inte fått svar på var i detta betänkande det står om denna hotbild. Detta är ganska viktigt för svenska folket tror jag, när det hör på Mejern. Var finns i skrift denna hotbild om att vi tänker dra ned resurserna för flyg och flygplatser i Sverige? Var finns det i betänkandet? Om nu inte Mejern kommer att svara denna gång heller kan jag redan nu säga till dem som läser protokollet att det inte står någonstans. Det är fabler som Mejern producerar.

Anf. 130 LARS MEJERN LARSSON (s) replik:

Herr talman! Både jag och Jan-Evert Rådström är flitiga tågresenärer. Du vet lika väl som jag att det är katastrof. Det funkar inte. Sedan ni har tagit över är det förseningar i stort sett hela tiden. När vi får trafiken att fungera som ett tidsmässigt rimligt alternativ kan det hända att Karlstad inte kommer att få statligt stöd. Så är det; det förstår jag och håller med om.

Men jag anser att det är oroväckande att regeringen inte tar sitt ansvar för Sveriges luftburna kollektivtrafik. Jag tycker rent ut sagt att regeringens flygpolitik har havererat. Med tanke på den rådande lågkonjunkturen är det helt uppåt väggarna. Det är rent ut sagt tokigt att låta kommunerna ta över statens ansvar. Regeringen tvingar därmed kommunerna att ställa vård, skola och omsorg mot kollektivtrafiken och flyget. Jag tycker att det är felaktigt och dumt.

Anf. 131 LISBETH GRÖNFELDT BERGMAN (m):

Herr talman! Vi har nu debatterat Sveriges framtida transportpolitik och infrastrukturinvesteringar plus en massa annat i snart fyra timmar. Då har givetvis väldigt mycket blivit sagt. Med risk för att upprepa vad som tidigare framförts i debatten, framför allt av statsrådet, som nu inte längre är kvar, och mina andra allianskolleger tar jag ändå till orda i förvisningen om att bra saker förtjänar att sägas ett par gånger till.

Transportpolitik handlar om att skapa förutsättningar för ekonomiskt effektiva, långsiktigt hållbara och internationellt konkurrenskraftiga transporter för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det är då viktigt att ha ett trafikslagsövergripande synsätt och att på ett effektivt, säkert och miljövänligt sätt använda alla trafikslag, både för sig och i kombination.

Vi måste naturligtvis också utveckla ett bra samarbete mellan trafikslagen, låta regionerna medverka i utvecklingsarbetet och se till att människor och företag kan välja de bästa transportalternativen. Ledorden för en förnuftig, ekonomiskt försvarbar och hållbar infrastruktur måste som jag ser det vara långsiktighet, samordning, effektivisering, ökad konkurrens, kundanpassning, det vill säga människors och företags behov, och miljövänliga och klimatsäkrade transporter.

Men vi har inte endast de här ledorden för framtiden att ta hänsyn till. Vi har också ansvar för att ta hand om och underhålla det som finns. Tyvärr har tidigare s-regeringar lämnat efter sig ett underhållsberg av sällan skådad storlek på drygt 30 miljarder och stora hål i finansieringsbudgetarna för redan planerade projekt. Reparation av tidigare regerings försyndelser måste också läggas till listan.

För att uppnå effektivitet och pålitlighet i det svenska transportsystemet för näringslivets utvecklingsmöjligheter är det nödvändigt att skapa

nationella stråk för godstransporterna genom landet, vilka naturligtvis måste ha bra anslutningar till de viktigaste hamnarna och terminalerna för att underlätta omlastning. Det är också viktigt att de så kallade kapillära väg- och järnvägsnäten fungerar för att mata trafik till de här stråken. Därför är våra satsningar, både närtidssatsningen och den långsiktiga planen på enskilda vägar och mindre järnvägar, oerhört viktiga.

De enskilda vägarna är av avgörande betydelse, naturligtvis för jordbruk och skogsbruk, den råvarubaserade industrin och turismen, men också för andra typer av näringsliv och för möjligheterna för människor att bo och leva på landsbygden. Dessa vägnät spelar en stor roll i vägtransportsystemet genom att vara kapillärer – det är därför de kallas så – ut till de stora statliga vägarna.

Vi vet alla att slitaget har ökat på de enskilda vägarna på senare år, bland annat på grund av stormarna Gudrun och Per och önskat stora avverkningar och transporter av virke. Dessutom kan vi väl ana att framtida klimatförändringar också kommer att orsaka skador av olika slag. Därför finns det också en beredskap att skjuta till ytterligare medel för enskilda vägar under åtgärdsplaneringen.

Det är inte bara för att mata trafik till de nationella stråken som det kapillära järnvägsnätet har stor betydelse, utan också för järnvägens totala konkurrenskraft. Jag förutsätter att alla vet att Banverket tidigare har genomfört en utredning för att få fram förslag till åtgärder för att förbättra förutsättningarna för industrispåren. Nu går alliansregeringen vidare och ger Banverket i uppdrag att djupare analysera möjligheterna att också genomföra förslagen.

Att jag pratar så mycket om detta och de olika typerna av transport beror på att det finns ett starkt samband mellan alla transportslag. För att man ska få effektivitet måste allt fungera och samordnas, från väg och järnväg till kombiterminaler, hamnar och sjön, det vill säga sjöfarten, en av mina hjärtefrågor – äntligen kommer jag dit!

Sjöfarten är ett kostnadseffektivt och miljöbesparande transportslag sett till transporterat ton gods per mil, om man nu kan säga så – sjömil kanske det ska vara. Sjöfarten är en näring som arbetar på en internationell och starkt konkurrensutsatt marknad. Omkring 90 procent av världshandeln sker genom sjöfart. I det svenska transportsystemet har sjöfarten en viktig roll. Ungefär 85 procent av den transporterade vikten av all import och export fraktas av fartyg, lastfartyg och färjor. Det är inte så underligt egentligen, eftersom Sverige ligger där det ligger och ser ut som det gör. Vi har en väldigt lång kust i förhållande till andra länder och är också oerhört beroende av handel med andra länder, något som vi märker av rätt tydligt i dessa dagar.

Svensk sjöfart ska naturligtvis ha möjlighet att konkurrera där den internationella marknaden verkar. I stort sett alla EU-länder med sjöfartsnäring har någon form av tonnageskattesystem. Vi har inte det. Den politiska enigheten om att införa ett system av denna typ är stor. Vi vet alla att det i riksdagen häromåret gjordes ett tillkännagivande för införande av ett tonnageskattesystem. Själv har jag också motionerat i frågan.

Socialdemokraterna gör nu ett stort nummer av att alliansregeringen inte kommer till skott efter två år. Själv hade man sex års utredning och ytterligare sex år på sig att införa systemet, men vågade aldrig lägga

Prot. 2008/09:52
18 december

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

förslaget på riksdagens bord. Jag kan inom parentes nämna att utredningen inte var alldeles perfekt. Den håller på att kompletteras nu.

Det svenska sjöfartsstödet är bra, men visst inte lika bra för redarna som tonnageskatt och sjöfartsstöd. Alliansregeringens prioriteringar för arbetslinjen, för fler i arbete, för färre i utanförskap, för möjligheter för allt fler att leva på sin egen lön utan bidrag och för bättre pensioner har gått före kraven på tonnageskatt. Det är helt okej, men icke desto mindre är det långsiktigt för svensk sjöfart och svensk sjöfarts konkurrenskraft helt nödvändigt att finna ett system som harmoniserar mer med det europeiska och det internationella.

Det är inte alls på det sättet att vi skyller på finanskrisen, att det är därför det inte kommer fram nu, men samtidigt kan jag säga att det är klart att det inte har underlättat att få frågan högst på dagordningen när man har en krissituation för fordonstillverkningsindustrin, ett ökat antal varsel och en global finansiell kris. Så är det.

Något vi inte ska glömma är att det trots alla olika typer av skattesystem finns en tillväxtpotential i den svenska sjöfarten och framför allt närsjöfarten i Sverige såväl som i Europa. Närsjöfarten och de inre vattenvägarna har utnyttjats allra bäst och byggs ut allra bäst i andra delar av Europa.

En bra satsning på lokal infrastruktur, som jag tidigare var inne på, kommer att gynna och möjliggöra en ökad satsning på närsjöfart också i Sverige, och det är vad vi jobbar för. Dessutom finns det glädjande nog goda exempel på en gynnsam utveckling här hemma redan i dag när det gäller kollektivtrafik till sjöss och överflyttning av godstransporter från väg till sjö.

I Göteborg planerar Styröbolaget och Västtrafik för persontrafik med snabbgående fartyg i södra skärgården. Det är till en början från ön Vrångö till Saltholmen. Men ett nästa steg är att köra ända in till Göteborgs city miljövänligt och utan svall. Det är en katamaran byggd i kolfiber som är bekväm och bränslesnål som på försök har visat sig vara suverän för såväl passagerare som miljö.

Inte bara i Göteborg utan också i Stockholm finns goda idéer. Vägverkets färjerederi har föreslagit att vägfärjorna ska kunna ta en del av den tunga trafiken på vägfärjor mellan den södra och norra delen av Stockholm under den tid vägfärjorna har ledig kapacitet för att på så sätt göra ganska betydande vinster i tid och pengar. Det innebär minskade utsläpp och minskad energiförbrukning.

Herr talman! Det har varit en lång debatt fastän timmen inte är sen. Jag skulle trots det vilja ta upp ytterligare en dimension i propositionen och betänkandet. Det handlar om effektivisering av infrastrukturens planeringsprocess.

För ett antal år sedan var jag kommunalråd i Göteborg och hade ansvar för stadsbyggnad och bebyggelseplanering. Redan då oroades jag och har sedan dess oroats av att så många av våra infrastrukturprojekt, och inte bara de större, utan även de medelmåttigt stora men betydelsefulla, försenats onödigt länge med vårt system med dubbla procedurer och dubbla överklagandeprocedurer genom PBL och miljöbalken.

Vår lagstiftning är självfallet till för och ska gagna miljön och ska också öka enskilda individers påverkansmöjligheter men får tyvärr motsatt effekt när det gäller de praktiska resultaten i verkligheten. Tidsut-

dräkten vad gäller igångsättande av projekt gör att miljöpositiva effekter av till exempel byggande av en järnväg som ger samhällsekonomiska vinster försvinner upp i skyn.

Därför vill jag lyfta fram att det är glädjande och positivt att en utredning nu tillsätts i mars för att kunna komma med förslag att snabba upp processen för samhällsnyttiga infrastrukturprojekt. Det går nämligen att göra en hel del inom nuvarande system, men för en del andra saker krävs det eventuella lagändringar. Det är positivt att arbetet kommer i gång. Jag ser med tillförsikt fram emot detta.

Herr talman! Jag yrkar slutligen bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 132 PETER PEDERSEN (v) replik:

Herr talman! Jag har bara en kort liten fråga till Lisbeth Grönfeldt Bergman. Det gäller strategiska hamnar och kombiterminaler. Vi fick tidigare höra av ministern att orsaken till att man inte har pekat ut dem är att det har varit en kommunal angelägenhet.

Ni brukar ägna er åt historiska exposéer av vad vi har gjort tidigare. Jag konstaterar att en tidigare företrädare till Lisbeth Grönfeldt Bergman i trafikutskottet, nämligen Elizabeth Nyström, ställde följande fråga direkt till statsrådet Messing den 30 mars 2006 när vi diskuterade transporter: ”Hur kommer det sig att man inte kommer till skott i så många frågor? Det handlar om att specificera de prioriterade hamnarna och kombiterminalerna.”

När ni var i opposition drev ni på att det minsann skulle pekas ut vissa prioriterade hamnar och kombiterminaler. Sedan tillsatte den socialdemokratiska regeringen i juni 2006 med stöd av Vänsterpartiet och Miljöpartiet en utredning som kom fram med ett betänkande 2007 där man föreslog och pekade ut strategiska hamnar. Ni lägger det i malpåse och hänvisar till – om jag uppfattar ministern rätt – att det är en kommunal angelägenhet.

Vi diskuterar inte ägandefrågan. Lisbeth Grönfeldt Bergmans sade i sitt anförande är att det är viktigt att bygga strategiska hamnar och inte bara peka ut dem. Det handlar om att man ser till att det finns kapillärspår, vägar, järnvägar in och ut ur hamnarna. Jag uppfattar ändå en viss nyansskillnad här i beskrivningen om det är viktigt eller inte viktigt att peka ut hamnar och kombiterminaler.

Det skulle vara mycket tacksamt om vi kunde få ett klargörande av vad det är som gäller. Är det viktigt att vi har vissa hamnar och kombiterminaler som prioriteras när vi gör infrastrukturesatsningar? Då måste vi faktiskt också se till att de får hög prioritet.

Jag vill också påminna om att det gick ut på att det skulle vara åtaganden för dem som blev prioriterade och inte bara en massa rättigheter. Man skulle också ta på sig vissa uppgifter.

Anf. 133 LISBETH GRÖNFELDT BERGMAN (m) replik:

Herr talman! Jag tror att Peter Pedersen har uppfattat mig ganska rätt. Det är viktigt med de strategiska hamnarna. Det som gäller i nuläget är att regeringen inte ville gå vidare efter Hamnstrategiutredningens ganska tydliga utpekande av vilka som var riktigt strategiska och säga att det absolut bara skulle vara de.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

Det handlar om att se till att det skapas ett regionalt samarbete och att myndigheterna samarbetar regionalt för att ta fram planer så att man får dessa noder med ordentlig tillförsel av vägar och järnvägar och att man gör en gemensam plan för detta.

Det har redan visat sig att hamnarna har börjat samarbeta. Man har börjat diskutera hur man på bästa sätt ska kunna få ett transport-, väg- och järnvägsnät som kan svara mot de behov som finns.

Anf. 134 PETER PEDERSEN (v) replik:

Herr talman! Jag ska bara ta upp reservation 33 från s, v och mp om hamnar och reservation 36 av samma partier om strategiska kombiterminaler. Där säger vi i princip att vi tycker att utredningarna är väl avvägda. Men vi pekar på att kanske några områden till bör beaktas. Det gäller till exempel Stockholmstrakten, Vänerområdet och Norrköpings hamn.

Vi har inte låst fast oss. Men vi tycker att det ändå är rimligt att vi politiker kommer fram till beslut och inte hukar för att någon är missnöjd för att just den personens strategiska hamn inte blir utpekad. Det ligger i sakens natur. Ska man peka ut några strategiska hamnar kan inte alla vara strategiska. Då har man inte gjort någon prioritering.

Det är viktigt att man kommer till skott. Det är ungefär som Elizabeth Nyström sade. Det kan inte vara på stället marsch, utan vi måste komma till skott och våga fatta beslut i den här frågan.

Anf. 135 LISBETH GRÖNFELDT BERGMAN (m) replik:

Herr talman! Självfallet är Hamnstrategiutredningens underlag ett viktigt underlag vid åtgärdsplaneringen. Det är inget arbete som har gjorts förgäves.

Jag tror att man ute i landet jobbar mycket efter de utpekade hamnarna. Men att regeringen i detta skede, innan man kan se vad man kan få för pluseffekter i de olika regionerna, skulle gå ut och låsa sig vid dessa bedömde inte regeringen som riktigt klokt.

Vi tycker också att det är en bra tanke att inte låsa sig för dessa utan att se vad som händer i diskussionerna med verken regionalt med Hamnstrategiutredningens utredning som underlag.

Anf. 136 KRISTER ÖRNFJÄDER (s):

Herr talman! Det är en knapp vecka kvar till julafton. Dagligen, nästan timme för timme, får vi genom medierna och på annat sätt information om hur mycket som går åt fel håll just nu. Jag tänker på alla varsel och uppsägningar som drabbar många i Sverige och världen.

Vi här i riksdagen kan inte påverka allt som händer. Men vi har en roll i allt detta och ett ansvar som vi därför måste ta. Vi gör det genom att fatta beslut och utforma en politik som på många sätt påverkar utvecklingen vi befinner oss i och den framtid som vi vill se.

Herr talman! Ett av de verksamhetsområden som på ett mycket påtagligt sätt påverkar ett lands, en regions och en kommuns konkurrenskraft är dess infrastruktur. Jag pratar då om alltifrån flyg, sjöfart, tåg och väg till post och telekommunikationer – ja, allt som vi har byggt upp och kommer att bygga upp för att Sverige, regionerna och kommunerna ska fungera kommunikationsmässigt. Vad vi gör i dag kommer i hög grad att påverka hur vi kommer att ha det i morgon.

Hur ser det då ut, herr talman? Det är ömsom vin, ömsom vatten. En del av Sverige har bra förbindelser. Andra har sämre. Jag tänker här prata om en del av Sverige som har det sämre och som behöver ett antal investeringar för att möta framtiden.

Herr talman! Jag tänker prata om Kalmar län och den sydöstra regionen av Sverige. Regeringen och dess partiföreträdare har slagit sig för bröstet i många olika sammanhang och sagt att de i sitt förslag har gjort en historisk satsning. Det är inte sant.

Men om så vore: Hur har de så kapitalt misslyckats med att se behovet av investeringar i Kalmar län och sydöstra Sverige? Jag vet att de har fått all tillgänglig information, men tydligen har de inte tagit den till sig. De har missat att Östersjöregionen i ett decennium nu har varit ett av Europas starkaste tillväxtområden. De har missat att en satsning på infrastrukturen i sydöstra Sverige också är en satsning på ekonomisk tillväxt och utveckling i hela landet samt grunden till en fördjupad integration med länderna kring Östersjön.

Herr talman! Regeringen har satt upp övergripande mål som sedan har preciserats i sex delmål. Dessa är hög transportkvalitet, tillgängligt transportsystem, säker trafik, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportsystem.

Varför finns inte E 22 med där? Hur har man kunnat undvika att få med Tjustbanan och Stångådalsbanan, som går igenom hela Kalmar län, med sådana utgångspunkter? Eller, herr talman, är detta bara ord utan innehåll?

Herr talman! Det finns ett alternativ till den borgerliga regeringens förslag. Det är det socialdemokratiska förslaget som är på 457 miljarder att jämföras med den borgerliga regeringens förslag på 417 miljarder under motsvarande tid. Det socialdemokratiska alternativet ger möjlighet att satsa på E 22, som är en livsnerv hela vägen från Trelleborg till Norrköping.

Det behövs fyra röster från den borgerliga alliansen för att få med E 22:an i sin helhet. Jag förutsätter att de rösterna finns. Jag grundar det på att bara i mitt hemlän, Kalmar län, finns det fyra borgerliga ledamöter som i många sammanhang har sagt att de ska göra vad de kan för att förverkliga en satsning på hela E 22:an. Nu är det upp till bevis. Det är bara att rösta med det socialdemokratiska alternativet till finansiering av transportinfrastrukturen under åren 2010–2021.

Det ger också en möjlighet att göra nödvändiga investeringar i Tjustbanan, Stångådalsbanan och Kust-till-kust-banan. Det gäller alltså Tjustbanan och Stångådalsbanan, som Centerpartiet garanterade att investera i före valet och vars behov de lovade att lösa.

Herr talman! Det skulle ge en möjlighet för Kalmar län och den sydöstra regionen att också få del av en nödvändig regionförstoring och utvidgade arbetsmarknadsregioner – allt det som regeringen säger sig vilja göra i den bok som vi i dag tar ställning till.

Med detta, herr talman, vill jag önska alla en god jul och ett gott nytt år.

(Applåder)

I detta anförande instämde Christer Engelhardt, Désirée Liljevall och Dan Nilsson (alla s).

Anf. 137 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Krister Örnfjäder är en gammal kamrat i trafikutskottet som har varit med i många debatter av det här slaget. Därför blir jag lite förvånad.

Ömsom vin, ömsom vatten tyckte du att propositionen innehåller. Det var ett mycket bättre betyg än det vi har fått av oppositionsföreträdarna tidigare. Det fanns i alla fall lite vin. Men eftersom du kommer in på detta med att vi har glömt bort vissa saker måste du ändå ha varit borta en tid från arbetet i trafikutskottet. Tydligt har du ju inte förstått att det här handlar om en inriktningsplanering.

Vi slår fast en ram på 417 miljarder kronor. Sedan kommer det ett uppdrag till regionerna, till Banverket och till Vägverket att nu sätta i gång och kolla vilka projekt som är mest samhällsekonomiskt lönsamma och vad det är vi ska satsa på.

Det var extra vågat av dig att ta upp E 22:an, tycker jag. Det är det projekt som din regering för några år sedan lyfte ut ur planen för att i stället satsa på E 45:an bort till Göteborg, med våldsamma protester nere i Kalmar som följd naturligtvis. E 22:an är ett angeläget projekt. Jag utgår ifrån att det kommer att prioriteras både i Kalmar län och av Vägverket. Men vi har också många andra projekt runt om som är angelägna och som säkert kommer att rymmas i den satsning som vi nu gör eftersom det är ett så stort paket som vi satsar på.

Men ta saker och ting i rätt ordning! Nu röstar vi om en inriktningsplanering på 417 miljarder kronor. Vi röstar inte om enskilda projekt, vare sig om Dalabanan – som Kenneth Johansson kommer att tala väl om alldeles strax – eller om Ostkustbanan, som jag kan tala väl om. Jag kan också tala väl om många andra stora projekt i södra Norrland. Det är ju väl. Det är jättebra. Vi har många angelägna projekt.

Problemet med de tidigare långsiktiga infrastrukturplanerna var att de hade som främsta kännetecknet att de var underfinansierade, att ungefär bara hälften blev genomförda och att allt sköts på framtiden. Nu har vi en regering som inte intecknar framtiden på det sättet utan satsar på att göra det man ska, men man tar saker och ting i rätt ordning.

Anf. 138 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Herr talman! Jag tycker inte alls att det är extra vågat att jag tar upp E 22:an. De som var med under den tiden måste vara mycket väl medvetna om att jag protesterade mot den lösning som den dåvarande regeringen valde när man skulle prioritera satsningen på Trollhättan.

Jag hade ingenting emot själva satsningen som sådan. Men jag sade klart och tydligt både här och i debattartiklar att det inte är någon lösning att flytta pengar mellan olika objekt. Det är precis samma resonemang som jag fullföljer här. Man flyttar bara ett problem från ett ställe till ett annat. Detta kan inte vara någon hemlighet.

Jag har hela tiden strävat efter att E 22:an i sin helhet ska få en mycket bättre standard än den har i dag eftersom den har den uppgift som den har: att tillgodose sydöstra Sverige med bra förbindelser.

Det andra kan inte heller vara någon hemlighet. Jag har hela tiden vid olika tillfällen påpekat att Kalmar län vid många sådana här planeringar blivit bortglömt. Inte heller det är någon hemlighet – inte alls. Här handlar det om att tillgodose behov. Nu har man från Centerpartiets sida och

även från andra partier sagt att man är de som garanterar att Kalmar län den här gången ska få mer. Jag ser inte det resultatet, och det är det jag påtalar.

Sedan kommer man och säger att man inte väljer ut olika objekt. Varför pekade man inte ut det här i måndags när man skulle göra den här berömda korttidssatsningen? I stället tog man bort de 250 miljoner som fanns till Tjustbanan och Stångådalsbanan. De fanns 2008 och 2009. De är borta. Varför använde man inte dem åtminstone? Jag påtalade det också, och fick inget svar vid det tillfället. Vi är bortglömda. Jag tycker att det skulle finnas med.

Anf. 139 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Det hedrar verkligen Krister Örnfjäder att han protesterade kraftfullt mot hur regeringen Persson bar sig åt, inte bara mot E 22:an utan mot ytterligare tolv projekt runt om i landet som de sopade bort för att kunna klara E 45:an i Göteborg. Det var också ett bra projekt, men sättet att göra det på var alldeles åt skogen. Det hedrar dig att du protesterade mot det.

Du kommenterade inte det jag påpekade i mitt första inlägg, nämligen att detta är en inriktningsplanering. Vi anslår 417 miljarder. Vi uppdrar till regionerna, Banverket, Vägverket och allihop att nu sätta i gång med åtgärdsplaneringen och lyfta fram de projekt som är angelägna. Att inte Tjustbanan och Stångådalsbanan nämns – det var för övrigt vår tidigare partisekreterare Åke Pettersson som utredde dessa så förtjänstfullt och satte i gång arbetet – beror på att era planer, som Ulrica Messing och Björn Rosengren presenterade med pukor och trumpeter, var så underfinansierade. Det fanns inte pengar. Det var lånebaserat, och då försvinner de naturligtvis när man inte har pengar i budget år från år att klara detta. Det var helt logiskt.

Den här regeringen prioriterar satsningar också nere i den sydöstra regionen. Man lyfter till exempel upp Ronneby som en nationell flygplats för att ha en tyngdpunkt också i sydöstra Sverige på flygsidan.

Kom igen om ett år, Krister Örnfjäder, när vi har åtgärdsplaneringen på plats! Jag är övertygad om att den här regeringen kommer att se till att regionerna runt om i Sverige får ett mycket bättre läge än vad den tidigare regeringen förmådde åstadkomma.

Anf. 140 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Herr talman! Kom igen om ett år! Det har jag hört under de här två åren som har gått. Jag har varit med i samma diskussion varje år. Jag tar tillfället i akt. Ni har hela tiden klagat på oss under åren som har gått och sagt att vi inte har gjort tillräckligt. Då tänkte jag att ni snart skulle börja leverera. Jag var med i debatten 2006. Kom igen när infrastrukturpropositionen ska levereras! Jag var med 2007. Kom igen när propositionen ska levereras! Då var den försenad.

Åren 2008 och 2009 fanns det pengar i budgeten, men ni hade ansvar för hur de pengarna skulle användas. Hela infrastrukturen finansieras ju år från år. Ni har tagit bort de pengarna. Ni har använt dem till skattesänkningar i stället. Ni hade kunnat låta 250 miljoner vara kvar till vår bana i stället för att sänka skatten. Svårare än så är det inte.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

Jag tycker att ni duckar för problemet och använder en helt felaktig argumentation. Vi har exakt samma budgetsysteem som ni har. Ni har exakt samma budgetsysteem som vi alltid har. Om det råkar bli så nu att budgeten går åt skogen för er kommer utrymmet naturligtvis att bli mycket sämre för er också att kunna finansiera era utlovade satsningar. Precis på samma sätt fick vi vid ett antal tillfällen backa från våra utlovade satsningar därför att pengarna användes till annat.

Jag säger inte att vi gjorde tillräckligt, men vi var alla med och gjorde prioriteringen hur pengarna skulle användas vid varje budgettillfälle. Det kommer ni också att få göra nu. Jag har ett väldigt bra minne av hur de här tolv åren administrerades. Jag vet när utrymmet att göra den här typen av investeringar började komma, och det var inte förrän 2003 som vi hade det ekonomiska utrymmet trots att ni alltid pratar om våra tolv år. Nu ska vi leverera.

(Applåder)

Anf. 141 CHRISTER ENGELHARDT (s):

Herr talman! I propositionen *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* skriver regeringen som sin bedömning på s. 56 under rubriken Livskraftiga landsbygder: ”Infrastrukturpropositionen utgör en del i regeringens arbete med att stärka landsbygdens utvecklingskraft. Sveriges landsbygdsområden spelar en central roll för råvarutillførseln till Sveriges viktiga exportindustrier och för livsmedelsförsörjningen. Landsbygden är viktig för rekreation och en växande besöksnäring och bidrar med attraktiva miljöer som stärker landets tillväxtområden. Transportsystemet behöver vårdas och utvecklas för att möjliggöra för människor att bo och verka i olika landsbygder samt för att säkra utvecklingen av näringslivet även utanför de stora tätorterna.”

Gotland är i högsta grad ett glesbygdslän som ska omfattas av regeringens bedömning för att stärka Gotlands utvecklingskraft. Det är därför positivt och glädjande att regeringen och trafikutskottet tar upp frågan om Gotlandstillägget och att detta är en prioriterad fråga.

Men för att åstadkomma en positiv regional utveckling på Gotland är också en väl fungerande färjetrafik nödvändig. En god tillgänglighet när det gäller turtäthet, biljettpriser och kvalitet är faktorer som mer än något annat har betydelse för Gotlands utveckling, tillväxt och skapande av arbetstillfällen.

Den gotländska färjetrafiken har under åren varit ett stort samtalssämne. För Gotland och dess invånare, för turismen och det gotländska näringslivet är färjetrafiken en naturlig och avgörande del i de nödvändiga kontakterna och kommunikationerna med det svenska fastlandet och vår omvärld. Våra viktiga flygförbindelser kan aldrig ersätta färjetrafikens kapacitet när det gäller resor och frakttransporter.

Den senaste upphandlingsprocessen har på uppdrag av Näringsdepartementet utvärderats. *Anbudsörfarandet för Gotlandstrafiken, N2008/413/TR*, presenterades den 3 september 2008. I utvärderingen skriver man i sammanfattningen: ”I en utvärdering av detta slag är det ofrånkomligt att analyserna berör balansen mellan servicenivå och kostnad (både ekonomiskt och i form av exempelvis miljöpåverkan).”

Som en följd av detta nämner man i utvärderingsunderlaget kostnadsminskningar genom en längre överfartstid. Man nämner också exempel på kostnadseffektivitet med färre antal turer och så vidare.

Herr talman! Det är anmärkningsvärt att Gotlandstrafiken ska behöva dras med dessa ständiga ifrågasättanden. Gotland är beroende av en färjetrafik med en långsiktig, stabil och hållbar lösning.

På Gotland har samtliga partier i kommunfullmäktige tillsammans med myndigheter och organisationer ställt sig bakom ett antal viktiga krav angående färjetrafiken för att garantera en långsiktig och hållbar utveckling på Gotland. Dessa krav är bland annat

- trafik till två hamnar,
- basstrafik med två dubbelturer per dygn på den norra linjen och en dubbeltur per dygn på den sydliga linjen och en överfartstid på cirka tre timmar,
- konkurrenskraftiga och låga vägpriser för gotlänningar, besökare och godstransporter, och kostnaderna ska inte överstiga vad det kostar att transportera motsvarande sträcka på landsväg,
- att merkostnaden för gods i färjetrafiken måste neutraliseras och
- att fartygen ska vara säkra och komfortabla – nuvarande nivå är minimistandard.

Jag upprepar för trafikutskottet, och vänder mig även till näringsutskottet som tidigare i dag debatterade näringsutskottets betänkande 2008/09:NU2 *Regional tillväxt*, att färjetrafiken är oerhört viktig för Gotlands utveckling som kommun, län och region. Statens ansvar och insatser för färjetrafiken till och från Gotland måste ses lika mycket som en näringspolitisk satsning som en trafikpolitisk fråga.

Riksdagen ställde sig bakom skrivningen utifrån den transportpolitiska propositionen *Moderna transporter*, prop. 2005/06:160, med trafikutskottets betänkande 2005/06:TU5 där det står på s. 124 att läsa: ”Utskottet vill inledningsvis understryka att staten har ansvar för att det finns likvärdiga transportmöjligheter i hela landet samt att detta gäller även Gotland. I detta avseende får Gotland inte ges sämre villkor än övriga landet. Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet ersätter de vägar och broar som samhället ställer till förfogande utan kostnad för nyttjande i övriga landet.”

Mycket av det som ett samlat Gotland ställer som krav på Gotlands-
trafiken har sin grund och sitt stöd i trafikutskottets tidigare skrivning och ställningstagande i betänkandet *Moderna transporter*. Jag har då förväntat mig att regeringen i sin stora infrastrukturpolitiska proposition skulle kunna åstadkomma skrivningar om den gotländska färjetrafiken, men inte med ett ord nämner regeringen den gotländska färjetrafiken avseende konkurrenskraftiga och låga vägpriser för gotlänningar och besökare och att kostnaden inte ska överstiga vad det kostar att transporteras motsvarande sträcka på väg. Detta gör mig bekymrad, eftersom den infrastrukturpolitiska propositionen ska sträcka sig fram till 2021.

Mer bekymrad blev jag när jag i höstas i allmänpolitiska debatten ställde frågor till statsrådet Åsa Torstensson och fick svaret: ”Just ef-

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

tersom detta inte står med i infrastrukturpropositionen har vi i dagsläget inte valt att gå vidare med vägprisfrågan. Därmed är den inte död generellt sett, men den finns inte i ett aktivt arbete på departementet.”

Riksdagen har ställt sig bakom skrivningen att staten har ansvar för att det finns likvärdiga transportmöjligheter i hela landet samt att detta gäller även Gotland. I detta avseende får Gotland inte ges sämre villkor än övriga landet. Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet ersätter de vägar och broar som samhället ställer till förfogande utan kostnad för nyttjande i övriga landet. Då kan man förvänta sig att frågan skulle tas upp i den infrastrukturpolitiska propositionen.

Herr talman! Socialdemokraterna i trafikutskottet har i betänkandet 2008/09:TU2, *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* på punkt 28 ett särskilt yttrande angående Gotlandstrafiken som jag står bakom.

(Applåder)

I anförandet instämde Krister Örnfjäder (s).

Anf. 142 KENNETH JOHANSSON (c):

Herr talman! Nu har alliansregeringen på kort tid presenterat en närtidssatsning för åren 2009 och 2010 på sammanlagt 10 miljarder, vilket är extramedel till väg- och järnvägssatsningar. Ytterligare 1 miljard har därefter anvisats. Det stora infrastrukturprojektet för åren 2010–2021 uppgår till hela 417 miljarder. Det har ni debatterat på ett förtjänstfullt sätt här på eftermiddagen.

Det jag tänkte göra är att kommentera en del av landet som jag tycker att det är alldeles speciellt viktigt att värna om.

Nærtidssatsningen kommer för Dalarnas del bland annat att ge extrasatsningar på godsstråk genom en utbyggnad efter Bergslagsbanan, Domnarvets bangård, förbättrad bärighet och tjälsäkring samt satsningar på enskilda vägar. De mer långsiktiga satsningarna ska ju nu prioriteras av regioner med flera.

Region Dalarna och många andra har tydligt redovisat att Dalarna är ett län med stort behov av satsningar på väg och järnväg. Det är det fjärde största exportlänet och har en basindustri som befinner sig i ett expansivt skede. Företagens möjligheter att fortsätta bidra till Sveriges ekonomi är självfallet starkt beroende av att infrastrukturen utvecklas. Vi har också en turism som är viktig, betyder mycket för oss och för landet och har ett stort behov av en förbättrad infrastruktur.

Från länet sker det nu en kraftsamling för att lyfta fram järnväg Dalabanan, Bergslagsbanan och dubbelspår mellan Falun och Borlänge och, när det gäller vägar, riksväg 71, E 16, riksväg 50, riksväg 68 och riksväg 70. Detta är regionen och länet överens om. Det var länge sedan som det var så enigt om tagen.

Dalabanan mellan Stockholm och Mora med anslutning från Falun är en viktig pulsåder för länets infrastruktur, och det finns mycket att önska för att vi ska få en bättre tingens ordning i den delen. En förbättrad dalabana, för både gods- och pendeltågstrafik, skulle i en vision om framtiden kunna vara mycket intressant, vilket också Region Dalarna utreder. Region Dalarnas initiativ att tidigarelägga investeringar på Dalabanan genom differentierade banavgifter fortgår, och ett avtal mellan Banverket

och regionen är nära förestående. Det finns med andra ord mycket som talar för att när nu prioriteringarna ska göras på regionnivå är detta ett antal projekt som bör ligga väldigt väl i tiden.

Herr talman! Jag är optimist. Jag ser att länet nu är samlat och att vi har en alliansregering som gör att vi äntligen kan komma till skott med de här viktiga satsningarna.

Anf. 143 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! Ja, nu står vi här i det ögonblick då vi skulle debattera den proposition som skulle lösa alla problem som över huvud taget har funnits på infrastrukturens och transportpolitikens område, den som infrastrukturministern under de här två åren alltid har hänvisat till. Den skulle lösa allt.

När jag läste den hade jag förväntat mig väldigt mycket. Jag måste konstatera att det är väldigt lite som står i den här propositionen. Att det här skulle vara bättre finansierat än annat kan man ju alltid fundera över. Vi får väl se vad som händer när samhällsekonomin förändras.

Herr talman! Jag vill naturligtvis prata om det som jag håller kärast, nämligen Stockholm. Stockholms tunnelbana och Stockholms pendeltåg är fulla. Det får inte plats särskilt många nya passagerare på de tågen. Hur ska man då göra för att bygga ut det här? Tyvärr är det så att det, genom bland annat den här regeringens senfärdighet, kommer att dra ut på tiden innan vi får den nya, stora förbifarten förbi Stockholms innerstad och Citybanan.

Det här är naturligtvis väldigt tråkigt, och det blir extra tråkigt att kunna konstatera att när man träffade avtalet i Cederschiöldsöverenskommelsen ingick bland annat att regionen till 50 procent skulle finansiera de tåg som skulle gå där. Det var också den sanning som man hade vid den tidpunkten. Detta har nu staten och denna regering bestämt sig för inte var nödvändigt, och på det sättet kan vi återigen konstatera att den här regeringen sviker stockholmarna.

Jag kan också konstatera att det inte är mycket av det här som för oss stockholmare och för oss som har debatterat trafikfrågor i Stockholmsregionen är särskilt nytt. Det har inte kommit till någonting väsentligt under de här åren. Det handlar om ungefär samma vägsträckor och ungefär samma järnvägssträckor. Skillnaden är bara en sak, och det är faktiskt just Citybanan, som kom till när tredje spåret försvann, och det är väl ganska naturligt.

Den andra delen som jag tycker att det finns anledning att kommentera i denna proposition är just trängselskatterna, som har visat sig vara ett effektivt medel för att minska trafiken i framför allt Stockholms innerstad. De har splittrats sönder bit för bit av denna regering. Man gör sitt bästa för att se till att det bara är för att finansiera infrastruktur, inte för att det skulle finnas ett miljöincitament i det här.

Det har också inneburit att trängselskatterna i denna omgång inte har haft samma effekt som tidigare. Detta är återigen ett exempel på när denna regering har svikit stockholmarna när det gäller den trafiksituation som vi har i Stockholm.

Herr talman! Slutligen måste jag säga någonting om vägarna i Stockholm. Vägarna i Stockholm är fulla. Essingeleden är full. En del hävdar att det inte har gjorts någonting åt vägsystemet i Stockholm sedan 1968.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

Det är förvisso inte sant. Det är flera regeringar som har varit inblandade i detta. Men en sak är säker: Det görs för lite, och vi borde ha en större satsning på Stockholm så att man kan ta emot de människor som faktiskt bor här. De ska kunna ta sig till sina arbetsplatser och till sina bostäder.

I detta anförande instämde Christina Axelsson och Ibrahim Baylan (båda s).

Anf. 144 JAN LINDHOLM (mp):

Herr talman! Jag har suttit i kammaren lite till och från under eftermiddagen och kvällen, men jag har följt större delen av trafikskottets debatt om infrastrukturfrågor.

Jag har särskilt noterat att de flesta företrädarna från den moderatledda högerkartellen har använt en mycket destruktiv debatteknik, förutom Åsa Torstensson som jag tyckte var väldigt kreativ, konstruktiv och sansad i sitt anförande. De har använt större delen av tiden till att klaga på den gamla regeringen. Jag tycker inte att det är särskilt konstruktivt. Jag har saknat argumenten för förslagen.

Jag begärde ordet för att tala lite grann om regionalpolitik. Jag blev väldigt glad när Kenneth Johansson från majoritetssidan nämnde dubbelspåret Falun–Borlänge som jag har tjatat om i fyra år här i kammaren i alla möjliga debatter lite då och då. Det är alltså det tyngst trafikerade enkelspåret i Sverige enligt den statistik som jag har sett. Det är 18 kilometer mellan två samhällen. Vi är 100 000 människor som bor där och har en gemensam arbetsmarknad, och det tar ofta 35 minuter att åka tåg däremellan. Tåget stannar på två ställen. Det är en situation som är ohållbar.

Jag blev också väldigt glad när infrastrukturministern nämnde att bakom detta ligger att man vill satsa på skogen och malmen och att man vill se till att hela Sverige ska kunna utveckla turismen.

Det är någon sorts inriktningsbeslut som ska fattas. Jag hoppas att man ska förverkliga det. Vi har ett samhälle med 70 000 gästsängar uppe i Sälen. Med all personal som säsongsmässigt jobbar där uppe är det nästan 100 000 människor, men man kan inte ta sig dit med tåg. Jag hoppas att det blir en prioriterad fråga som ni kommer att lyfta fram. Jag tycker att det är en av de mest extrema situationer som vi har i landet att det inte går att åka tåg till Sälen.

Jag vill naturligtvis också bara nämna Dalabanan och Bergslagsbanan som är väldigt viktiga för oss. Vi behöver få insatser på de sträckor som inte har underhållits. Det finns sträckor som inte har fått något rejält underhåll på över 20 år.

Eftersom det är så ont om tid vill jag särskilt lyfta fram en sak som Kenneth Johansson inte nämnde och som för oss i Dalarna är en oerhört viktig fråga. Vi har en kommun som heter Ludvika. Där är man oerhört beroende av ABB. ABB har där sin forskning när det gäller högspänd växelström och högspänd likström. Det är ett forskningscentrum som är det mest excellenta i världen. Forskare från hela världen kommer dit. Man har där en produktion som innebär att man kör ut transformatorer som väger 400 ton eller till och med mer. De går på tågagnar med 16 axlar i vardera ändan. Även själva vagnarna väger naturligtvis oerhört mycket. Dessa går ned till Norrköping. Tyvärr har det hänt att en vagn

har vält. Det är alltså oerhört viktigt att denna verksamhet kan vara kvar om vi inte ska förlora de 2 500–3 000 jobb som det innebär i praktiken med alla kringverksamheter. Om denna verksamhet flyttas kommer den inte att flyttas till något annat ställe i Sverige, utan då flyttas den antagligen till Kina.

När ni ska sätta kött på benen på detta hoppas jag att ni verkligen ser till att man vidtar åtgärder så att banan från Ludvika ned till Norrköping kan fungera för dessa transporter. Problemet med Dalarna är att det ligger mitt i landet, och gods från hela norra Sverige passerar genom Dalarna. Det är nödvändigt för all industri. Jag talar inte bara för Dalarnas skull. All tung industri norr om Dalarna är beroende av att transporterna genom vårt län fungerar bra. Tänk på det! Det vill jag skicka med.

I detta anförande instämde Karin Svensson Smith (mp).

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 19 december.)

Prot. 2008/09:52
18 december

*Framtidens resor
och transporter –
infrastruktur för
hållbar tillväxt*

16 § Grönbok om jordbruksprodukters kvalitet

*Grönbok om jord-
bruksprodukters
kvalitet*

Föredrogs
miljö- och jordbruksutskottets utlåtande 2008/09:MJU8
Grönbok om jordbruksprodukters kvalitet (KOM(2008)641).

Anf. 145 BO BERNHARDSSON (s):

Herr talman! Ämnet för dagens debatt är EU:s grönbok om jordbruksprodukters kvalitet. Det handlar alltså om vilka krav som bör ställas på produktionen och på produkterna. Det är nog så aktuellt när julen, årets mest matglada högtid, närmar sig. Jordbruksprodukter är, ofta i alla fall, sådant som vi äter.

Syftet är att starta ett samråd inom Europeiska unionen om det bästa sättet att skydda och främja jordbruksprodukters kvalitet, som det står i grönboken.

Initiativet är angeläget, och grönboken är en bra början. Men jag skulle ändå först vilja anlägga en kritisk synpunkt. Det är i för hög grad producentintresset som är utgångspunkten i grönboken även om det tydligt framgår att det är konsumenternas krav som ska beaktas och att det är huvuduppgiften.

Det är inte första gången som producentintresset har en tendens att ta över inom den gemensamma jordbrukspolitiken. Det händer då och då, som till exempel när man som jordbrukspolitiska åtgärder för fram krav på att det ska delas ut gratis frukt till Europas skolbarn eller mat till de fattigaste. Skolpolitik eller socialpolitik bör inte konstrueras för att skapa avsättning för överproduktion inom jordbrukssektorn.

Utskottet stryker alltså under i utlåtandet, och där är vi eniga, att arbetet med livsmedelskvalitet måste bygga på vad konsumenterna vill ha och inte på vad producenterna helst vill sälja.

När detta nog så viktiga påpekande är gjort måste jag säga att diskussionen egentligen borde vidgas ännu mer. Begreppen konsument och producent utgår från att vi människor i första hand möts och handlar på en marknad, att vi är *homo ekonomikus*, en ganska självisk typ som nationalekonomerna har hittat på.

Men vi människor är också löntagare, miljövänner, föräldrar och framför allt människor med ansvar för och tankar om alltihop, om helheten.

Om man som konsument får frågan vilka krav man ställer på julskinkan ligger det nog ganska nära till hands att man svarar att den ska vara billig och god. Om frågan i stället ställs till oss i vår egenskap av människor som är oroliga för klimathotet eller i vår egenskap av människor som är oroliga för djurens välbefinnande blir svaret ganska säkert lite annorlunda. Det är helheten som måste vara utgångspunkten.

Politiken är till för att väga samman just helheten, att lösa de problem som inte kan lösas på marknaden av konsumenter och producenter själva. Den är till för att stötta och stimulera och där det är nödvändigt reglera och ibland faktiskt förbjuda för att resultatet i slutändan ska bli bra och hälsosamma produkter och en produktion som är långsiktigt uthållig och som inte suger ut vare sig vår jord eller människor.

Herr talman! Det finns undersökningar gjorda i Norden. En av dem heter *Etisk märkning av livsmedel*. Den visar att konsumenterna i första hand vill att politiker och företag, primärproducenter och inom handeln, ska åtgärda problemen så att de aldrig når konsumenten, att varor som kan tänkas vara skadliga eller har producerats på ett tvivelaktigt sätt helt enkelt inte ska saluföras. Den uppgiften ligger på oss politiker och naturligtvis på producenterna.

Jag säger det här därför att etisk miljömärkning inom livsmedelssektorn, och för den delen kundvalsmodellen på andra områden, inte får bli ett sätt för politiker att fly undan sitt grundläggande ansvar. Medborgarna förväntar sig att vi politiker med lagstiftning ska lösa de problem som kan lösas redan vid källan så att problemen när det gäller konsumentprodukter aldrig når fram till handeln. Det är konsumenternas grundinställning. Det finns undersökningar som belägger detta.

Konsumentmakten är alltså inte det enda verktyget men en viktig och stark kraft att utnyttja. Konsumenternas egna val är ett styrinstrument som inte minst i en internationaliserad och globaliserad handelsmiljö kan och måste komplettera politiska åtgärder. De direkta politiska ingripandena har vanligen bara nationell räckvidd utan att nå ut till den globala miljön.

EU-samarbetet vidgar, och det är viktigt att påpeka, rätt utformat politikens möjligheter. Det är det som bland annat är syftet med samarbetet.

I den bästa av världar produceras alla livsmedel klimatvänligt och utan gifter. I den bästa av världar finns det inte barnarbete och lönesläveri därför att demokratiska processer och facklig kamp har tvingat fram bra produktionsförhållanden och bra produkter överallt. I den bästa av världar behövs ingen klimatmärkning eller rättvisemärkning eller ursprungsmärkning. Men vi lever inte i den bästa av världar.

Konsumentmakten och att stimulera konsumentmakten är på många områden ett nödvändigt verktyg att ta till, samtidigt som politiken, jag upprepar det, måste vara kraftfull där och då den kan vara kraftfull och bland annat understödja och stärka konsumenternas möjligheter att utöva inflytande genom att välja själva.

Herr talman! Det är mot den här bakgrunden vi har en reservation till förmån för att ursprungsmärkningen ska bli obligatorisk. För bara en vecka sedan kom en larmrapport om dioxin i griskött från Irland. I dag gäller den obligatoriska märkningen inom EU bara nötkött, en märkning som blev följd av galna ko-sjukan. Varför är det så? Varför inte griskött? Varför inte fågelkött? Varför inte livsmedel över huvud taget när det är möjligt?

Den fråga som ställs i grönboken är: Vilka är för- respektive nackdelarna om det skulle bli obligatoriskt att ange var primärprodukterna har producerats? Man nöjer sig med primärprodukterna. Det gör inte vi.

Jag tror att det är tveksamt, men det är möjligt att det finns några direkta nackdelar, men visst finns det svårigheter, framför allt om man sträcker ut uppgiften att märka till att gälla mer än primärprodukterna, att också gälla efterbehandling och bearbetning av livsmedel.

Framför allt finns det fördelar. Obligatorisk ursprungsmärkning skulle underlätta för konsumenterna – och det är vår uppgift att underlätta för konsumenterna – att välja närproducerat, att välja miljöklokt eller socialt ansvarsfullt. Att till exempel kunna välja rätt julskinka är viktigt, även om det kan vara nog så banalt, men det är viktigt med julskinkan.

Vi anser därför att utskottsmajoriteten borde ha ställt det kravet på Sveriges regering, vi gör det, att man målmedvetet ska arbeta för att få till stånd obligatorisk ursprungsmärkning av livsmedel.

Därför yrkar jag bifall till reservationen.
(Applåder)

Anf. 146 JACOB JOHNSON (v):

Herr talman! Det är en relativt ny företeelse att vi här i kammaren debatterar så kallade grönböcker från EU-kommissionen. En grönbok är ett diskussionsdokument från kommissionen inför ny lagstiftning. Olika instanser, till exempel Sveriges riksdag, men även enskilda personer ges tillfälle att yttra sig över grönboken. Baserat på inkommen information och yttranden lägger kommissionen så småningom fram konkreta lagförslag.

Det här tillvägagångssättet illustrerar väl hur initiativen tas i EU-maskineriet. Initiativen kommer från kommissionen, från tjänstemännen. Det är kommissionen som föreslår nya lagar, inte medlemsstaterna eller de folkvalda EU-parlamentarikerna. Man skulle kunna säga att det är tjänstemännen som agerar och de folkvalda som reagerar. Det är ett tydligt exempel på EU:s demokratiunderskott.

Nåväl, herr talman, låt mig reagera lite på denna grönbok om jordbruksprodukters kvalitet. Kommissionen framhåller att den ökade globaliseringen medför ökad konkurrens för EU:s jordbrukare från länder med lägre produktionskostnader och att en god kvalitet på råvaror och förädlade produkter är en tillgång för EU:s jordbruk. Kommissionen menar

vidare att kvalitet handlar om att leva upp till konsumenternas förväntningar.

Det är väl påpekanden man kan hålla med om. Men som vanligt handlar det om detaljerna – hur dessa förväntningar ska beskrivas, bedömas och avvägas. Jag tycker till exempel att beskrivningen i betänkandet av kommissionens syn på jordbrukets betydelse för en hållbar utveckling bland annat saknar övergödningssproblematiken avseende Östersjön. Det var inte länge sedan som till exempel Jordbruksverket hävdade att om Sverige ska kunna leva upp till sina åtaganden enligt Baltic Sea Action Plan måste en stor del av det svenska jordbruket läggas ned.

Grönboken är som sagt ett diskussionsunderlag och innehåller inga konkreta förslag till regeländringar. Vi är ännu inte i ett skarpt besluts-läge så att säga. Det blir gärna så att utlåtanden från riksdagen också blir i form av ett diskussionssvar, som en del i en pågående process. Så kan man se utskottets ställningstagande i betänkandet i huvudsak: Vi välkomnar att samråd inleds, vi betonar vikten av kunskap om vad konsumenterna vill ha. Det bör vara självklart att lagstadgade krav uppfylls, det behövs inte en särskild symbol för detta på produkterna, frågan om privata certifieringar med mera bör följas upp. Naturligtvis säger utskottet i sitt utlåtande att man återkommer med ställningstagande när konkreta förslag läggs fram.

I ett avseende vill jag dock, liksom mina oppositionskamrater i det rödgröna laget, redan nu sätta ned foten. Det handlar om den obligatoriska ursprungsmärkningen. Skälen för detta tycker jag väl har beskrivits av Bo Bernhardsson i föregående inlägg, så jag tänker inte upprepa hans argument. Men jag kan konstatera att jag nog själv är en typisk konsument. Som tur är, eller kanske ibland tyvärr, har jag genom åren märkt att jag ofta är som Svensson, kanske till och med mer än vad jag vill erkänna. Jag tror att den vanlige konsumenten, precis som jag, helt enkelt vill veta varifrån produkterna kommer.

Jag yrkar bifall till reservationen.

Anf. 147 TINA EHN (mp):

Herr talman! Jag börjar med att yrka bifall till reservationen.

Jag vill börja med att uppmana dem som är det minsta intresserade av den här frågan att lämna in synpunkter, vilket är möjligt. I den här diskussions- och samrådsomgången hoppas kommissionen få in synpunkter från alla organisationer och medborgare som är intresserade av jordbruksprodukternas kvalitet. Det här uppmuntrar man till. Det kan vara lite svårt för konsumenterna att veta hur man kan hitta den rätta sidan, men de vetgiriga gör det säkert.

Kvalitet är EU-jordbrukarnas främsta vapen. Kvaliteten berör alla jordbrukare och alla som köper jordbruksprodukter. Kvalitet handlar om att leva upp till konsumenternas förväntningar.

De kvalitetsaspekter som tas upp i den här grönboken är de egenskaper hos produkter som jordbrukare vill göra bättre kända och som konsumenterna vill känna till, till exempel vilka metoder som använts och på vilken plats jordbruket sker.

Vidare blir konsumenterna alltmer uppmärksamma på jordbrukets bidrag till en hållbar utveckling, klimatförändringar, livsmedelstrygghet

och livsmedelsutveckling, den biologiska mångfalden, djurskyddet och vattenbristen.

I samband med utbrottet av galna ko-sjukan i Storbritannien 1986 och dioxinskandalen i Belgien 1999 stötte myndigheter och företag på problem när de ville dra tillbaka smittat kött och förorenad matolja från marknaden. De kunde inte spåra hur djuren, köttet och andra produkter hade rört sig på marknaden. Företagen blev tvungna att dra tillbaka och återkalla stora mängder livsmedel.

För att bibehålla konsumenternas förtroende skapades det regler om spårbarhet. Syftet med reglerna är att företagarna ska kunna göra riktade och lämpliga tillbakadraganden av livsmedel som har blivit hälsofarliga av olika skäl. Och det är bra när det fungerar.

Viktigt är dock att se saken även ur ett konsumentperspektiv i första led, att konsumenterna har rätt att veta för att kunna göra val och därmed styra den kreativa marknaden.

Med spårbarheten som man börjat arbeta med finns det möjlighet att genom alla stadier spåra och följa livsmedel, livsmedelsproducerade djur och ämnen som är avsedda för eller kan förväntas ingå i en livsmedels-tillverkning. Spårbarheten innebär en skyldighet att som företag kunna redovisa ett steg bakåt i hanteringen och ett steg framåt i hanteringen. Man har ingen redovisningsskyldighet framåt i kedjan så länge allt är lugnt. Men man ska kunna redovisa om någonting händer en vara så att den behöver dras in, och det händer som bekant. Här har man byggt upp någonting väldigt effektivt och bra. Det här är förmodligen ett bra krav på företagen, tror jag.

Ett problem i dag är att vi i stor omfattning är på väg att tappa bort både kunskap om och kontroll av vad mat egentligen är och hur råvaror ser ut? Hur och var är det möjligt att producera något? Krävs det mycket vatten? Går det att äta? Har djuren haft ett sjyst liv? Det är inte självklart att vi känner till det.

Ur ett konsumentperspektiv är det av stor vikt att kunna göra val, och det är alla eniga om. Vår skyldighet som politiker är att se till att det är möjligt.

Frivillighet är ofta väldigt bra, men ibland räcker inte det. Rätten att veta en varas ursprung ska gälla. Annars kan vi faktiskt strunta i att tala om konsumenternas val. Rätten att veta om en gris är uppfödd på Irland eller i Sverige borde vara självklar. Orsaken till att man vill veta kan variera.

En sak som redan har belysts här är dioxinlarmet som tydliggjorde behovet av ursprungsmärkning. På en hemsida uttrycker sig LRF:s förbundsordförande så här: Avslöjandet om dioxiner i irländskt fläskkött visar ännu en gång att svenska konsumenter är villiga att se en utökad ursprungsmärkning. Och det är inte taget ur luften, säger LRF:s förbundsordförande. Vidare säger han att Sverige har en livsmedelssäkerhet som är unik och lyfter fram Sveriges unika djurskyddslagstiftning. Vidare säger han också att en ursprungsmärkning inte är ett handelshinder.

Även om den svenska djurskyddshanteringen fick en smäll i gårdagens medier får vi väl hoppas att Jordbruksverket och kommunerna gör det de ska och att de har tillräckligt med resurser. Det råder i alla fall en viss oro över vad som händer med omläggningen av djurskyddet till

Prot. 2008/09:52

18 december

*Grönbok om jord-
bruksprodukters
kvalitet*

länsstyrelserna från kommunerna vid årsskiftet med en kraftig minskning av antalet djurskyddsinspektörer runt om i landet. Håller argumenten?

Det är viktigt att nationer kan ha höga krav på miljö och djurskydd, att de mervärden som dessa kan ge försvaras och att de som producerar på ett ekologiskt och hållbart vis inte behöver ha högre kostnader för sin hänsyn och sitt ansvarstagande.

Vad behöver en konsument veta? Det går att besvara olika. Men vad vill en konsument veta? Ja, det har vi redan kunnat läsa om i grönbokspapperet. Vad kan samhället göra för att se till att rätten att veta kan gälla? En del är obligatorisk ursprungsmärkning. Men det kanske inte räcker med det eller med företagens spårbarhet. Vi kanske behöver veta vilken klimatpåverkan maten bidrar till, vilket inte är lätt att lösa. Men vi kanske lättare kan veta vilka transportslag som används för produkterna. Jag har sett uppgiften att till exempel passionsfrukt som flygs från Colombia bidrar med otroligt mycket koldioxid. Jag tror att det var 7 kilo koldioxid per kilo. Det är ganska höga siffror. Men det kan vara viktigt att veta som konsument.

Nåväl, diskussionen lär fortsätta. Jag funderar på allvar på hur man och vem som egentligen kan anse sig ha full kontroll på vad våra livsmedel i dag innehåller. Vi vet ibland ursprunget för rena råvaror. Vi kan läsa innehållsdeklarationen. Men förstår vi dessa alla gånger? Mixande av mat med inblandning av tvivelaktiga ingredienser eller tveksamma system för att ta fram livsmedel är mycket svårt för var och en av oss att ha koll på.

Vi blir allt sårbarare som människor och konsumenter när kunskapen inte finns eller när vi inte ens får rätten till möjlighet att ha rätt att veta.

Anf. 148 BENGTT-ANDERS JOHANSSON (m):

Fru talman! Först vill jag yrka bifall till utskottets förslag i utlåtandet.

Jag tänker uppehålla mig lite grann vid grönboken som sådan, lite grann vid Sveriges export och sedan avsluta med kvalitetsbegreppen.

Precis som Jacob Johnson tog upp här är det här en lite ny era för oss, nämligen att diskutera och debattera grönböckerna. Där vill jag rikta ett tack till utskottet för att vi är överens om tagen. Vi kanske är det utskott som har anammat detta i högsta grad så här långt. Det handlar om att flytta ned EU-besluten dit de hör hemma, nämligen på utskottsnivå. Jag som också har ett uppdrag i EU-nämnden tycker att det är en kolossalt viktig del i vårt arbete att avdramatisera den här typen av frågor, så att de hör hemma på rätt ställe.

Vi kan titta lite grann på Sveriges export. Vi är några som är så fruktansvärt gamla att vi kommer ihåg tiden före EU-medlemskapet.

Jag minns mycket väl LRF:s argumentering. Man sade så här: Visst, vi kan få en ökad konkurrens, men vi får en helt ny marknad. Man gjorde då kvalificerade beräkningar om att detta skulle kunna bli en vinst för Sverige. Det var som att komma över en tröskel, vilket gjorde det lättare att vända oss ut till en ny marknad än tidigare.

Enligt de senast tillgängliga siffrorna ökade livsmedelsexporten med 18 procent. Då ska ni jämföra det med att övrig export ökade med 9 procent. Livsmedelsexporten ökade alltså dubbelt så mycket. Plus 5 miljarder och totalt 41 miljarder är väldigt mycket pengar. Då ska vi ha en sak till klar för oss, nämligen att det i huvudsak är väldigt högförädlade pro-

dukter. Det gör att det skapas mycket arbetstillfällen här i landet, och det är viktigt, inte minst i den tid som vi nu är inne i.

Jag tittade på ett examensarbete som presenterades under 2008 från SLU. Respondenterna till doktorsavhandlingen säger att 76 procent av livsmedelsproducenterna räknade med en ökning av exporten trots att det började vika av.

Jag kontaktade i dag Livsmedelsindustriernas vd, Agneta Dreber, och frågade henne om hon bedömer att denna utveckling fortsatt ligger fast. Hon sade: Det gör den kanske inte, men vi kommer inte att vika från de tal som ligger.

Jag tycker att det är ett trevligt besked att kunna lämna att man trots finanskrisen gör bedömningen att vi kan ha en fortsatt hög export av livsmedel.

Fru talman! Jag går över till kvaliteten som det egentligen handlar om. Vi ser kvaliteten som en konkurrensfördel. LRF hade precis samma resonemang på 80-talet innan vi blev medlemmar i EU, nämligen att det gav möjligheter därför att vi har hög standard och kvalitet på de svenska livsmedlen.

Kvalitet är inte vad producenterna eller politiken bestämmer utan vad konsumenten bestämmer. Det är oändligt viktigt just när det gäller livsmedel och tjänsteproduktion därför att det upplevs olika av olika medborgare. Det jag tycker smakar bra är det inte alls säkert att Jacob Johnson tycker smakar bra. Alltså måste det vara min utgångspunkt som gäller när jag ska handla. Det är just denna frihet som ligger till grund för att kvaliteten kan vara olika beroende på vem som är mottagare. Det är därför det är så viktigt att det är konsumenten som bestämmer. Detta skapar också ett underlag för att kunna göra medvetna val. Vi vill att medborgarna ska ha den möjligheten.

Jag sade att den första tröskeln var att vi tog oss ut i Europa. 70 procent av livsmedelsexporten går till Europa. 10 procent går till USA.

Nu har vi nästa tröskel. Det är globaliseringen. Vi ska kunna göra samma bedömning som vi gjorde nationellt en gång i tiden när vi steg ut i EU, nämligen att vi nu kan skapa ett ordentligt och bra kvalitetssystem för hela världen när vi ska exportera våra EU-producerade varor. Detta är en intressant och spännande väg in i den nya globaliserade världen.

Vad är det då vi säger? Jo, att vi ska ha fullständigt klart för oss att vi kan ha märkningar i all oändlighet. Jag tror att det finns lika många krav på hur saker och ting ska märkas som det finns konsumenter. Samtidigt säger vi att vi ska minska administrationen med 25 procent. Det här går inte riktigt ihop. Då måste vi också ta ansvar för detta. En sak ska ni ha klart för er: Det här är inte gratis. Vem är det som får betala? Jo, det är konsumenten. Beslutar vi att det ska märkas stiger priset.

Vi är inte speciellt intresserade av någon EU-logga. Det är ganska meningslöst att sätta en EU-logga på en produkt eftersom vi har så stort inhemskt utbyte inom EU. Det ger inte speciellt mycket information. Vi utgår från att de grundhygieniska krav som vi ställer genom jordbrukspolitiken och livsmedelspolitiken gäller. Alltså har det inte mycket att tillföra.

Ursprungsmärkning är alldeles utmärkt. Vi tycker att man ska uppmuntra detta. Det ska dock vara på frivillig basis. Vi ser det som en mycket tydlig affärs- och konkurrensmöjlighet för de leverantörer och

Prot. 2008/09:52
18 december

*Grönbok om jord-
bruksprodukters
kvalitet*

producenter som vill lyfta fram sina varumärken, men vi behöver inte tvinga på folk det. Skulle vi göra det skulle vi slå ut en hel del småföretag i denna bransch. Det vill jag inte bidra till.

Vi säger också ja till handelsnormerna i den mån det inte finns internationella sådana. Då ska vi i första hand anamma dem. Vi har ju ett regelverk som kallas WTO och då är det viktigt att vi tar dem i första hand. Dem vi har ska vi förenkla.

Geografiska beteckningar säger vi också ja till. De får dock inte vara för detaljerade och det ska vara konsumentefterfrågat.

När det gäller ekologiskt producerade varor kan man inrikta sig på att ha en europeisk logga för detta i stället för att ha vissa i Sverige och andra på annat håll. Det kan vara en bra upplysning och då kanske vi också kan få samma regelverk.

Detsamma gäller certifieringssystemen där det ska vara något mer än bara baskraven.

Men det är som sagt var konsumenten som betalar. Vi får vara återhållsamma och inte bara tillföra nytt. Det handlar också om att ta bort det som inte har någon funktion att fylla.

Med de orden, fru talman, tackar jag för mig i denna omgång.
(Applåder)

Anf. 149 BO BERNHARDSSON (s) replik:

Fru talman! Jag måste envisas lite och be om bättre förklaringar. Varför vill man inte ha obligatorisk ursprungsmärkning? Man går så långt i majoritetstexten att man säger att det ska uppmuntras. Man understryker när det gäller ursprungsmärkning av frukt och grönsaker att det har starkt stöd hos såväl producenter som handel. Det är också en information som efterfrågas av konsumenterna.

För mig är det lite svårt att förstå varför man inte tar steget och säger att ursprungsmärkningen är så viktig som information till konsumenterna att vi förordar en sådan lösning.

Är det inte i själva verket så att detta är någon sorts vaktslående av producentintresset? Man vill inte lägga det kravet på producenten. Bengt-Anders Johansson säger att det kommer att leda till konkurser bland småföretagare. För mig är inte det heller riktigt begripligt. Skulle märkning av ursprunget leda till att småföretagen gick i konkurs? Vad är de egentliga skälen till att man inte tar detta steg?

Anf. 150 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m) replik:

Fru talman! Grunden är precis som jag sade att vi tycker att den första vägen man ska gå är den frivilliga. Man ska se det som en affärsmöjlighet. Allt har inte ett värde av att vara ursprungsmärkt. Det är inte heller helt enkelt hur man ska göra en ursprungsmärkning. Tar man exempelvis sperma från en fransk gris till en dansk suga som föds upp i Tyskland och slutligen styckas i Sverige är det inte riktigt enkelt att göra en ursprungsmärkning på den produkten. Det finns mängder av sådana svårigheter just när det gäller sammansatta produkter. Det är en bit av det.

Det finns redan en hel del ursprungsmärkning. Den kommer fram av egen kraft utan att vi politiker lägger oss i det.

Det är lite trist att Socialdemokraterna gör en reservation i en grönbok i ett sådant tidigt skede. Det handlar inte om några skarpa förslag i

en grönbok, utan det är utkastet till en kommande diskussion som ska leda till någon form av nya riktlinjer. Då är det lite trist att ni reserverar er redan nu.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Grönbok om jord-
bruksprodukters
kvalitet*

Anf. 151 BO BERNHARDSSON (s) replik:

Fru talman! Det är väl det riksdagen är till för, nämligen att få en tydlig diskussion. Detta är en fråga där vi inom socialdemokratin och oppositionen har haft en bestämd åsikt under ganska lång tid. Därför är det naturligt att vi markerar det när grönboken kommer upp. Det är ingen ny diskussion; den har pågått ett tag. Det är logiskt för oss att hålla fast vid vår ståndpunkt.

Man kan ta andra exempel. Den borgerliga majoriteten har ständigt den tillbakalutade hållningen att det ska vara frivilligt. På andra områden är man beredd att sätta hårt mot hårt. Jag ska inte diskutera arbetsmarknadspolitik i kväll, men så är det ju. Men när det gäller producentintresset och företagen ska det gå lugnt till. Man ska inte fatta bestämda beslut utan säga att detta ska vara frivilligt.

Vi har andra exempel. När det gäller transfetterna har vi samma diskussion. Vi vill att man ska förbjuda transfetter enligt dansk modell. Det har vi diskuterat i kammaren. Häromdagen kom det en rapport från Livsmedelsverket som har undersökt förekomsten av transfetter. Man säger att det har blivit något bättre. Det är samma sak där. Jag frågar mig, varför inte? På vissa områden har politiken till uppgift att vara tydlig och skapa bra förutsättningar för konsumenterna att göra val.

Konsumenterna förväntar sig ofta att vi ska föra bort sådant som inte bör finnas på marknaden. De ska inte behöva träffa några val när det gäller transfetter eller giftiga ämnen.

Det finns en tillbakalutad hållning. Jag tror inte att den är särskilt fruktbar. Ibland måste man sätta ned foten.

Anf. 152 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m) replik:

Fru talman! Det är märkligt att ursprungsmärkningen ska vara länderspecifik. Det står i er reservation, Bo Bernhardsson, att ursprungslandet är det viktiga. Det finns ju många andra geografiska beteckningar som underförstått också ger information om vilket land saker och ting kommer från.

Det finns mängder av exempel på märkning på vin, skinka från Italien och så vidare som har hittat en väldigt fin kvalitetskoppling. Det har fungerat alldeles utmärkt och det har gått utan att politiken har pekat ut det. Problemet med politiken är att den är för trög och för långsam.

Marknaden där man har direktkontakt mellan en producent och en konsument ger en interaktivitet som är vida överlägsen. Det såg vi bland annat när det gällde transfetterna. Om vi hade gått lagstiftningsvägen när detta blev aktuellt och diskuterades i Sverige hade det tagit uppskattningsvis två år att få igenom något.

McDonalds tog bort alla varor med transfetter på mindre än 24 timmar på samtliga sina restauranger. Det finns ingen politik i världen som klarar den snabbheten. Det är det som är så positivt med marknaden. Det är bara en onödig omväg att gå via politiken.

Om nu konsumenterna är tydliga och kräver att de absolut vill veta om en produkt kommer från Ungern eller Italien kommer producenterna naturligtvis att märka upp sina varor.

Jag tror att det är viktigare att veta vilken region i Europa en vara kommer ifrån än vilket land. Landet i sig har ingenting med kvalitet att göra.

Anf. 153 CLAES VÄSTERTEG (c):

Fru talman! Det känns bra att kunna debattera de här frågorna, och det känns bra att vi börjar hitta ett sätt att hantera EU-frågorna på ett mycket tidigare stadium. I miljö- och jordbruksutskottet använder vi aktivt den möjlighet som finns att ha samråd och ge utlåtanden om grönböcker.

Jag tror att mycket av vårt arbete i riksdagen kommer att behöva fortsätta att utvecklas på det sättet. EU är en väldigt viktig del av vårt arbete. Det känns skönt att vi tidigt i processen ges möjlighet och tar chansen att påverka.

Jag tycker, precis som Bengt-Anders Johansson, att vi har ett bra arbetssätt för de här frågorna i utskottet. Vi försöker lyssna på varandra och komma fram till gemensamma ståndpunkter för att nå en hyfsat bred enighet.

Jag blev därför lite förvånad när Jacob Johnson lyfte upp frågor som han saknar i utlåtandet. Det var frågor som inte lyftes upp under behandlingen. Jag är ganska övertygad om att om frågan hade tagits upp under utskottsbehandlingen hade vi kunnat lyfta in den i utlåtandet. Det är något att ha med sig för kommande arbete.

Fru talman! Jag ska försöka fatta mig rätt kort och inte upprepa alltför mycket av det som har varit uppe i debatten tidigare. Det finns ju en del kolleger som vill debattera ärenden efter oss i kväll.

Jag tycker att det är välkommet att kommissionen tar initiativ och lägger fram en grönbok på det här området. Det är en så pass viktig fråga, alltså att vi har ett regelverk och ett ramverk för jordbruksprodukters kvalitet. Det gör det enklare för oss konsumenter.

Kvalitet är komplext. Det kan definieras på många olika sätt. Min grundsyn är att säkra livsmedel är grundförutsättningen för en hög kvalitet. Kvalitetsproduktionen måste också, som andra har framfört, bygga på vad konsumenten efterfrågar, inte på vad producenterna helst vill sälja.

Bengt-Anders Johansson plockade fram de olika delar som vi lyfter fram i utlåtandet, så jag ska inte beröra det ytterligare.

Det finns en del som jag är lite kritisk till i grönboken. Det lyfter vi också fram i utlåtandet. Det är att det är viktigt att vi ser globaliseringen som en möjlighet, och att vi ser frihandeln som en möjlighet. Där har vi från Sveriges sida ett ansvar att ligga på EU och vara med och se till att man river tullmurar och ökar möjligheten för frihandel.

Jag tycker att det finns en anda av protektionism i grönboken i det som kommissionen har lagt fram. Jag tycker att det är positivt att vi i utlåtandet från utskottet är eniga om att vi ser globaliseringen som en möjlighet.

Jag ska säga några ord om den reservation som trots allt finns från oppositionen. Jag är helt övertygad om att konsumenternas krav ger en större effekt. Det kommer att gå snabbare att få fram en märkning av

produkter som vi ska handla när vi som konsumenter är ute i handeln. Det går snabbare än om vi går lagvägen.

Konsumenterna har den verkliga makten genom att utnyttja valet när de står framför köttdisken eller frysdisk och ställa krav på producenterna. Varför är inte det här märkt? Jag är helt övertygad om att om vi tillsammans kan uppmuntra en frivillig märkning kommer det att gå fortare. Det kommer att ge större effekt.

Avslutningsvis ska jag bara framhålla att den fråga som ställdes i grönboken från kommissionen handlar om en ursprungsmärkning i EU eller utanför EU. Jag har respekt för att man lyfter fram ytterligare delar i reservationen, men det handlade om en ursprungsmärkning utanför eller i EU. Jag har förstått att oppositionen vill gå bra mycket längre än så.

Med det, fru talman, yrkar jag bifall till förslagen i utlåtandet och avslag på reservationen.

(Applåder)

I detta anförande instämde Jan Andersson och Erik A Eriksson (båda c).

Anf. 154 BO BERNHARDSSON (s) replik:

Fru talman! Jag måste envisas. Claes Västerteg tror på konsumentmakten. Det är alldeles uppenbart. Den kan spela en viktig roll.

Han säger att frivillig märkning kommer att ge effekt. Jag tolkar det som att Claes Västerteg tror att det är viktigt med den information som märkningen kommer att ge konsumenterna för att de ska kunna göra rätt val. Det blir obegripligt varför man då inte kräver obligatorisk ursprungsmärkning. Vi är uppenbarligen överens om att det skulle vara nyttigt med märkning.

Det är bra för konsumenterna med dem som gör det frivilligt. Varför ska inte alla göra det? Det måste vara ännu bättre för konsumenterna.

Anf. 155 CLAES VÄSTERTEG (c) replik:

Fru talman! Det är skönt att Bo Bernhardsson och jag är överens om att konsumentmakt är viktigt. Vi har olika syn på vilken väg vi ska gå, vilken väg som ger störst effekt och vilken väg som gynnar dem som väljer att vara i framkant.

För mig är det helt klart att den frivilliga märkningen kommer att leda till att vi får bättre produkter på sikt. Vi kommer att komma snabbare fram med märkning. Vi kommer att ge de företag som ser dessa konkurrensmöjligheter chansen om vi väljer att fortsätta att jobba med frivillig ursprungsmärkning.

Jag är rädd att den modell som Bo Bernhardsson väljer skulle ta mycket längre tid. Vi ser redan nu att konsumentmakten ställer kraven. Då gäller det för producenterna att svara upp mot det.

Anf. 156 BO BERNHARDSSON (s) replik:

Fru talman! Att uppnå obligatorisk märkning tar naturligtvis tid. Det tar den tid det tar om vi går in för det. Under tiden kan de som vill märka frivilligt. Det är väl inget förlorat genom att kräva obligatorisk märkning.

Sedan frågar Claes Västerteg vad det är som gynnar dem som vill vara i framkant, om det verkligen är obligatorisk märkning? Ja, är det

inte det? Varför skulle det gynna de producenter som vill ligga i framkant att några inte behöver ange varifrån produkten kommer? Det är för mig ganska svårt att förstå. Det måste väl gynna dem som vill vara i framkant och verkligen vill uppge varifrån varan kommer att också andra tvingas göra det. Jag antar att det annars blir ett slags ojämnt marknadsförhållande. Jag tycker det i varje fall.

Vi är uppenbart överens om att konsumentinflytandet är viktigt för att styra marknaden i rätt riktning. Som jag sade i mitt anförande är det viktigt att politiker, där de kan, understöder det. Det kanske viktigaste sättet att understödja just konsumentinflytandet är att se till att informationen är tillräcklig och likvärdig för alla. Det tycker jag måste vara en rätt självklar utgångspunkt.

Jag kommer nog att gå härifrån i kväll och fortfarande vara lite fundersam över varför de borgerliga partierna är så tillbakalutade i den här frågan. Konsumenterna vill ha det. Väldigt många av producenterna vill ha det. De som vill ligga i framkant försäkras jag vill ha det. Dessutom vill LRF ha det. Det kan väl vara ett argument, kanske. De borgerliga partierna vill inte ha det. De säger nej, det kan ta för lång tid. Det tar den tid det tar, men vi borde vara överens om att sätta i gång processen och ställa kravet.

Anf. 157 CLAES VÄSTERTEG (c) replik:

Fru talman! Det är klart att vi har lite olika bild av situationen, Bo Bernhardsson och jag. När jag lyssnar på Bo Bernhardsson är det nästan så man kan tro att det inte finns någon märkning över huvud taget i dag. Det finns obligatorisk märkning på vissa områden, ja, men det finns också fler och fler producenter som väljer att märka. Med det sätt som Bo Bernhardsson för fram detta är obligatorisk märkning lösningen på allt.

Varför märker man redan i dag? Varför ska vi inte fortsätta att understödja den frivilliga process som redan börjat? Varför ta omvägen via obligatorisk märkning? Låt oss jobba med att fortsätta att uppmuntra den frivilliga märkningen. Jag tror nämligen att vi då kommer mycket längre och det kommer att gå mycket fortare.

Fru talman! Bo Bernhardsson frågade om det inte var bra eftersom LRF tycker det. Det är klart att vi tycker att LRF säger många bra saker, men i den här frågan har vi kommit till en helt annan slutsats. Vi kan komma till andra slutsatser än LRF. Jag antar att Bo Bernhardsson kan komma till andra slutsatser än till exempel LO.

Avslutningsvis skulle jag vilja påpeka det som jag också sade i mitt anförande, att frågan från kommissionen gällde ursprungsmärkning i eller utanför EU.

Anf. 158 ANITA BRODÉN (fp):

Fru talman! EU-kommissionen har uppmanat medlemsländerna till den här debatten och till en debatt om hur jordbruksprodukternas kvalitet kan främjas, att inte komplicera regelsystemet i onödan och att hålla fokus på vad konsumenterna efterfrågar. Det är en viktig debatt som nu initierats och satts i gång av kommissionen. Det är också en bra och riktig utgångspunkt.

Produktionen ska bygga på vad konsumenterna vill ha, inte på vad producenterna vill sälja. Livsmedelssäkerhet är A och O. Ett bra regelverk ska främjas, och det ska också vara så enkelt som möjligt.

Kvalitet är på många sätt väldigt subjektivt. För somliga är det vetenskapen om var produkten är producerad, för andra är det smakupplevelsen och för ytterligare andra kan det vara kunskapen om i vilken region eller till och med på vilken gård produkten tagits fram. Enligt kommissionen, skriver man, handlar det om konsumenternas förväntningar.

God hygien, hög livsmedelssäkerhet, är produktionsbaskrav. Det är över huvud taget inte förhandlingsbart. Alla konsumenter ska vara trygga i att det är det som gäller. Detta baskrav ska inte behöva märkas specifikt, för det är en förutsättning att man följer lagen. Däremot måste kontrollen förbättras och kraftfulla åtgärder vidtas i de fall det visar sig att man inte lever upp till ställda lagkrav. Detta lyfts också fram speciellt i grönboken. Däremot lyfts inte säkerhetsbegreppet i sak fram specifikt.

Låt mig fortsätta med frågan om märkning. Det ska finnas en lång rad olika märkningar som är specificerade. Det ska finnas en ingrediensförteckning med mängd, nettokvalitet och kvantitet. Den ska vara korrekt, vilket är livsviktigt framför allt med tanke på allergiker. Utöver detta ska det finnas uppgift om bäst-före-datum, sista förbrukningsdag, förvaringsanvisningar, namn, firmabeteckning och adress. Allt detta ska redovisas. Det ska vara tydligt märkt. Det är en tvingande märkning. För vissa produkter ska det dessutom stå ursprungsmärkning.

Att spårbarhetskedjan fungerar har vi verkligen fått märka i samband med den senaste larmrapporten om dioxin, denna gång från Irland. Man kunde plocka bort aktuella partier från berörda butikshyllor, vilket visar att EU:s system fungerar.

Utöver de märkningar som jag redan har nämnt finns det möjlighet att ha frivillig märkning, att informera om smak, tradition, ursprung, region, extra tillval och äkthet, egenskaper som är ett mervärde, något som många konsumenter efterfrågar och också kan innebära en stor konkurrensfördel för producenter.

Dessutom finns en rad frivilliga märkningar som inte regleras enligt dessa direktiv utan följer speciella certifieringssystem. Nämnas kan Krav, Svenskt Sigill, Änglamark och Rättvisemärkt. Det är tydligt att det också är ett mervärde, att man vill visa att det är något utöver det som är lagstadgat.

När man botaniserar i den här djungeln kan man förstå att det inte alltid är så enkelt att vara konsument. Därför är det bra att det nu pågår ett arbete med en märkningsförordning, vilket vi säkert kommer att få anledning att diskutera längre fram. Varje företag och varje producent gör sin ekonomiska bedömning av hur man vill lansera och märka sina mervärden. Det som krävs är att det ska vara utom allt tvivel att uppgifterna är korrekta.

Fru talman! Frågan om en utökad obligatorisk ursprungsmärkning är långt ifrån självklar. Nu gäller, som bekant, att vi har en ursprungsmärkning på nötkött, fisk, honung, frukt, grönsaker och även en märkning om GMO-tillsatser. Det låter egentligen väldigt enkelt att kräva ursprungsmärkning rakt av. Det har också tidigare varit min och Folkpartiets hållning. Men ett obligatorium skulle avsevärt öka byråkratin och innebära merkostnader för producenter, vilket givetvis i sista hand skulle drabba

konsumenterna. Då är det lämpligare med en ursprungsmärkning som är frivillig, kan utnyttjas av företag som så önskar och där konsumenter efterfrågar det.

Det finns möjligheter att nå mycket långt på det frivilliga området, en linje som utskottet också pekar på. Det sägs i grönboken och även utskottet anser att ursprungsmärkning bör uppmuntras. Utskottet ser gärna att icke-obligatorisk ursprungsmärkning används i större utsträckning än vad som är fallet i dag och att EU bistår i denna utveckling. Här finns många och stora möjligheter.

För väldigt många konsumenter är det viktigt att veta om varan är närproducerad, om den är ekologisk och om den till exempel är rättvisemärkt. I Sverige har vi för övrigt en väldigt stark varumärkestradition på de varor som vi köper.

Fru talman! Det som är angeläget att med kraft lyfta fram i debatten är kontroll – kontroll av att informationen och uppföljningen av kontrollen och informationen är korrekt. Vi måste som konsumenter veta att det som står på paketet gäller. Vi får inte på något sätt komma i någon osäkerhet om huruvida det är korrekt. Vi måste säkerställa att den märkning som sker är korrekt i alla delar. Det är tydliga regler som gäller för den frivilliga märkningen vad gäller ursprung och härkomst, så att konsumenten inte vilseleds. Om det vid märkning skulle vara så att man vilseleds av att namnet, låt oss säga Faster Gretas fläskkotletter, skulle få en att tänka i ett visst lands banor, att man tänker sig vilket land varan skulle komma från, då är det en obligatorisk ursprungsmärkning som gäller. Det står tydligt och klart. Man får inte vilseledas.

Konsumenten ska alltid vara i fokus. Det är olagligt att vilseleda. Det är viktigt att vi poängterar det här. När konsumenten är i fokus och kan lita på den information som ges är det också viktigt att konsumenten litar på att värden som småskalig livsmedelsförädling, djurvelfärd och miljökrav är viktiga parametrar. Här kan landsbygdsprogrammet tjäna som ett bra instrument när det gäller att uppnå de mål som tas upp i grönboken vad gäller livsmedel med hög kvalitet. Vi kan framför allt ta upp frågor som handlar om den lokala och regionala livsmedelsproduktionen.

Fru talman! Jag yrkar bifall till förslaget i utskottets utlåtande och avslag på reservationen.
(Applåder)

Anf. 159 TINA EHN (mp) replik:

Fru talman! Anita Brodén har mycket kunskap om detta och ett stort intresse. Det är väldigt lärorikt att lyssna på henne.

Det är rätt så märkligt att alliansen har hållningen att frukt ska ursprungsmärkas, men inte kött. Nu har vi ursprungsmärkningen på nötkött framför allt på grund av galna ko-sjukan, om jag har förstätt rätt. Bengt-Anders Johansson tog upp en förfärlig grishistoria här, skulle jag vilja påstå. Om konsumenten vet att grisen åker hit och dit vill kanske konsumenten ha reda på vilket land grisen kommer från. När konsumenten vet det påverkar det valet.

Jag skulle precis som Bosse vilja fråga vad det egentligen är som gör att den borgerliga alliansen inte vill driva på det här med obligatorisk ursprungsmärkning.

Anf. 160 ANITA BRODÉN (fp) replik:

Fru talman! Det första jag skulle vilja säga är att den borgerliga regeringen är otroligt mån om att hela tiden se till att arbeta för kvalitet, säkerhet och säkra livsmedel i vårt land, men också i EU. Det finns ingen som helst tvekan på den punkten.

Men vi har olika vägar att gå. Det finns gemensamma lagstadgade krav vad gäller livsmedelssäkerhet och hygien. I mitt anförande nämnde jag – flera andra har sagt det också – att det inte ens ska behöva skrivas, för det är lag. Sedan har man möjlighet att ha mervärden och kunna märka de mervärdena utifrån vad konsumenten efterfrågar.

Det finns en hel rad olika aspekter. Rättvisemärkningen är viktig för min del. Det är än viktigare för mig att veta att jag köper kött från närbelägna gårdar i min egen bygd, till och med från granngårdar. Det är viktigt att veta var det är producerat och var grönsakerna är odlade. Det är den viktiga märkningen för väldigt många konsumenter.

Men vi har ett antal obligatoriska ursprungsmärkningar. Vi har prövat det. Det har varit jobbigt att komma dithän, men det är uppskattat av konsumenter. Nu går vi vidare. Nu visar vi en väg. Nu är det konsumenterna som kan trycka på. Producenter och företag inser att det här är viktigt ur marknadsföringssynpunkt. Det här är ett viktigt säljargument. Då finns alla möjligheter.

Inget hindrar ursprungsmärkning. Vi uppmuntrar till och med till fortsatt ursprungsmärkning. Men vi vill ta det på frivillig bog. Låt oss se om inte det går lika snabbt som det gick med transfetter, som har varit uppe tidigare. Frivillighet gick då snabbare än lagstiftning.

Anf. 161 TINA EHN (mp) replik:

Fru talman! Det är fortfarande ganska svårt att förstå motiveringen. Det känns som att all argumentation jag hör rör sig om själva kärnfrågan. Precis som Bosse Bernhardsson tidigare sade har de frivilliga påtryckningarna lett till vissa förbättringar när det gäller transfetterna. Men det är fortfarande så att det finns en massa dolt transfett i produkter som inte säljs på McDonalds.

Anita vill veta varifrån hennes mat kommer. Den rättigheten bör alla ha, även de många som inte har nära till producenterna. Vi vill också ha en god kontroll på livsmedel hela vägen. Vi vill ha en god kontroll för konsumenterna. Det säger även Anita. Men kontrollen kostar också. Om konsumenten kan styra valet kanske inte kontrollerna kostar så mycket i andra ändan, eftersom man då har valt någonting som man vill ha från början och inte blir inlindad i någonting och inte vet vad det är i andra ändan.

Om vi hade haft en ursprungsmärkning på griskött i dag i Sverige hade folk kunnat köpa julsinka som med största sannolikhet varit uppfödd utan GMO-foder; man hade kunnat se att den var svensk. Den Kravmärkta skinkan och det svenskproducerade grisköttet är GMO-fritt. Köper man annat griskött och en annan julsinka till jul vet man inte riktigt vad man får.

Anf. 162 ANITA BRODÉN (fp) replik:

Fru talman! Jag börjar med det sista påståendet. Visst har den svenska konsumenten möjlighet att köpa en skinka man kan känna sig otroligt

trygg med. Som jag nämnde i mitt anförande har vi varumärken. Det finns varumärken som garanterar den typ av produkter som Tina Ehn för fram. Det finns en stor möjlighet.

Vad gäller ekoproduktion föreslår vi en gemensam EU-logga. Ekologiskt producerade produkter ska få en särskild symbol. Den möjligheten kommer också att finnas. Vi vill ge konsumenter makt och möjlighet, och det är konsumenternas krav på vad man vill veta som kommer att styra framtida frivilliga märkningar. Baskraven finns. De frivilliga märkningarna kommer konsumenterna att kräva, och framför allt kommer framstående företagare och producenter som inser att det är värdefullt att lansera dem och informera om dem.

Den frivilliga vägen vill vi verkligen slå an. Vi är övertygade om att det kommer att gå snabbt. Konsumenterna blir kraftfullare, och det är viktigt att lyssna på konsumenterna. De regionala och lokala kopplingarna ser vi redan. Det är otroligt viktigt. Det finns en efterfrågan på närproducerade varor, och det är producenterna mycket väl medvetna om. De är noga med att lansera och informera om dem.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 19 december.)

17 § Fortsatt svenskt deltagande i internationella säkerhetsstyrkan i Afghanistan (ISAF)

Föredrogs

sammansatta utrikes- och försvarsutskottets betänkande 2008/09:UFöU1
Fortsatt svenskt deltagande i internationella säkerhetsstyrkan i Afghanistan (ISAF) (prop. 2008/09:69).

Anf. 163 HANS LINDE (v):

Fru talman! Den 22 augusti i somras hade invånarna i byn Azizabad i provinsen Herat samlats för en minnesstund över en lokal ledare, allierad med den afghanska regeringen i Kabul, som hade omkommit. Snart skulle dock byborna få betydligt fler anhöriga, vänner och älskade att sörja.

Vid midnatt samma dag inledde amerikanska flygvapnet intensiva bombanfall mot byn, mitt i ett tätbefolkat område. När beskjutningen till slut upphörde hade det amerikanska flygvapnet lämnat 92 döda civila afghaner bakom sig. 62 av dem var barn.

En av de överlevande, en man som förlorat elva familjemedlemmar, beskrev attacken så här: "De bombade oss alla och skonade ingen".

Händelserna i Azizabad är tyvärr ingen isolerad händelse. I Afghanistan eskalerar nu våldet allt snabbare, blir allt grymmare och sprider sig till allt fler delar av landet. De amerikanska bombanfallen mot denna by är bara ett av många exempel på detta. Det är bara att konstatera att det här krigets enda monument kommer att vara de döda, de lemlästade, de förtvivlade och de övergivna som de efterlämnar.

Fru talman! I snart 30 år har Afghanistan härjats av krig och lidit under ockupation. Gång på gång har detta genomfattiga land utgjort slagfält för olika stormakters ekonomiska och säkerhetspolitiska ambitioner.

Utländsk militär närvaro har gång på gång fördjupat och förstärkt landets konflikter. De som fått betala det högsta priset är det afghanska folket genom ett oöverskådligt mänskligt lidande.

Sverige deltar sedan 2002 i den Natoleda Internationella säkerhetsstyrkan i Afghanistan, ISAF. Steg för steg har antalet svenska soldater ökat. Nu föreslås ytterligare en ökning från 390 soldater till 500. Sammanlagt ingår drygt 50 000 soldater i ISAF från 41 länder. Men samtidigt som insatsen successivt byggs ut har den fred som skulle främjas blivit alltmer avlägsen. Det är därför ett faktum att ISAF-insatsen i grunden misslyckats.

Augusti blev den blodigaste månaden i Afghanistan i civila dödsoffer mätt sedan den amerikanska ockupationen inleddes 2001. Minst 434 civila afghaner dödades under 2007 av USA- eller Natoleda trupper genom något av de 3 752 bombanfall som USA genomförde i Afghanistan förra året, genom direkt eldgivning. Trots att krigsmaterielindustrin når nya teknologiska höjder har man fortfarande inte uppfunnit en bomb eller en kula som bara träffar ondsinta terrorister. Däremot finns det gott om vapen som skapar förfärande skada och förödelse bland barn, kvinnor och gamla.

Enligt FN-insatsen Unama står den afghanska regeringen, den USA-ledda Operation Enduring Freedom och den Natoleda insatsen ISAF, där Sverige ingår, för 39 procent av alla civila dödsoffer.

Det är statistik som borde leda till eftertanke för dem som försvarar Sveriges stöd och deltagande i ISAF. Sorgen och lidandet för det afghanska folket blir ju inte mindre för att bomberna som fälls över dem eller kulorna som avfyras mot dem motiveras med högstämd retorik om frihet, demokrati och mänskliga rättigheter.

Fru talman! Varför blir då den fred som ISAF skulle främja alltmer avlägsen? Ett av svaren finner vi i Azizababad. Den brokiga motståndsrörelsen som inkluderar talibanerna och motsätter sig den utländska närvaron växer i styrka och i folkligt stöd i takt med att de utländska trupperna lägger övergrepp till övergrepp mot det afghanska folket. Talibanerna står i dag starkare än de gjort sedan 2001. Frågan är inte längre om talibanerna kommer tillbaka till makten. Miljoner afghaner och stora delar av Afghanistan står i dag helt eller delvis under talibanernas kontroll.

Ytterligare ett skäl till att ISAF misslyckats och freden blir alltmer avlägsen är att ISAF steg för steg fördjupat sitt samarbete med den USA-ledda och krigförande insatsen Operation Enduring Freedom, OEF. Den 5 oktober 2006 övertog ISAF-styrkan ansvaret för säkerheten i hela Afghanistan från OEF. I praktiken ärvde ISAF OEF:s misslyckade militära strategi och har tagit över USA:s roll som aktiv krigförande part i konflikten. Utskottsmajoriteten säger i betänkandet att "ISAF och koalitionen OEF även fortsättningsvis ska vara två distinkt skilda insatser som verkar under separata FN-mandat". Denna distinkta skillnad kan möjligen utläsas av FN-resolutioner i New York, men på marken i Afghanistan är sammanblandningen i dag total.

Dessutom har sammanlagt 13 000 man från stridande förband i OEF förts över till ISAF. ISAF är även i dag underställd den amerikanske generalen David D. McKiernan, som samtidigt är överbefälhavare för de amerikanska trupperna i landet. Hur ska man kunna främja fred samtidigt

Prot. 2008/09:52
18 december

*Fortsatt svenskt
deltagande i
internationella
säkerhetsstyrkan i
Afghanistan (ISAF)*

som man har ett långtgående samarbete med en krigförande part i en konflikt? Svaret är att det självklart inte går.

Därför borde de svenska soldaterna tas hem från Afghanistan. Vänsterpartiet må vara ensamt i denna kammare om att resa det kravet, men vårt krav stöds av allt fler svenskar. Det är 37 procent av svenska folket som vill ta hem soldaterna; bara 17 procent av svenska folket stöder den utökning som nu föreslagits.

Fru talman! Med stor sorg kan jag konstatera att Sverige för första gången på 200 år befinner sig i krig. Det är uppenbart att Afghanistan i dag är ett land i krig. Det är ett krig där Sverige på inget sätt är opartiskt eller neutralt.

I de provinser där de svenska soldaterna är stationerade må säkerhetsläget vara relativt stabilt, även om det också där nu tydligt försämras. Men vi är delaktiga i en insats, ISAF, som inte kan beskrivas som någonting annat än en aktiv krigförande part i det krig som pågår i Afghanistan.

Även den svenska styrkan har varit inblandad i händelser som borde skapa frågetecken runt insatsens uttalade fredsfrämjande natur. Den 12 september 2006 genomfördes vad det svenska befälet självt kallade en ”anfallsoperation” mot byn Boka utanför Mazar-e-Sharif. Under svenskt befäl gick svenska, amerikanska och afghanska trupper in i byn, och en lokal ledare dödades efter en två timmar lång eldstrid.

I oktober i år avslöjade Svenska Dagbladet att svenska militärrådgivare deltagit som rådgivare åt den afghanska armén vid flera direkta strider under våren och sommaren. Vid dessa strider hade ett tjugofemtal vad man kallar fiender sökts upp och dödats. Är det detta som fredsfrämjande innebär? Innebär det att delta i anfallsoperationer tillsammans med amerikansk trupp? Innebär det att delta då afghaner söks upp och dödas? Det börjar bli väldigt svårt att se skillnad mellan fredsfrämjandet och krigförandet.

Fru talman! Under de senaste 15 åren har vi sett en lång rad blodiga och långvariga inbördeskrig komma till ett slut. De har övergått till må vara komplicerade men ändå framgångsrika fredsprocesser. Utvecklingen i länder som Moçambique, El Salvador och provinsen Aceh i Indonesien ger hopp om att även Afghanistans folk en dag ska få uppleva fred och frihet.

Vänsterpartiets utgångspunkt är vår solidaritet med det afghanska folket. Vårt mål är ett demokratiskt Afghanistan i fred och befriat från ockupation, och att de kvarlevande byborna i Azizabad ska slippa att ännu en dag med skräck blicka mot himlen.

Vägen dit kommer inte att kunna nås med vapenmakt eller bombanfall. Allt fler börjar också inse detta – att det inte finns en militär lösning på Afghanistans många utmaningar.

Behovet av en nationell försoningsprocess i Afghanistan har förts fram av bland andra EU:s representant i Afghanistan, FN:s högsta representant i landet, Kai Eide, och Storbritanniens överbefälhavare i landet, Mark Carleton-Smith.

Under de senaste åren har flera försök gjorts för att inleda freds- och försoningsprocesser i Afghanistan. Tyvärr har västvärldens stöd till dessa samtal varit begränsat och från svensk sida obefintligt. Den svenska

regeringen har i stället tillhört den alltmer krympande skara som bara har velat se ensidiga militära lösningar.

Utskottsmajoriteten har nu slutligen vaknat och skriver i betänkandet att ”de många komplexa utmaningar och problem som den afghanska regeringen och folket har att hantera ytterst måste lösas på politisk väg”. Men hur Sverige ska stödja en sådan lösning på politisk väg skriver man inte ett kommatecken om. I realiteten kommer Sverige att fortsätta med en ensidig militär strategi för Afghanistan.

I snart sju år har de svenska soldaterna funnits på plats i Afghanistan. Gång på gång har denna insats förstärkts och utökats, men samtidigt har den fred man skulle främja blivit alltmer avlägsen. Sverige och omvärlden behöver nu en i grunden ny strategi för Afghanistan, som bygger på stöd till försöken till en bred freds- och försoningsprocess och som bygger på ökat civilt bistånd för att bekämpa fattigdom, stärka kvinnors rättigheter och öka respekten för de mänskliga rättigheterna.

Vi måste i dag inse faktum. ISAF-insatsen, där Sverige ingår, har i grunden misslyckats med sitt uppdrag. Det är dags att ta konsekvenserna av detta misslyckande och ta hem de svenska soldaterna från Afghanistan.

Jag vill därför yrka bifall till reservation 1 och 2.

I detta anförande instämde Gunilla Wahlén (v).

Anf. 164 PETER RÅDBERG (mp):

Fru talman! Jag börjar med att konstatera att försvarsministern ej är på plats i denna som jag tycker så pass viktiga fråga. Det beklagar jag djupt.

Miljöpartiet anser att det har varit riktigt att sända svensk trupp med FN-mandat till Afghanistan. Landet är ett av världens fattigaste länder. Det har i snart tre decennier varit drabbat av väpnade konflikter och inbördeskrig.

Behovet av utländsk hjälp är enormt. Svenskt bistånd, främst i form av Svenska Afghanistankommittén, har under lång tid varit på plats för att bistå med hjälp till det afghanska folket. Behovet av civila hjälpinsatser kommer att kvarstå under överskådlig tid.

Miljöpartiets bedömning av säkerhetsläget i Afghanistan är att det har försämrats avsevärt i hela landet under senare tid. Situationen i Afghanistan kan beskrivas som att vi går ett steg framåt men två bakåt.

Självfallet görs vissa framsteg vad gäller det internationella biståndet för sjukvård och skola. En majoritet av befolkningen har tillgång till grundläggande sjukvård, och antalet barn som går i skola är större än någonsin tidigare. Under 2008 har antalet elever ökat till cirka sex miljoner jämfört med mindre än en miljon under talibantiden. 30 procent av dessa är flickor.

Trots dessa ljusglimtar är vår bedömning att utvecklingen i Afghanistan är långt ifrån tillfredsställande. Framför allt har USA:s strategi varit ett misslyckande, vilket påverkar hela landet på ett negativt sätt. Vi anser därför att biståndsbehovet i Afghanistan är och kommer att vara mycket stort framöver. Därför blir det obegripligt att regeringen inte satsar mer resurser på den civila delen och samtidigt ökar samverkan mellan just den civila och den militära delen.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Fortsatt svenskt
deltagande i
internationella
säkerhetsstyrkan i
Afghanistan (ISAF)*

Man måste ändå ställa sig frågan om det internationella samfundets nuvarande strategi över huvud taget leder åt rätt håll och om det ens är möjligt att vinna kriget mot talibanerna. Finns det ens förutsättningar för att ISAF ska kunna fullfölja sitt fredsfrämjande uppdrag med tanke på USA:s politik och militära haveri?

Det finns ingen militär lösning på den afghanska konflikten. Snarare borde dialog inledas med samtliga parter som är involverade i konflikten och även med Afghanistans grannländer som Pakistan, Iran, Ryssland med flera för att stabilisera landet och garantera att landet uppnår en varaktig fred.

Trots vår kritik anser Miljöpartiet att det inte är möjligt att dra tillbaka befintlig svensk trupp när det nuvarande mandatet går ut. Vi ger dock inte något oreserverat stöd för det svenska deltagandet i ISAF.

Under den kommande våren, 2009, kommer det helt avgörande svaret på frågan hur den tillträdande amerikanska administrationen avser att agera i Afghanistan. Det finns anledning att avvakta till dess att den nya amerikanska politiken kan bedömas.

I avvaktan på detta anser Miljöpartiet att den svenska regeringen främst bör fokusera på att ge den befintliga svenska styrkan bättre utrustning och sjukvårdstransportkapacitet samt att utöka satsningen på det civila biståndet.

Miljöpartiet anser dessutom att regeringens agerande vad gäller Afghanistan inte är logiskt och framför allt inte konsekvent. Den borgerliga regeringen vill nu skicka fler soldater till en relativt lugn del av Afghanistan på grund av försämrat säkerhetsläge samtidigt som Sverige utvisar afghanska flyktingar från olika delar av landet till huvudstaden Kabul där säkerhetsläget är allt annat än lugnt – med motiveringen att säkerhetsläget är bra. Framtiden för de flyktingar vi skickar dit är allt annat än ljus. Utvisningarna till Kabul fortsätter trots att UNDP avråder från att göra detta.

Till bilden hör att Sverige i samband med upprättande av ambassaden i Kabul beslutade att den inte skulle handlägga viseringsansökningar och andra migrationsärenden på grund av säkerhetssituationen i Kabul. Detta går naturligtvis inte ihop. Svenska myndigheters tolkning av situationen i Afghanistan bör vara enhetlig.

Om regeringen anser att säkerhetsläget i Kabul är så illa att ambassaden inte kan ta emot besökare bör detta gälla även andra svenska myndigheters bedömningar. De bör dessutom inte göra någon skillnad på om det handlar om svenska eller afghanska medborgare.

Miljöpartiet ser allvarligt på Svenska Afghanistankommitténs varningar för att ISAF-styrkan i allt högre grad riskerar att sammanblandas med den amerikanska krigförande koalitionen Operation Enduring Freedom.

Risken har med tiden inte minskat utan snarare ökat. Vi nås ständigt av medieuppgifter om amerikanska övergrepp och brott mot de mänskliga rättigheterna. Det är viktigt att markera ett tydligt avståndstagande mot USA:s krig mot terrorismen, som har varit mer än kontraproduktivt för de samlade ansträngningarna att skapa fred och social utveckling i regionen.

Regeringen skriver i propositionen att under 2007 dödades uppskattningsvis 8 000 människor i konfliktrelaterat våld i Afghanistan. Av dessa bedöms ca 1 500 ha varit civila. De amerikanska urskillningslösa flygbombningarna tillskrivs ca 400 av dessa dödade civila. Detta är naturligtvis inte acceptabelt, och rent kontraproduktivt för den FN-ledda insatsen.

Situationen är nog ännu värre. Professor Marc Herold på universitetet i New Hampshire har satt strålkastarljuset på USA:s och Natos bombningar i Afghanistan. Bombningar från USA och Nato har pågått i stort sett dagligen sedan den 8 oktober 2001.

Dessa bombningar rapporteras knappast alls i svenska medier. Trenden är alarmerande. Det lågintensiva kriget håller gradvis på att anta karaktären av masslakt. Enbart i juni och i juli i somras fälldes lika många bomber som under hela fjolåret, 2007, vilket i sin tur var en fördubbling sedan 2006.

Den typ av bombningar som har skett i Afghanistan – merparten kallas för Close Air Support och är en sorts taktiska bombningar som ska stödja markoperationer – dödar mycket mer än de gammaldags så kallade bombmattorna som man lade ut. Mer än 80 procent av krigets civila dödsoffer i Afghanistan orsakas av dessa så kallade Close Air Support-attacker.

Det går inte att vinna afghanernas själ och hjärta om man samtidigt för ett krig mot dem. Det måste därför bli ett slut på USA:s flygbombningar av Afghanistan.

OEF:s samverkan med ett antal kända krigsherrar inom den norra alliansen gör att OEF är starkt ifrågasatt även bland afghanerna.

En av förutsättningarna när Miljöpartiet en gång godkände FN-insatsen var att det var separata organisationer och ledningar för ISAF och OEF-styrkan. Det framgår uttryckligen av FN-resolutionen och antogs här i riksdagen den 6 december 2005. Nu har Nato tagit över befälet för ISAF. Svenska soldater bär Natos emblem på sina uniformer. 97 procent av soldaterna i ISAF är Natos, och den största kontingenten är amerikaner. Man kan allvarligt ifrågasätta om det finns någon skillnad mellan dessa organisationer.

Regeringen planerar nu att utöka det civila biståndet till 500 miljoner kronor till 2011. Samtidigt beräknas den militära insatsen under 2009 kosta över 1 miljard kronor. Att satsa så mycket mer pengar på militära insatser än på utvecklingssamarbete är inte rimligt. En ökning av svensk militär kommer inte att hjälpa. Det har sju års erfarenhet visat. Alla säger, som jag har sagt tidigare, att man inte kan vinna afghanernas hjärta genom krig. Trots detta fortsätter samma politik år ut och år in. De militära kostnaderna är ungefär 14 gånger högre än de civila. Kriget mot terrorismen har fått befolkningen att vända sig emot alla utlänningar, inklusive militärerna. Det allvarliga är att ISAF mer och mer dras in i USA:s krig mot terrorismen.

Fru talman! Låt mig nu gå över till helikopterdiskussionen. Majoriteten i utskottet vill understryka betydelsen av att den svenska insatsen i sin helhet har tillgång till kvalificerade sjukvårdsresurser och konstaterar att Försvarmakten har redovisat att förbandets tillgång till sjukvårdsresurser är tillfredsställande. Den svenska styrkan ska förstärkas med en särskild helikopterenhet med sjukvårdsförmåga, Medevac. Men hur blir

det egentligen med Medevac eller det flygande akutsjukhuset, som jag hellre skulle vilja kalla det?

Regeringens utlovade Medevac kommer att bli kraftigt försenad. Den helikopterutredning som regeringen lovade redan den 10 oktober, och som skulle lämna ett delbetänkande senast den 31 december i år, tillsatte regeringen på sitt sammanträde i morse.

Fru talman! Hur är det möjligt att regeringen inte har tillsatt en utredare om Försvarsmaktens helikopterresurser förrän i dag? Det är en viktig fråga som ytterst handlar om soldaternas säkerhet. Genom detta sjabbel kommer helikopter 14 till Afghanistan att försenas väsentligt. Helikopter 14 är en mycket avancerad helikopter. Jag ifrågasätter starkt om Sverige verkligen behöver det så kallade flygande sjukhuset i Afghanistan. Som vanligt ska vi försöka spela i den första divisionen. Det gäller allt från Nordic Battlegroup till helikoptrar. Det våra soldater behöver i första hand om något skulle hända är en helikopter som kan hämta flera soldater samtidigt och snabbt föra dem till ett mer avancerat sjukhus någon annanstans. Vad jag har förstått tar den helikopter 14 som vi pratar om endast en patient åt gången på grund av att det är så avancerad utrustning i helikoptern.

Problemet är att vi endast kommer att skicka ned en helikopter 14 om cirka ett år. Vi behöver kanske två eller tre helikoptrar. Medevachelikoptern kommer inte att kunna utnyttjas dygnet runt. Den måste ju tas in på service efter ett visst antal timmar i luften. Det innebär att vi även framöver kommer att vara beroende av hjälp utifrån om något allvarligt skulle hända.

Miljöpartiet delar Afghanistankommitténs tre krav. Det krävs en rejäl social och ekonomisk satsning i Afghanistan. Vi kräver politiska påtryckningar och att den svenska truppen ska agera fritt utanför USA:s OEF. I förra årets motion om Afghanistan skrev vi att summan för militära insatser bör ligga i paritet med den summa som anslås för utvecklingssamarbete. Vi står fast vid den uppfattningen. Det är i och för sig bra att regeringen ökar ambitionen när det gäller det civila biståndet, men det är alldeles för lite om det ska göra någon märkbar skillnad mot i dag. Trots ökningen kommer den militära insatsen att kosta dubbelt så mycket som regeringen är beredd att satsa på det civila biståndet.

En grundförutsättning för fred är en återuppbyggnad av landet och ett stärkande av civilsamhället samt att sociala, ekonomiska och medmänskliga åtgärder vidtas. Därför är bistånd huvudingrediensen vid skapandet av fred. Det är Miljöpartiets åsikt att denna obalans mellan insatserna inte är rimlig. Det är därför viktigt att vi kan skapa en bättre balans genom att ge mer resurser till det civila biståndet.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med en tydlig målformulering där det specificeras vilka mål som ska uppnås för att den svenska styrkans arbete i Afghanistan ska anses vara utfört. Utan en tydlig målbild är det svårt att se hur effektiv styrkan är. Det är också av vikt att vi preciserar vilken tidsram insatsen har. Det räcker inte med det som regeringen skriver i sin proposition. Vad som krävs är att regeringen tar ett helhetsgrepp över både den militära och den civila sidan av insatsen i Afghanistan. Det är helt i enlighet med den strategi för Sveriges internationella insatser som riksdagen har antagit.

Någon strategi för ett snabbt tillbakadragande, om en förlängning av detta mandat inte skulle få gehör i riksdagen eller om situationen i Afghanistan av någon anledning blir så allvarlig att vi inte kan vara kvar i landet, har regeringen inte presenterat. Miljöpartiet anser att det är en uppenbar brist i hanteringen av detta ärende och anser att en *exit strategy* för att kunna dra tillbaka befintlig trupp under ordnade former ska utarbetas. Det är viktigt att regeringen sätter upp tydliga mål och en tidsplan för ett eventuellt återdragande av Sveriges militära insatser i Afghanistan för att inte hamna i en liknande situation när det är dags att besluta om en eventuell framtida förlängning.

Fru talman! För att vinna tid yrkar jag bifall till reservation 1, men jag står naturligtvis bakom alla våra yrkanden.

Anf. 165 GÖRAN LENNMARKER (m):

Fru talman! Det finns ett starkt stöd i riksdagen för ett fortsatt och förstärkt deltagande i ISAF, den internationella säkerhetsstyrkan i Afghanistan. Jag tror att det är viktigt för dem som är verksamma i den styrkan att känna detta stöd i det svenska parlamentet. Jag tycker också att det finns anledning att rikta ett tack till de soldater och civila som gör sina insatser i ett farligt och krävande uppdrag. Det är inte lätt att vara verksam i ett främmande land långt borta under farliga omständigheter.

Nästan 80 personer i den svenska militära utlandsstyrkan har dött under hela den tid som vi har haft sådant, och det är ganska lång tid. Två av dem är officerare som har dött i Afghanistan. Risken är stor. Även om de fyra svenska provinserna är de minst oroliga i Afghanistan är risken likväl mycket stor när man är verksam där. Därför är det ett viktigt beslut som riksdagen har att fatta. Det är ett stort ansvar att fatta den här typen av beslut, att skicka svenska män och kvinnor till en sådan här insats.

Det finns anledning att känna oro över situationen i Afghanistan. FN:s säkerhetsråd, som har att ansvara för internationell fred och säkerhet, konstaterar att situationen i Afghanistan är ett hot mot internationell fred och säkerhet. Det är grunden för FN:s agerande när det gäller Afghanistan. FN:s säkerhetsråd uppmanar sina medlemsländer att stärka ISAF, och det är det Sverige nu gör. Vi ger vårt bidrag till detta. En av orsakerna bakom detta är för övrigt att man vill minska de civila förlusterna. En större andel soldater på marken kan göra att man inte behöver förlita sig på flyganfall.

Man uppmanar även ISAF att stödja uppbyggnaden av de afghanska säkerhetsstrukturerna, armén och polisen. Det är också en av orsakerna till att vi ökar vår styrka. Vi vill kunna hjälpa till mer för att utbilda den afghanska armén. Afghanerna själva måste ju ta ansvar för sitt eget land, och därför gäller det att hjälpa till med detta.

En tredje punkt som FN:s säkerhetsråd tar upp är vikten av samverkan på många olika sätt, dels inom det internationella samfundet med det stöd vi ger, dels mellan det internationella samfundet och Afghanistan med dess befolkning och regering, och dels naturligtvis mellan den civila och den militära delen.

Att Sverige upprättar en ambassad i Kabul är en viktig del i att förstärka Sveriges möjligheter och på plats kunna ha den här typen av samverkan, men framför allt också att ha en närmare kontakt med inte bara

den afghanska regeringen utan även parlamentet och över huvud taget de afghanska myndigheterna i största allmänhet.

Sverige förstärker också biståndet högst avsevärt, både biståndet till Afghanistan i dess helhet och det särskilda bistånd som ska gå till de fyra provinser där Sverige är särskilt aktivt. Det är en viktig del i detta.

Det här var FN:s säkerhetsråds rekommendationer i dess resolution till Sverige och till andra medlemsstater. Jag tror att det är viktigt för Sverige, som alltid, att noggrant lyssna på och ta till sig vad FN säger i den här typen av frågor.

Bakom det här ligger ju insikten att det inte räcker med militär säkerhet. Det är en viktig komponent, men den kan inte ensam åstadkomma utveckling i Afghanistan, utan det är en kombination av säkerhet, utveckling och det man kallar god samhällsstyrning, det vill säga att afghanerna successivt måste bygga upp sitt eget samhälle och sin egen förmåga att hantera sitt samhälle. Det går inte att se det enbart som en säkerhetsfråga, även om säkerheten är nödvändig för att möjliggöra utveckling. Det är svårt att åstadkomma utveckling om man inte har säkerhet.

Vi har inte bara från Sverige utan, tror jag, från alla bidragande länder sagt att vi vill ha starkare grepp från FN. Vi har krävt att FN skulle få en mer övergripande uppgift i Afghanistan. Och nu sker detta. FN har äntligen tillsatt en särskild representant, Kai Eide, en norrman. Det är för övrigt en ställföreträdande chef som är svensk, Bo Asplund, som uppträtt inför det sammansatta utskottet i frågan.

Det här är bra, för det markerar just vikten av att hålla ihop det internationella samfundets olika delar – det finns militära komponenter, och det finns civila komponenter av olika slag – och dessutom av att systematiskt stärka afghanernas möjligheter att själva ta ansvar för sitt eget land. Det gör de ju också delvis. Det sker framsteg på detta område. Säkerheten i Kabul är nu ett afghanskt ansvar och inte ett ansvar för ISAF. När man är på gatorna i Kabul ser man alltså inga ISAF-soldater men väl afghanska soldater.

Nu är Afghanistan ett oerhört sargat land, som många har varit inne på. Det är ett av världens absolut fattigaste länder. Man har 30 års krig bakom sig, kanske till och med lite mer. Det var sovjetisk ockupation, det var inbördeskrig, och sedan kom talibanerna. Det var även inbördeskrig under talibantiden faktiskt, även om det var en av de mest totalitära regimer vi har sett som gjorde anspråk på att reglera samhällslivet, och för övrigt inte bara samhällslivet utan även privatlivet, i minsta detalj. Dessutom var landet en bas för aggression mot andra länder.

Det är en svår uppgift nu att stärka de afghanska möjligheterna att bygga upp landet. Det är ett fattigt land som har upplevt en lång tid av krig – som sagt ett av världens mest sargade länder. Det är dessutom så att landet inte har någon tradition av centralstyre. Det går en stor, mäktig bergskedja tvärs över landet, och många bor i isolerade bergsdalar. Det gör att det är en mycket svår uppgift att bygga en centralmakt i ett land som har en svag tradition beträffande detta, och det kommer att ta lång tid.

Nu för vi en debatt i Sveriges riksdag som vi för i nästan alla parlament i de länder som ger bidrag till ISAF: Gör vi rätt? Är det ett klokt sätt som vi bedriver verksamheten på? Det är väldigt stora debatter och

utredningar i andra länder. Jag kommer ihåg att i Kanada, som är det land som har haft de största förlusterna med flest döda i proportion till sin insats i Afghanistan, har man haft en lång och uppsplitande debatt. Gör vi rätt? Är vi på rätt väg?

Man kan säga att alla de parlament som har diskuterat det här trots allt har kommit till insikten att det är viktigt nu att inte överge Afghanistan. Vi har ju erfarenhet av detta. År 1989 tågade de sovjetiska trupperna ut ur Afghanistan. Då var det en medveten politik – den hängde ihop med slutet av kalla kriget – att väst inte skulle engagera sig i Afghanistan. Svenska Afghanistankommittén var ett undantag från detta, och de är värda all heder, för de var nästan ensamma från väst i Afghanistan under denna tid. Tankespelet var vid den tiden att vi skulle hålla oss borta. Hade det nu varit en ockupation av Afghanistan skulle den inte ersättas av västliga styrkor eller av västligt engagemang. Det hade för övrigt också att göra med Gorbatsjov och kanske mer med storpolitiken också.

Vad som hände var en djup tragedi, ett oerhört grymt inbördeskrig. Huvuddelen av Kabul förstördes faktiskt under inbördeskriget, inte under den sovjetiska ockupationen. Sedan kom då talibanerna till makten, i alla fall i stora delar av landet, och då blev det också en tragedi med förödande verkan på samhällslivet. Flickor kördes bort från skolorna. Kvinnor kunde inte få sjukvård därför att de enbart kunde få sjukvård av kvinnliga läkare, och eftersom det inte fanns några kvinnliga läkare blev det alltså ingen sjukvård för kvinnor. Det blev ett oerhört grymt resultat av det talibanska övertagandet av makten. Dessutom blev Afghanistan som vi vet en bas för aggression utanför landets gränser.

Man kan alltså säga att det i de olika parlamenten nog ändå finns en bred enighet om att det nu gäller att hålla i och inte överge Afghanistan.

Hur ska vi då göra? Hur ska man bygga utvecklingen? Jag var i parlamentet i Kabul och träffade parlamentariker, för övrigt ganska många kvinnor. En fjärdedel av ledamöterna i parlamentet är kvinnor, vilket också är ett framsteg. Det sker en kvotering för att man ska ha en ordentlig kvinnorepresentation, vilket naturligtvis är alldeles unikt i landets historia. Där är det många som vill ha olika former av politisk dialog. Man säger att det finns de talibaner som är goda patrioter som egentligen vill bygga det egna landet. Man ska dessutom komma ihåg att många har mycket starka band sedan motståndet mot den sovjetiska ockupationen. De känner varandra väl, för de svetsades samman under de åren.

Det kan nog vara så att vi kan se en möjlig öppning till en politisk dialog. Men denna politiska dialog är samtidigt svår, för den har ju vissa villkor. Ska vi då ha en politisk dialog med krafter som kommer att säga att man inte ska ha några kvinnor i parlamentet, att flickor inte ska gå i skolan och att kvinnor inte ska få sjukvård? Ska vi ha en dialog med krafter som inte är intresserade av vare sig mänskliga rättigheter eller demokrati? Det är den stora svårigheten som finns för att skapa en dialog med Afghanistan. Vilka krafter kan man samtala med, och vilka krafter ligger så långt borta från ett anständigt liv att det i praktiken blir omöjligt? Det är de utmaningar som inte vi i väst ska svara på. Det måste naturligtvis afghanerna själva göra, inte minst deras parlamentariker och andra.

Därför är det så viktigt att det nu hålls val i Afghanistan nästa år och året därpå – det är inbokat val då – och att vi nu genom de stödsatser vi

Prot. 2008/09:52
18 december

*Fortsatt svenskt
deltagande i
internationella
säkerhetsstyrkan i
Afghanistan (ISAF)*

gör för bistånd och säkerhet kan se till att en kanske möjlig politisk utveckling kan ta fart i Afghanistan. Insikten ökar ju om detta.

Det viktiga här och nu är dock att vi inte överger Afghanistan, att vi inte packar ihop och drar hem. Det gjordes 1989. Det ska vi inte göra om.

Anf. 166 HANS LINDE (v) replik:

Fru talman! Först vill jag säga att jag och Göran Lennmarker är alldeles eniga på en punkt. Det här är kanske ett av de viktigaste besluten som vi kan fatta i riksdagen, nämligen att skicka ut unga svenska män och kvinnor till ett annat land i en internationell insats.

Därför vill jag fråga Göran Lennmarker: Varför är inte försvarsmistern här i dag? Varför har inte försvarsministern deltagit någon gång under hela den här processen, när det är en så viktig fråga som vi behandlar?

ISAF har nu varit på plats i Afghanistan i sju år. Gång på gång har insatsen byggts ut och förstärkts. För drygt ett och ett halvt år sedan diskuterade den här kammaren ISAF-insatsen. Retoriken var ungefär likadan då. Säkerhetsläget har försämrats. Vi måste skicka fler soldater för att stötta upp.

Nu ett och ett halvt år senare när vi står här igen kan vi konstatera att det är samma retorik. Säkerhetsläget har ytterligare försämrats. Vi behöver skicka ytterligare soldater.

Alla de förhoppningar som fanns för ett och ett halvt år sedan har på många sätt grusats. Utvecklingen har inte varit positiv på det sätt som man då hoppades på från utskottsmajoriteten. Den fred som man skulle främja har blivit alltmer avlägsen. Våldet eskalerar, och de civila döds-offren, både på grund av talibanernas och motståndsrörelsens attacker och på grund av OEF:s bombanfall, har ökat på flera plan. Vi ser en tydlig ökning av antalet mord på civila biståndsarbetare, vilket är djupt tragiskt.

Trots denna negativa utveckling på säkerhetsområdet i Afghanistan kan jag inte någonstans se, vare sig i proposition eller i betänkande, att man ställer frågan: Vad är det som går fel i Afghanistan? Vad behöver vi förändra?

Jag kan inte låta bli att tänka på de tre aporna, ni vet de som inte vill höra någonting, inte vill se någonting och inte tala. Jag upplever att utskottsmajoriteten i dag agerar precis som dessa tre apor. Man vill inte prata om problemen i Afghanistan, man vill inte se problemen i Afghanistan, och man vill inte höra om problemen i Afghanistan.

Jag ska fråga Göran Lennmarker om det som jag inte har kunnat hitta någonstans i betänkandet eller i propositionen. Varför blir freden i Afghanistan, som skulle främjas, alltmer avlägsen för varje dag som går?

Anf. 167 GÖRAN LENNMARKER (m) replik:

Fru talman! Svaret är mycket enkelt. Vi lär oss under tidens gång. Som jag nämnde i mitt anförande har en hel del lärdomar dragits. En är att se till att FN får en mer central roll. Nu har vi fått detta på plats genom generalsekreterarens särskilda representant, om jag ska vara alldeles korrekt. Vi ska ha fler trupper när det gäller att kunna dra ned på flyganfall. Vi ska se till att den afghanska armén kan utbildas bättre så att man själv kan bygga upp sin säkerhet. Det måste bli en kraftig ökning av

biståndet. Jag tror att man egentligen ökar biståndet så kraftigt som man kan göra för att få ett rimligt resultat just nu. Det måste också bli en ökad samverkan mellan det internationella samfundet och den afghanska sidan.

Detta är viktiga lärdomar. Därför kan man säga att de åtgärder som vi – jag säger vi, men det är FN som i stor utsträckning föreslår dem – vidtar är resultatet av ett försök att anpassa verksamheten så att man bättre ska kunna svara upp mot de krav som finns. Bakom detta ligger hela tiden att man inte ska överge Afghanistan.

Jag måste ställa en fråga till Hans Linde: Menar du att vi ska överge Afghanistan, att vi ska lämna Afghanistan och säga att de får sköta detta själva? Det finns en tragisk erfarenhet av vad som skulle hända i ett sådant fall. Med mycket stor sannolikhet skulle vi få se ett ohyggligt blodigt inbördeskrig. Stora delar av landet skulle aldrig acceptera att talibannerna kommer tillbaka. Det gäller särskilt de norra delarna. Det skulle innebära en ohygglig tragedi för det afghanska folket.

Det kan väl ändå inte vara så, Hans Linde, att Vänsterpartiet menar att vi ska vända Afghanistan ryggen?

Anf. 168 HANS LINDE (v) replik:

Fru talman! Det första som man tänker på när man hör Göran Lennmarker är: Är det verkligen så att Moderata samlingspartiet anser att det hade varit bättre om Sovjetunionen hade stannat längre i Afghanistan och inte dragit sig tillbaka 1989?

Nej, Vänsterpartiet vill inte överge Afghanistans folk, snarare tvärtom. Jag tycker att det har blivit en märklig bild i Sverige där man säger att det enda sättet att stödja ett folk är att skicka väpnad trupp, som om det vore det enda utrikespolitiska verktyg som vi har i vår verktygslåda för att stödja ett folk.

Vi säger att det finns en lång rad andra verktyg som vi kan använda, att vi som alliansfri stat, som neutral stat, skulle kunna bidra på ett positivt sätt till de freds- och försoningsprocesser som det ändå finns försök till i Afghanistan och som bland annat den afghanska regeringen har försökt sig på.

Vi tror också att biståndet behöver ökas radikalt, betydligt mer än vad den borgerliga regeringen har gjort hittills.

Göran Lennmarker frågar: Vad har vi lärt oss? Ja, vi har lärt oss att FN inte har haft en tillräckligt stark roll och att det inte har varit tillräckligt med bistånd. Men vad blir konsekvensen av dessa lärdomar? Man låter fortfarande Nato ha ledartröjan när det gäller ISAF. FN har fortfarande inte kommit in och tagit över denna insats. Vi ser fortfarande att man låter OEF agera fritt i landet, nu troligtvis med en tydlig förstärkning i och med maktskiftet i USA.

Man ser en ökning av biståndet, men även med denna ökning av biståndet kommer det fortfarande att vara så att för varje krona som den borgerliga regeringen ger i bistånd till Afghanistan lägger man 2 kronor på den militära insatsen. Dessa förhållanden har inte på något sätt förändrats med denna proposition.

Det finns en nyckelfråga i detta som jag tycker att Göran Lennmarker undviker, och det är: Hur ska man kunna främja fred när man har ett

Prot. 2008/09:52
18 december

*Fortsatt svenskt
deltagande i
internationella
säkerhetsstyrkan i
Afghanistan (ISAF)*

sådant långtgående och djupt samarbete med en krigförande part? Någonstans är det detta som är nyckelfrågan och som jag faktiskt har oerhört svårt att begripa. Hur kan Göran Lennmarker mena att ISAF och därigenom också Sverige ska kunna främja fred i Afghanistan samtidigt som vi har ett djupt samarbete med de krigförande trupperna inom Operation Enduring Freedom?

Anf. 169 GÖRAN LENNMARKER (m) replik:

Fru talman! Svaret är nog: Åk och titta på vad svenska trupper gör i de fyra provinserna! Det är en mycket seriös verksamhet för att först och främst skapa lugn och ro i landet, så att flickor kan gå till skolan, så att människor kan vistas utomhus, allt detta som är förutsättningen för nästan allt övrigt. Det handlar också om att bygga upp samverkan på olika sätt mellan både det militära och det civila. Om man skapar säkerhet är det klart att man sedan måste fylla på med utvecklingsinsatser. Och man måste framför allt också fylla på med insatser för att hjälpa och stödja afghanerna att bygga upp sitt eget land på olika sätt. Man måste hjälpa till att bygga deras egen armé. EU gör en stor polisinsats. Vi har en ambassad som nu inrättas för att kunna ha en ordentlig dialog med afghanska myndigheter, inte minst det afghanska parlamentet. Jag tycker att vi som parlamentariker ska notera att det finns ett parlament i Afghanistan med de brister som naturligtvis finns i ett sådant land, men det är likväl många skilda ståndpunkter. Men allt detta gör vi tillsammans. Det är väl något ganska bra?

I Afghanistan finns det många som säger att den svenska insatsen i de fyra provinserna är en av de bästa. Det finns till och med de som säger att det är den bästa. Det är lugnt. Då kan vi säga att det kanske inte har att göra med vår insats utan att det kan bero på helt andra saker. Vi ska därför vara försiktiga med att dra sådana slutsatser. Men det kan också vara så att svenska soldater när de är ute och patrullerar faktiskt ger en trygghet som gör det möjligt för människor att leva ett mer normalt samhällsliv där.

Här är den stora frågan, Hans Linde: Hur ska man kunna göra biståndsinsatser om man inte har säkerhet? Vi ser länder som Somalia och andra som slits sönder i dessa ständiga strider och som går tillbaka nästan till stenåldern därför att man river sönder alla möjligheter till utveckling. Säkerhet är därför en förutsättning för mycket annat, men det är inte säkerheten som är det avgörande för om man lyckas.

Anf. 170 PETER RÅDBERG (mp) replik:

Fru talman! Vi har hört Göran Lennmarker tala nästan lite rosenrött om Afghanistan. Han talar väldigt allmänt om situationen. Han säger i och för sig att det är ett sargat land och att vi ska öka biståndet. Men han säger inte ett enda ord om den sammanblandning som är så uppenbar för oss alla, att ISAF närmar sig OEF, att detta har pågått under ganska lång tid, att det mer eller mindre är ett krig som pågår och att våldet ökar från månad till månad, från vecka till vecka.

Sedan säger Göran Lennmarker att vi ska stärka ISAF:s roll. Det betyder i klartext mer militärer. Vi ska alltså fortsätta med samma politik som har misslyckats under sju år.

Då undrar jag lite grann. Om man ligger under med 4–0 i halvlek, får man åtminstone förändra laget så att man i bästa fall kan vinna matchen. Men här kör man med samma laguppställning ytterligare en tid.

Jag blir väldigt förvånad över Göran Lennmarkers retorik. Min fråga till Göran Lennmarker är därför: Är Göran Lennmarker inte orolig för denna inblandning med OEF, och ser han inte att vi egentligen är på fel väg och borde slå in på en helt annan väg för att få den fred i Afghanistan som vi alla ändå vill ha?

Prot. 2008/09:52
18 december

*Fortsatt svenskt
deltagande i
internationella
säkerhetsstyrkan i
Afghanistan (ISAF)*

Anf. 171 GÖRAN LENNMARKER (m) replik:

Fru talman! När FN:s säkerhetsråd uttalar sina rekommendationer till medlemsländerna – de säger att vi ska stärka ISAF – bygger de naturligtvis på erfarenheten att det behövs en större säkerhet för att man ska kunna göra fler utvecklingsinsatser och ge mer stöd. Vi ska hjälpa till att bygga upp de egna afghanska säkerhetsstyrkorna, armén och polisen, och våra soldater ska då hjälpa till att bygga upp den afghanska armén. EU gör en stor polisinsats. Vi ska stärka samarbetet med de afghanska myndigheterna. Det står också tydligt i FN-resolutionen. Vi startar en ambasad där för att ha en bättre plattform och en bättre kunskap för att göra detta på plats.

Det här är ändå ganska viktiga saker. Det är inte att blunda och titta bort utan just att säga att det finns anledning att få en bättre verksamhet i Afghanistan, helst av allt tillsammans med afghanerna. Däri ligger det hela. Därmed kan vi inte vända bort.

Jag har förstått att Miljöpartiet inte vill att vi ska ut ur Afghanistan, och jag tycker att det är bra att ni känner det ansvaret.

Alla de som känner ansvar för att finnas i Afghanistan måste samtidigt vara medvetna om att det är svårt att vara verksam på flera olika områden om man inte har en grundläggande säkerhet. Det är därför som FN är så noga med att påtala att vi behöver stärka ISAF i de här två rollerna.

Anf. 172 PETER RÅDBERG (mp) replik:

Fru talman! Göran Lennmarker säger att FN säger det. Men det är inte alltid så att FN har rätt. Vi kan på något sätt tänka själva och komma med egna tankar.

Vad Göran Lennmarker hela tiden säger är att vi ska köra samma politik en gång till. Jag håller med dig om att, och Miljöpartiet är inte motståndare till det, det ska vara militärer där, för det krävs för säkerheten. Vi delar den uppfattningen.

Vad jag försöker prata om är obalansen mellan de civila insatserna och de militära. Det är 14 gånger mer man satsar på det militära i förhållande till det civila. Det förslag som vi ska rösta om går ut på ungefär samma typ av politik. Ni satsar 500 miljoner fram till 2011, och jag tycker att det är jättebra. Men med tanke på helheten räcker det inte på långa vägar.

Det är därför jag ställer frågan: Kan Göran Lennmarker se att vi är inne på fel spår? Vi måste öka det civila mycket mer. Jag fick inget bra svar på det här med närmandet till OEF. Ser Göran Lennmarker inte att det kan bli ett problem att Sverige mer och mer kommer in under USA,

som mer eller mindre för ett krig i Afghanistan? Det finns en fara med detta.

Anf. 173 GÖRAN LENNMARKER (m) replik:

Fru talman! Vi har lärt oss mycket och förändrar politiken. Det är själva idén med de förskjutningar som Sverige gör. Jag ska inte en tredje gång räkna upp allt det som vi förändrar i politiken, just i riktning mot en ökad civil insats men också mot ett ökat stödande av den afghanska verksamheten. Jag räknade upp dem. Det finns en insikt om det.

Det är inte bara Sverige som för den här debatten. Det förs runt om i de europeiska parlamenten en debatt om hur vi ska kunna få en bättre verksamhet så att vi kan få ned våldsnivån och att den civila utvecklingen kan få fäste. Det är i högsta grad värt att göra det.

Peter Rådberg ställde frågan om relationen mellan ISAF och OEF. Sanningen är den att det är ISAF-vägen som är den man måste gå. Det är väl alldeles uppenbart att det är den lärdom som man gjort. Det är också det FN säger i sin resolution. Vi måste få ned de civila förlusterna, som ju delvis förorsakas, kanske en mindre del men dock, av flyganfall till exempel. Det är en väldigt viktig lärdom att säga att det är bättre att gå fram på en väg där man kanske har soldater på marken som kan verka fredsfrämjande och som inte är i strid, som i de fyra provinser där svenska soldater finns. Det är en viktig lärdom.

Det är väl därför som en del säger att Sverige är ett av de bättre, till och med det bästa landet, hörde jag en amerikan säga, för att se hur det här ska göras. Då ska vi bygga på vår kapacitet och vår förmåga för att kanske kunna lösa det hela på civila och mer fredliga sätt, men med en militär insats som bas.

Anf. 174 URBAN AHLIN (s):

Fru talman! Vi behandlar nu ett betänkande från det sammansatta utrikes- och försvarsutskottet om ett fortsatt svenskt deltagande i den internationella säkerhetsstyrkan ISAF. Varför finns denna säkerhetsstyrka? Jo, i ett land i Asien fanns en fristad för terrorister som attackerade USA. Förenta nationerna sade att detta var en attack och att USA hade rätt att ägna sig åt självförsvar. Man slog ut talibanregimen, som hade varit fristaden för terrorister i Afghanistan.

Afghanistan är ett väldigt sargat land, som många andra talare har sagt tidigare, med decennier av krig, sovjetisk ockupation, leder fattigdomsligan, enorm korruption. I dag har vi en situation där extremistgrupper kastar syra i ögonen på unga skolflickor som är på väg till skolan, biståndsarbetare mördas av extremistgrupper, 6 procent av skolorna har bränts ned, 200 lärare och elever har dödats.

Allt detta gör att det organ som vi har format i världen, Förenta nationerna, säger att situationen i Afghanistan alltså utgör ett hot mot internationell fred och säkerhet. Jag som socialdemokrat står verkligen upp för Förenta nationerna. Det är nämligen den universella ordning, den norm som vi har byggt upp i världen för att inte enbart den starkes rätt ska göra sig gällande, utan det ska finnas något att hålla sig i, en folkrätt. Alla medlemsländerna i Förenta nationerna har gått med på FN-stadgan, enligt vilken det tydligt är FN:s säkerhetsråd som är de som är uttolkare

av när det finns ett hot mot internationell fred och säkerhet. Förenta nationernas säkerhetsråd är otroligt tydligt på den här punkten.

Jag säger till alla som läser protokollet, eller dem som av någon händelse lyssnar på debatten: Läs säkerhetsrådsresolutionen! Om det finns någon som helst tvekan om att det inte finns ett mandat för den här insatsen eller vad den grundar sig i, läs säkerhetsrådets resolution!

Det är en svår situation i Afghanistan. Då är naturligtvis frågan: Är det läge att lämna landet? Hans Linde är ett exempel i debatten på dem som tycker att det inte är någon idé att fortsätta, utan vi drar oss hem i stället. Jag noterade att han i sin inledning talade väldigt mycket om de civila dödsoffren som främst fallit offer för OEF:s flygbombningar. Inte med ett ord nämnde han alla de andra, majoriteten, civila dödsoffer i Afghanistan som dödades av extremistgrupperna.

Jag tycker att det är lite talande för hur den här debatten förs. Jag är bekymrad över att extremistgrupper mördar civila. Jag är bekymrad över att OEF:s flygbombningar skördar civila dödsoffer. Jag vill minska på båda.

Vi socialdemokrater har skrivit i vår motion att vi kräver av regeringen att den genast tar kontakt med den nya administrationen i USA och säger: Så här kan vi inte ha det i fortsättningen. Vi ställer upp bakom Förenta nationerna som kräver att de internationella insatserna i Afghanistan ska göras på ett sådant sätt att de civila dödsoffren minskar i antal.

Men jag kan inte dra slutsatsen, som Hans Linde, att vi ska lämna landet och strunta i att majoriteten av de civila dödsoffren inte dödas av flygbombningarna utan faktiskt dödas av extremistgrupper. Situationen är inte enkel.

Jag instämmer i det som Göran Lennmarker har sagt: Ska vi lyckas med att få en återuppbyggnad av Afghanistan och med hjälp av vårt bistånd skapa en säker situation där krävs helt enkelt säkerhet. Biståndsarbetare dödas i dag.

Innebär då det som regeringen föreslår en så fantastiskt kraftig uppbyggnad av den militära närvaron? Nej, jag hävdar att det inte är så. Det handlar om, och det redovisas tydligt i propositionen, att regeringen har för avsikt att skicka dit räddningshelikoptrar även om vi har fått dragningar i riksdagen som visar att det kommer att bli väldigt försenat och att regeringen kommer att bli tvungen att hitta alternativa lösningar. Den andra delen består i att man vill ha en transportflygenhet placerad i Mazar-i-Sharif, speciellt under sommarmånaderna. Den tredje delen är att ha fler militära rådgivare i den afghanska armén.

Det är inte *more of the same*, utan det handlar om en del förändringar som görs. Varför tycker jag att det är så väsentligt att vi ökar antalet rådgivare i den afghanska armén? Jo, om det finns någon *exit strategy*, en utgång, från detta är det naturligtvis att den afghanska regeringen själv klarar av att ta ansvaret för situationen i Afghanistan. Då måste vi hjälpa till att bygga upp den kompetensen inom rättsväsendet, inom polisen, åklagare och annat men också i den afghanska nationella armén, och det är bra att vi gör det.

Vi socialdemokrater krävde också att det skulle vara en kort mandat-tid. Vi är glada över att utskottet noterar och säger att det är ett års mandattid detta handlar om. Det är naturligtvis av det skälet att det är stora förändringar som sker och att riksdagen ska vara med i processen när vi

Prot. 2008/09:52
18 december

*Fortsatt svenskt
deltagande i
internationella
säkerhetsstyrkan i
Afghanistan (ISAF)*

skickar ut soldater till utlandet. Jag är stolt att tillhöra ett av de få länder i världen där det är parlamentet som har det slutliga beslutet att fatta när man skickar ut väpnade soldater till utlandet. Det är bra, det är någonting vi ska värna.

Det är oerhört väsentligt att vi strävar efter en så stor och bred enighet som möjligt, och det har vi i detta ärende. Det finns en stor och bred enighet. Vänsterpartiet skiljer ut sig genom att säga att de vill att vi ska lämna Afghanistan i dag. Miljöpartiet vill att vi stannar kvar. Det är positivt att det är så.

Sammanblandningen mellan Operation Enduring Freedom och ISAF – ja, vi oroas över riskerna för sammanblandning. Det vi ser är också det som Hans Linde tog upp. Det sätt som krigsföringen sker av Operation Enduring Freedom skvätter också över på de andra internationella styrkorna, det vill säga oss. Det är klart att när det gäller de som drabbades i byn, som Hans Linde talade om, är det väldigt lätt att förstå att det skapas en aggression mot alla utlänningar i Afghanistan. Då är det naturligt att det också drabbar oss, så det är klart att det finns en *spill over*-effekt på den insats som vi är med i, ISAF. Men det är ett mandat från Förenta nationerna.

Jag vill ändå gå längre än Göran Lennmarker som säger att FN rekommenderar medlemsstaterna. Det är inte så. Enligt FN-stadgan är det faktiskt så att Förenta nationernas säkerhetsråd ålägger medlemsstaterna i sina beslut.

Hans Linde är ofta folkrättsligt väldigt pedantisk, och ska man se på det som det faktiskt uttrycks i FN-stadgan åläggs vi av Förenta nationernas säkerhetsråd att bidra till den här styrkan och att öka resurserna dit. Hans Linde berättade själv att det faktiskt är 41 länder som bidrar. Sverige är i det område där det är minst oroligheter i hela Afghanistan. Ändå tycker Hans Linde att just Sverige ska åka därifrån.

Jag tror att det vore en fullständigt förödande strategi. Vi ska i stället inse att detta är en långsiktig insats som måste göras i Afghanistan. USA har en ny president som säger att han vill ändra strategin, vilket jag tror kan vara nödvändigt för att man ska få en bättre situation i Afghanistan. Jag tror att det vore en förödande signal att i det läget säga: Nej, nu lämnar vi som har ansvaret i det lugnaste hörnet av Afghanistan.

Finns det då en militär lösning på den här konflikten? Ibland låter det här från talarstolen som att vi som ställer upp på att fortfarande vara kvar hävdar att det enbart finns en militär lösning. Så är det inte. Det är ingen som hävdar att det finns en militär lösning på det här.

USA:s försvarsminister Bob Gates har talat om att det inte finns någon militär lösning på det här problemet. De militära befälhavarna säger att det inte finns någon militär lösning på det här. Det handlar just om mixen av civilt återuppbyggnadsarbete och bistånd till Afghanistan och om att skapa säkerhet, det vill säga med militära resurser. Det går inte att göra bara det ena eller det andra. Det är det som är problemet med Hans Lindes resonemang.

Jag har stor respekt för att man vill öka biståndet till de civila insatserna. Det vill jag också. Jag tycker också att det är en obalans, att det går för mycket pengar till de militära insatserna. Jag skulle vilja ha mer av det civila. Men det är att lura sig själv att tro att man kan ta bort en av dessa delar. Det går inte att enbart med militärt våld skapa fred i Afga-

nistan, och det går tyvärr inte att enbart satsa på civilt bistånd. Säkerhet och utveckling hänger samman.

Jag vill också säga några saker om biståndet. Jag tycker att det är bra att regeringen bestämmer sig för att öka biståndet och att man också ska fokusera en hel del på det område där vi är. Men det finns en risk med det. Eftersom Afghanistan är uppdelat i olika provinsiella regioner där olika länder tar ansvar, är risken att Sverige tar ansvar bara för sitt område, Tyskland bara för sitt, Norge för sitt och Danmark för sitt. Det är naturligtvis inte riktigt så utvecklingen ska vara i Afghanistan. Vi måste se till att det blir ett lokalt ägarskap, att den afghanska administrationen och regimen får ta ett större ansvar för hur biståndet ska se ut, naturligtvis i samarbete med FN.

Nästa år blir oerhört avgörande för Afghanistan, som också Göran Lennmarker talat om, i och med de kommande valen. Det är genom demokratiska val som maktförhållandena i Afghanistan ska avgöras. Det är inte genom vem som skjuter ihjäl flest flickor som går till skolan, utan det är genom demokratiska val som maktförhållandet ska redas ut i Afghanistan.

Slutligen vill jag rikta tacksamhet till de kvinnor och män som är våra soldater utomlands i internationell tjänst, som är beredda att göra ultimata uppoffringar för ett uppdrag som de har fått av Förenta nationernas säkerhetsråd. Min tanke går till dem i dag.

Jag tycker att det är bra att vi kan visa att det finns en stor enighet i Sveriges riksdag för att fortsätta insatsen i Afghanistan.

Anf. 175 HANS LINDE (v) replik:

Fru talman! Jag får erkänna att jag inte hade planerat att ta någon replik på Urban Ahlin i kväll. Men jag gör det efter att ha hört Urban Ahlins anförande, där det huvudsakliga problemet med Afghanistan och svensk Afghanistanpolitik verkade vara Vänsterpartiet, ett parti med 22 riksdagsledamöter. Han lägger huvudfokus på vår politik och egentligen inte på det krig vi ser i Afghanistan och det oerhörda mänskliga lidandet för civilbefolkningen där.

Urban Ahlin pratade här om FN och folkrätten. Jag börjar undra lite om Socialdemokraterna har ändrat syn på det inledande anfallet mot Afghanistan från USA:s sida. Det är nämligen så att när USA anföll Afghanistan konstaterade den dåvarande socialdemokratiska regeringen: Själva resolutionerna, alltså de så kallade terrorismresolutionerna, utgör dock enligt svensk uppfattning inte en tillräcklig folkrättslig grund för koalitionen att agera i Afghanistan. Var det felaktigt, Urban Ahlin? Har socialdemokratin ändrat åsikt? Fanns det en folkrättslig grund som var tillräcklig när USA anföll?

Urban Ahlin tog upp att jag inte pratade om talibanerna. Nej, det är fullständigt sant, för jag tror att i den här kammaren är vi helt eniga när det kommer till avskyn mot talibanernas övergrepp. Ingen i den här kammaren har några förväntningar på att talibanerna ska göra någonting annat än att just terrorisera det afghanska folket.

Däremot borde vi ha högre förväntningar på de insatser som har FN-mandat i ryggen, på ISAF och Operation Enduring Freedom, dels för att de har FN-mandat, dels för att de är nära allierade med oss i Afghanistan.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Fortsatt svenskt
deltagande i
internationella
säkerhetsstyrkan i
Afghanistan (ISAF)*

Vi måste ställa högre krav på dem än vad vi gör på bland annat taliberna.

Ändå finns det kvar en nyckelfråga i det här resonemanget som jag tycker att Urban Ahlin, precis som tidigare talare, flyr undan, nämligen hur Sverige ska främja fred i Afghanistan när vi har ett så nära och intimt samarbete med Operation Enduring Freedom. Jag hör kritiken, Urban Ahlin, men jag har inte sett ett enda förslag och inga reservationer och särskilda yttranden om hur du vill förändra situationen på marken.

Anf. 176 URBAN AHLIN (s) replik:

Fru talman! Hans Linde gör fantastiska svängningar om folkrätten. Vänsterpartiet brukar ofta säga att man ska ställa upp på Förenta nationerna. Och jag uttalade redan från början här att det är Förenta nationernas säkerhetsråd som har mandatet att uttala sig vid hot mot internationell fred och säkerhet. FN:s säkerhetsråd ålägger medlemsstaterna att bidra till den här insatsen. Hans Linde säger: Nej, vi tycker inte att Förenta nationernas säkerhetsråd bedömer situationen rätt så vi tycker att Sverige ska dra sig därifrån.

Folkrätten är inte riktigt så uppbyggd att vi ibland bestämmer att vi tycker att FN:s säkerhetsråd har rätt och ibland att de inte har rätt, utan vi får ställa upp på att FN:s säkerhetsråd faktiskt har ansvaret för internationell fred och säkerhet.

Jag har noterat att Hans Linde tycker att FN i stället ska ägna sig åt en konferens om Afghanistan. Jag tycker att det är ett bra exempel. Det är väl alldeles utmärkt om de gör det. Men i dagsläget har Förenta nationernas säkerhetsråd bestämt att ISAF ska finnas där och att medlemsstaterna ska stärka ISAF för att vi ska åstadkomma fred och säkerhet eftersom det finns ett hot mot internationell fred och säkerhet. Det enda som är intressant när det gäller folkrätten är att det är Förenta nationernas säkerhetsråd som är de ultimata uttolkarna av detta.

Hans Linde frågade hur vi ska skapa fred och välstånd. Det är det vi har talat om. Vi skriver i vår motion att det ska till en bred strategi. Där är vi kritiska mot regeringen. Vi tycker att de inte har presterat just den breda strategin för hur vi genom den militära delen men också genom den civila biståndsdelen med mer satsningar på polis och på uppbyggnad av rättsväsendet kan se till att få en tilltro till samhällsapparaten i Afghanistan. Det är den enda väg vi har att gå. Där är vi kritiska. Det var därför jag vände mig till dig i mitt inledningsanförande. Det är du, Hans Linde, som sticker ut i denna debatt. Vi andra ser att det inte går att göra det med bara bistånd. Man måste göra det med både-och. Så svårt och så enkelt är det.

Anf. 177 HANS LINDE (v) replik:

Herr talman! Jag kan tyvärr inte tolka det som något annat än att Urban Ahlin och Socialdemokraterna har ändrat åsikt. Den dåvarande socialdemokratiska regeringen sade tydligt efter den USA-ledda koalitionsangrepp på Afghanistan att det saknades en tillräcklig folkrättslig grund för attacken. Jag uppfattar det du säger nu som en tydlig svängning, och det är bara att beklaga.

Visst skiljer jag ut mig här i kammaren i kväll. Jag är den ende som lyfter upp kravet på att Sverige bör lämna Afghanistan och i stället satsa på civilt bistånd och ge full kraft och styrka till en inkluderande och bred freds- och försoningsprocess.

Alla som har följt den svenska debatten vet dock att jag knappast är ensam utanför kammaren. 37 procent av svenska folket vill att trupperna ska tas hem. Det är bara 17 procent som stöder Urban Ahlin när han säger att vi behöver skicka fler soldater. Bland de 37 procenten finns det en och annan socialdemokrat, till exempel Thage G. Peterson och Maj Britt Theorin. Till och med före detta finansminister Bosse Ringholm tillhör nu dem som ifrågasätter en politik med ständigt utökade trupper i Afghanistan.

Jag känner mig ganska besviken när jag hör Urban Ahlin säga att enbart fredliga medel inte kommer att lösa konflikten i Afghanistan, utan det måste till militära insatser. Både Urban Ahlin och jag vet att det finns en lång rad exempel under de senaste decennierna där länder har gått från djupa och blodiga inbördeskrig, som inte på något sett legat efter kriget i Afghanistan när det gäller grymhet, och tagit steget in i freds- och försoningsprocesser. Det var krig och länder som vi hade dömt ut, där vi inte trodde att det fanns något hopp men som lyckades ta steget. Det gäller Acehprovinsen i Indonesien, El Salvador, Nicaragua, Moçambique och så vidare. I många av dessa fall har dessutom socialdemokratiska företrädare varit drivande bakom den här möjligheten att ta steg mot fred med fredliga medel. Varför skulle det inte vara möjligt i Afghanistan när det har varit möjligt i så många andra länder världen över?

Anf. 178 URBAN AHLIN (s) replik:

Herr talman! Det är just det som det handlar om här. Vi försöker skapa en situation i Afghanistan där människor får en tilltro till utvecklingen, där man får en civil uppbyggnad där säkerhet och utveckling stärker varandra så att vi just kan få en freds- och försoningsprocess. Alla de områden som du, Hans Linde, räknade upp har haft stöd av FN för olika militära insatser också. Vi är just i den processen nu. Det har funnits en militär komponent med FN i de områden du räknade upp, just för att skapa en grund för en freds- och försoningsprocess.

Det är en svår situation i Afghanistan. Man kan absolut inte vinna detta med militära medel. Det säger jag också. Man kan dock inte vara naiv och tro att det bara går att lösa med bistånd och vackert tal om freds- och försoningsprocesser. Man måste se hur realiteten ser ut på marken.

De flesta av de civila som har dödats, som du har talat om, har fallit offer för extremister. Vi försöker påtala att de internationella trupper som är där inte ska ägna sig åt sådan krigsföring som gör att civila skadas i onödan. Det är dock lite svårt att nå extremisterna som kastar syra i ögonen på skolflickor, dödar biståndsarbetare och bränner ned skolorna. Vi har inte riktigt samma access till dem för att påtala att de också behöver minska sin krigsföring som drabbar de civila. Jag tror att det beror på att en del av dem inte har för avsikt att minska den. De har andra värderingar. De vill inte att kvinnor ska vara delaktiga i det politiska skeendet. De vill inte att småtjejer ska gå i skolan. Så hemskt är det. Det är naturligtvis mycket bekymmersamt för Afghanistan att ha den utvecklingen. Det är därför vi finns där.

*Fortsatt svenskt
deltagande i
internationella
säkerhetsstyrkan i
Afghanistan (ISAF)*

Jag säger det återigen: Jag är en stark vän av Förenta nationerna. Det är Förenta nationernas säkerhetsråd som har ålagt medlemsstaterna att ställa upp för den internationella säkerhetsstyrkan i Afghanistan.

Anf. 179 STAFFAN DANIELSSON (c):

Herr talman! Denna riksdagsdebatt handlar om den mycket allvarliga och svåra situationen i Afghanistan. Jag instämmer i de allvarsamma inlägg som Göran Lennmarker och Urban Ahlin har gjort.

Vi behöver lyfta fram den grymma verkligheten i Afghanistan. Det tycker kanske inte Hans Linde, men det tycker jag. Under 2007 förlorade ca 8 000 människor livet i konfliktrelaterat våld i Afghanistan. 1 500 av dessa bedöms ha varit civila. Huvuddelen i sin tur kan bedömas ha dömts i det urskillningslösa våld som främst talibanerna regelmässigt riktar mot vanliga människor – genom massmord med mänskliga dynamitpaket mot marknadsplatser, mot bussar och andra platser där så många oskyldiga människor som möjligt befinner sig och genom attacker mot skolor och biståndsarbetare. Oskyldiga människor sprängs till döds, och människor skadas mycket allvarligt under fruktansvärda lidanden genom medvetet inriktade aktioner från terrorgrupper.

Antalet barn som gick i skola under talibanregeringens sista tid var cirka en miljon, varav egentligen inga flickor. Nu går omkring sex miljoner barn i skola, varav 30 procent är flickor. Talibanerna motsätter sig fortfarande totalt denna så goda utveckling. De har under de två senaste åren bränt ned skolor och tvingat hela 6 procent av skolorna att stänga. Fler än 200 lärare och elever har mördats. Det är inte nog med detta. Fyrtioålet biståndsarbetare som höll på att hjälpa det afghanska folket mördades under 2007. Ungefär lika många kommer nog att ha mördats under 2008.

Jag talar långsamt så att det jag säger hinner sjunka in, för detta är fassansfullt. Hur ska man kunna förhandla med dem som gör sådana hemska målmedvetna dåd som att bränna skolor och mörda lärare och elever?

Metoderna för att genomföra dessa avskyvärda dåd är lika hemska. Vi kan läsa om barn och förståndshandikappade personer som utrustas med dynamitpaket som fjärrutlöses när de sökt sig till så många andra fullständigt oskyldiga människor som möjligt.

Med talibanernas terrormetoder som besinningslöst kan utlösas var som helst i Afghanistan är det självfallet mycket svårt, även för betydande styrkor, att förhindra detta blinda dödande. Det är en mycket svår uppgift att bekämpa denna terrorism utan att civila riskerar att skadas eller dödas. Det är uppenbart att de internationella, främst från USA, och afghanska styrkor som bekämpar terrorgrupperna tvingas tillgripa stridsmetoder som har medfört ett stort antal civila dödsoffer. Detta är självfallet oerhört beklagligt.

Naturligtvis beror dessa på den svåra terrorbekämpningen i sig men givetvis även på felbedömningar och misstag från truppernas sida.

Jag vill med instämmande citera direkt ur utskottets betänkande: ”Dessa förluster är oacceptabla och riskerar att allvarligt urholka legitimiteten hos såväl den afghanska regeringens som den internationella säkerhetsstyrkans ansträngningar att uppnå ett långsiktigt fungerande och

stabilgt afghanskt samhälle. Alla tillgängliga åtgärder måste vidtas för att undvika civila dödsoffer.”

Jag vill liksom utskottet också understryka att FN:s säkerhetsråd i sin resolution 1833 från i år fördömer talibanernas och övriga extrema grupper användande av civila som mänskliga sköldar. Även detta är en farsansfull stridsmetod som slår blint mot oskyldiga människor.

FN uppmanar i sin resolution 1833 sina medlemsländer att bidra med ytterligare personal och utrustning för att möjliggöra en generell förstärkning av den säkerhetsfrämjande insatsen i Afghanistan. Sverige har ansvar för detta i sitt PRT. Det är glädjande att en bred majoritet i riksdagen bejakar både FN:s vädjan och regeringens förslag att något utöka den svenska insatsen med bland annat kvalificerade sjukvårdsresurser och fler säkerhetsrådgivare till den afghanska armén.

Utskottet noterar att ansvaret för operativ terrorismbekämpning även i fortsättningen ska ligga på koalitionen Operation Enduring Freedom, OEF. ISAF, de internationella styrkor där Sverige ingår, ska ha som fortsatt huvuduppgift att inom sina respektive områden genomföra de stabiliserings- och säkerhetsinsatser som behövs för att den afghanska regeringen ska kunna upprätthålla säkerheten och därmed skapa förutsättningar för ett fungerande afghanskt samhälle grundat på rättsstatsprinciper och skyddet för de mänskliga rättigheterna.

Det råder också stor samstämmighet om att det behöver tas fram en strategi för det civila utvecklingssamarbetet – vilket är på gång – och att de civila insatserna bör öka till i storleksordningen en ½ miljard kronor från Sverige till år 2011.

Centerpartiet delar också bedömningen att det är bra att Sverige, liksom andra länder, styr en del av sitt bistånd till det område där vi har ett säkerhetsansvar.

Vänsterpartiet gör i sin motion – Hans Linde nämnde det i sitt anförande – bedömningen att det inte längre är fråga om när talibanerna kommer tillbaka till makten. De föreslår analogt med det att Sverige och kanske också ISAF – det är lite oklart – ska dra tillbaka sina fredsfrämjande styrkor. Det kommer snabbt att bidra till att det inträffar som Vänsterpartiet prognostiserar. Det är inget litet ansvar som ett, låt vara inte så stort, parti i Sveriges riksdag vill ta på sig i strid med säkerhetsrådet, FN och de 41 länder som har ställt upp för att stabilisera och hjälpa Afghanistans folk. Sverige och övriga länder, antar jag, ska dra tillbaka sina fredsstyrkor samtidigt som förhandlingar med talibanerna ska inledas. Det kommer inte att bli någon tebjudning, kan jag försäkra Hans Linde. Talibanerna är inga feminister. Tvärtom.

Tala om att ge efter för det besinningslösa mördande som talibanerna bedriver, och det förtryck som deras totalitära tid vid makten och deras terror nu visar att de vill återgå till!

Visst kommer det att behövas försoning och dialog, kanske även med talibangrupperingar, men detta måste avvägas mycket noga.

Miljöpartiet sviktar men står ändå fast vid den nuvarande insatsen. Miljöpartiet skriver i sin motion att det hade varit lämpligt att invänta hur den nya amerikanska strategin kommer att se ut innan riksdagen beslutar om ett förlängt svenskt mandat. Eftersom mandatet går ut före årsskiftet och president Obama tillträder nästa år är detta ju inte möjligt. Jag instämmer gärna i att det är en mycket viktig faktor som Sverige noga

Prot. 2008/09:52
18 december

*Fortsatt svenskt
deltagande i
internationella
säkerhetsstyrkan i
Afghanistan (ISAF)*

måste beakta. Vi vet ju att president Obama har uttalat att han strävar efter en ökning av fredsstyrkorna.

Med detta yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på reservationerna.

Anf. 180 HANS LINDE (v) replik:

Herr talman! När det gäller Afghanistan kan vi vara oeniga om mycket. Men jag måste säga att jag tycker att Staffan Danielssons inlägg passerar gränsen för vad som kan kallas hederligt. Han går i fällan och försöker insinuera att Vänsterpartiet skulle ha en mjuk inställning till talibanerna, att vi på något sätt skulle sympatisera, att vi inte skulle kritisera de brott mot mänskliga rättigheter som talibanerna utför. Det är inte ett hederligt angrepp, Staffan Danielsson. Jag ber dig ta tillbaka det så att du kan lämna den här salen med hedern i behåll.

Jag minns en tid före 2001, före 11 september, innan USA:s blickar riktades mot Afghanistan. Då lyfte vi från Vänsterpartiet flera gånger upp frågan om talibanernas grymma förtryck i Afghanistan.

Vilka andra partier var då intresserade av att delta i debatten? Vem lyfte då upp frågor? Vem höll brandtal på den tiden? Inte var det Staffan Danielsson och inte var det Centerpartiet.

Talibanerna är inga feminister. Det är inte George Bush heller. Jag tror att ganska få av de flygare som nu faller bomber över civila afghanska byar och därigenom mördar flickor, kvinnor och äldre kan kallas feminister.

Som feminist och med erfarenhet av att kämpa för jämställdhet kan jag säga att man inte bygger jämställdhet genom bombattor och genom att skjuta på civila. Feminism uppnår man genom att kämpa tillsammans.

Staffan Danielsson säger: Hur ska vi kunna tala med personer som begår sådana här illdåd?

Tänk om man hade sagt det en gång i tiden i Elfenbenskusten, Moçambique eller El Salvador. Hur hade de länderna sett ut? Det hade troligtvis varit länder som fortfarande varit i krig.

Frågan till Staffan Danielsson är: Hur ska vi kunna militärt besegra alla dem som begår dessa illdåd?

Anf. 181 STAFFAN DANIELSSON (c) replik:

Herr talman! Hans Linde försöker försvara den linje som han och Vänsterpartiet har valt att ha, nämligen att Sverige ska lämna Afghanistans folk åt sitt öde. Ödet är i stor utsträckning talibanerna.

Innebär inte det att man belönar talibanernas stridsmetoder genom att göra som de vill och överlåta landet åt inbördeskrig och tebjudningar mellan de grupper som kommer att ha fruktansvärda strider där talibanerna med stor sannolikhet kommer att ta makten i betydande delar av landet? Då vet vi vad som väntar, Hans Linde. Det är det ansvaret som Vänsterpartiet väljer att ta på sig.

Hans Linde sade i sitt inlägg tidigare: Jag förväntar mig inget annat än att talibanerna ska fortsätta att terrorisera folk med fruktansvärda terrordåd.

Vänsterpartiet vet vad som väntar och vill ändå att världssamfundet, FN:s säkerhetsråd, ska dra tillbaka de fredsfrämjande insatserna och lämna Afghanistans folk åt sitt öde, som Göran Lennmarker sade.

Jag är glad över att Sveriges riksdag i bred samstämmighet står fast vid den oerhört värdefulla insats som svenska män och kvinnor gör i Afghanistan för att stötta fred och säkerhet i det område där vi har ansvar.

Det är bra att vi ökar de civila insatserna, men om lärare, elever och biståndsarbetare mördas behövs militärer för att trygga säkerheten.

Anf. 182 HANS LINDE (v) replik:

Herr talman! Vi har haft ISAF på plats i Afghanistan i snart sju år. Vid flera tillfällen har vi utökat och förstärkt insatsen. Retoriken har låtit på samma sätt varje gång: Om vi inte utökar antalet soldater kommer talibanerna tillbaka.

Vad har vi sett? För varje år och varje månad som går med Staffan Danielssons strategi för Afghanistan kommer talibanerna tillbaka. För varje gång vi utökar får vi nya rapporter om att talibanerna flyttar fram sina positioner och erövrar ytterligare en provins och stärker förtrycket. Övergreppen ökar i antal, som Staffan Danielsson berättade. Syraattackerna, att flickor förvägras att gå i skolan och så vidare är vad som sker med Staffan Danielssons strategi för Afghanistan, inte med min strategi för Afghanistan.

Staffan Danielsson kanske skulle börja ta ansvar för den verklighet som vi i dag ser i Afghanistan.

Vänsterpartiet vill inte lämna Afghanistan åt sitt öde. Vi tror att det enda sättet att garantera att alla afghanska flickor kan få gå i skola, att man når ett samhälle som är demokratiskt och respekterar de mänskliga rättigheterna och där man tar steg mot jämställdhet är att man får en freds- och försoningsprocess.

Vi kommer inte att kunna militärt besegra dem som begår dessa illdåd. Hur kan Staffan Danielsson tro att man skulle kunna göra det? Svara på frågan, Staffan Danielsson. Hur ska vi militärt kunna besegra alla dem som begår dessa illdåd?

Freds- och försoningsprocesser handlar inte om att man sätter sig med Nelson Mandela-typer. Det handlar ibland om att förhandla med de värsta och grymmaste människorna som finns på denna jord. Det är ett steg man är tvungen att ta, inte för att man sympatiserar med de människorna, utan för att ta steget mot fred.

Tänk om man hade resonerat som Staffan Danielsson i Elfenbenskusten, Moçambique, El Salvador, Nicaragua, Angola! Då hade dessa länder fortfarande varit länder i krig. Som tur var resonerade man inte som Staffan Danielsson, och därför ser vi framgångsrika freds- och försoningsprocesser i de länderna.

Anf. 183 STAFFAN DANIELSSON (c) replik:

Herr talman! Jag ska koncentrera mitt inlägg på Afghanistan och inte på Moçambique.

Afghanistan har en brutal historia sedan många år, vilket redovisats här. Jag har respekt för att Hans Linde och Vänsterpartiet vill väl, men det är en stor naivitet i det som ni nu driver, Hans Linde. Det som ni nu driver som krav belönar de terrordåd, de metoder, som talibanerna utnyttjar. Vi vet vad talibanerna står för. Det blir en totalitär regim. Det blir

förtryck av kvinnor under hemska former. De får inte tillgång till skola, läkarvård, del i politiskt inflytande. Talibanerna är inte feminister.

Det finns en laglig regering. Men Vänsterpartiet har sagt att FN:s säkerhetsråd inte är opartiskt och att Sverige är inte opartiskt i konflikten. FN och Sverige stöder landets valda regering. Det är val nästa år, och då är det folket som avgör om det ska förändras. Det ska inte avgöras genom att världssamfundet drar tillbaka sina insatser, släpper loss ett inbördeskrig och belönar de fruktansvärda stridsmetoder som är grundorsaken till att så många människor dör under fruktansvärda former.

Det är svårt att bekämpa sådana metoder när man använder människor som levande sköldar. Det har begåtts misstag, och USA och ISAF ska givetvis göra allt för att undvika civila offer.

Anf. 184 ALLAN WIDMAN (fp):

Herr talman! När Hans Linde i sitt anförande inte oträngt nämner talibanernas brott, när han i samband med incidenten i Boka inte nämner att svensk trupp blev beskjuten när den skulle passera byn får han finna sig i att bli ifrågasatt när det gäller beskrivningen av tillståndet i Afghanistan.

Afghanistan är söndertrasat efter nästan 30 år av oavbrutet krig. Humanitärt har det internationella samhället inte bara möjlighet utan också skyldighet att medverka till fred och säkerhet. De insatser som genomförs i Afghanistan stärker den internationella säkerheten, och den stärker därmed också, herr talman, den svenska säkerheten. Det är ingen slump att 41 länder befinner sig i fredsfrämjande syfte i detta land.

I en globaliserad värld omfattar säkerheten antingen alla människor eller inga människor alls. Över huvud taget har internationella insatser stor betydelse också för vår nationella förmåga att kunna försvara oss. Genom att delta i internationella insatser får vi ett kvitto på den förmåga som det svenska försvaret, dess materiel och personal besitter. Därmed, herr talman, finns det heller ingen motsättning mellan de internationella insatserna och den nationella förmågan. Tvärtom är de varandras förutsättningar.

Den proposition som nu förelagts riksdagen presenterar på många sätt viktiga steg i rätt riktning. Jag instämmer i många av de kloka slutsatser som både Urban Ahlin och inte minst Göran Lennmarker inledde den här debatten med. Jag ska dock mer fokusera på det som ligger inom försvarsutskottets naturliga ansvarsområde.

Det är bra att Sverige skickar fler soldater till Afghanistan. Det landområde som vi påtog oss ansvaret för 2006 motsvarar en yta lika stor som hela Götaland. I det perspektivet blir 500 soldater inte så väldigt mycket. Det finns i vårt område byar som svensk trupp till följd av att de inte är så många aldrig någonsin har passerat, och därmed har de heller inte kunnat bidra med säkerhet. Om vi jämför oss med de norska soldaterna väster om vårt område, i Maimana, kan vi konstatera att på motsvarande yta har Norge dubbelt så många soldater. Det är viktigt för att kunna fullgöra den uppgift som insatser har, nämligen att garantera afghanerna säkerhet.

Det är riktigt att den svenska Försvarsmakten har omfattande problem med försörjning av helikoptrar. Det är också riktigt att den helikopter som vi hade tänkt skicka till Afghanistan under nästa år, helikopter 10,

kan komma att dröja något. Det är ju inte någon liten helikopter. Det är en stor helikopter som tar minst sju liggande patienter och skulle naturligtvis innebära ett mycket bra tillskott inte bara för vår verksamhet generellt utan framför allt för svenska soldaters säkerhet.

Att utskottet nu ändå väljer att markera att man ska ta möjligheten att tillföra helikopter leder oss förmodligen så småningom in på alternativa lösningar. I den delen ger jag gärna Peter Rådberg rätt, nämligen att det viktigaste inte är att ha en helikopter i varje avseende anpassad för just det uppdrag den ska utföra, utan varje helikopter i Afghanistan kommer att vara långt mycket bättre än att inte ha någon alls.

Det är viktigt att Sverige också medverkar till de bidrag som inte bara är kostsamma utan även mycket komplicerade. Vi måste visa att också vi är beredda att göra det som är dyrt och det som är svårt, att vi inte alltid litar till andra när det gäller viktiga resurser.

Ännu bättre är att de som tidigare i debatten kallats för militära rådgivare nu ökar i antal, ja närmast tiodubblas, i de fyra svenska provinserna. Det är naturligtvis det viktigaste medlet för att successivt, även om det säkert ligger långt borta, kunna överrätta mer och mer av ansvaret för säkerhet på den afghanska armén och givetvis också på den afghanska polisen.

Det har talats en hel del om OEF och det har talats en del om det som betecknas som kriget i södra och östra Afghanistan. Det är där många oskyldiga tråkigt nog faller offer bland annat för OEF:s insatser, men också, vilket vi inte ska glömma bort, för de insatser som ISAF gör. Jag träffar, herr talman, en del politiker ute i Europa i olika sammanhang och jag vet att man samfällt anser att detta är ett mycket, mycket stort problem. Varje gång en oskyldig civil dör i Afghanistan minskar utsikterna för att det här ska kunna bli ett framgångsrikt uppdrag.

Jag vill dock inte delta i den kritik som riktas mot till exempel OEF. Under den tid jag tillbringade i Afghanistan kunde jag konstatera att länder som Kanada, Nederländerna, USA, Danmark varje dag offrade soldater för den verksamhet som pågick i södra Afghanistan. Vi ska även ha klart för oss att de gör stora uppoffringar som annars bland annat skulle drabba de svenska soldaterna.

Herr talman! Jag vill också ge beröm till utrikesminister Carl Bildt. När han besökte Afghanistan och de svenska trupperna där markerade han tydligt att det inte bara är Försvarsmakten som befinner sig i Afghanistan utan att det är Sverige som är där. Det var en viktig och, tror jag, för många av de svenska soldaterna välkommen signal.

Jag vill instämma i det tack som tidigare riktats från talarstolen till dessa soldater som tagit på sig att offra sin säkerhet för andras.

Anf. 185 PETER RÅDBERG (mp) replik:

Herr talman! I morse tillsatte regeringen Jan-Olof Lind som utredare i Försvarsmaktens helikopterresurs, flera månader för sent. Det här betyder att helikoptern kommer att fördröjas, precis som Allan Widman själv sade, kanske med ett helt år.

Den andra reflexion jag har gäller satsningen på vad jag kallar för flygande akutsjukhus. Det är en fantastisk apparat egentligen. Men vad vi behöver är kanske inte *en* helikopter. Vi kanske behöver flera, om det skulle hända någonting med de svenska soldaterna. Hade det inte varit

Prot. 2008/09:52
18 december

*Fortsatt svenskt
deltagande i
internationella
säkerhetsstyrkan i
Afghanistan (ISAF)*

bättre om vi haft två tre stycken lite lättare helikoptrar som vi skulle kunna använda ifall det skulle uppstå någon typ av kris?

Hur kan det bli en försening på helikoptrarna, ett område som du själv har engagerat dig otroligt mycket i? Du har varit noga med att vi ska få ned dem till Afghanistan. Detta berör i grund och botten säkerheten för de svenska soldaterna, på grund av politiskt sjabbel, om jag får kalla det så.

Anf. 186 ALLAN WIDMAN (fp) replik:

Herr talman! Om man ska utreda så grannlaga frågor som säkerheten i vår helikopterverksamhet och de brister som funnits när det gällt att försörja våra internationella insatser med helikoptrar är det naturligtvis viktigt att man inte hastar i väg utan noga överväger både direktiven och till vem uppdraget ska gå. I samband med att regeringen i dag förordnade Jan-Olof Lind som utredare på Försvarets forskningsinstitut förlängdes också utredningstiden för att ge det rådruum som utredaren behöver.

Men det är ett missförstånd att tro att vi måste bedriva statliga utredningar för att skicka helikoptrar till Afghanistan. De helikoptrar som Försvarsmakten och regeringen avser att sända – vi kan diskutera tidpunkten senare – har varit föremål för ombyggnad och andra förberedelser under snart ett par års tid.

Herr talman! För mindre än en vecka sedan hade jag nöjet att flyga med en helikopterbesättning som enligt plan ska åka till Afghanistan i slutet av nästa år eller början av 2010. De förbereder sig för fullt.

Jag vill gärna också poängtera att det i betänkandet inte står ”en helikopter”, Peter Rådberg. Det står ”en ... helikopterenhet”. Normalt när man skickar viktiga plattformar – det må vara stridsflygplan, även om Sverige inte har gjort det på ett tag, eller helikoptrar – är det så att man nästan aldrig skickar bara en. Man vill ha redundans och uthållighet, som det heter på ett mycket vackert språk, när man ger sig in i verksamheten.

Anf. 187 PETER RÅDBERG (mp) replik:

Herr talman! Det var intressant att höra från Allan Widman. Blir det så att man ska skicka ned två tre Medevacer? Är tanken så? Kostnaden måste bli enorm. Min bild var att man skulle ha en, men om det är något annat, som Allan Widman säger, är det en nyhet i alla fall för mig personligen.

Kritiken mot att man ska skicka ned den här typen av akutsjukhus är att det är jätteavancerat. Frågan är om man behöver den typen av helikoptrar. Vad vi behöver är snabba helikoptrar som kan ta hem folk ifall det händer någonting. Då behöver vi också flera. Den här typen av helikoptrar kan inte vara i luften 24 timmar om dygnet, vilket också gör att man i en akut situation kanske ändå blir tvingad att låna helikoptrar från till exempel Tyskland eller något annat land.

Men det vore bra om Allan Widman kunde säga det här återigen. Blir det fler än en av de här stora helikoptrarna? Kan jag få det bekräftat en gång till?

Anf. 188 ALLAN WIDMAN (fp) replik:

Herr talman! Jag konstaterar att orden i betänkandet lyder ”en ... helikopterenhet”. Jag kan inte ta gift på hur många helikoptrar det

blir. Jag har inte ställt frågan om det är en, två eller tre. Det är tre Medevachelikoptrar som nu har varit föremål för ombyggnad och som man successivt kommer att börja flyga med i januari månad. Men min bedömning och min erfarenhet säger mig att man inte skickar *en* helikopter. Man skickar nog minst två.

Herr talman! Jag hörde Peter Rådberg säga i sitt huvudanförande att han var mycket tveksam till att skicka en så avancerad sjukvårdshelikopter. Men tyvärr är det på det sättet att om soldater utsätts för omfattande fysiska trauman börjar klockan ticka. Internationella medicinska erfarenheter säger att den mänskliga kroppen kan stå emot under ungefär en timmes tid. Sedan nedgår denna förmåga väldigt snabbt. Det är klart att ju tidigare man kan sätta in en avancerad medicinsk behandling ombord på en helikopter eller på ett vanligt sjukhus, desto större chanser kommer soldaten att ha.

Jag tror att vi behöver påminna oss själva om att vi inte år efter år kan lita till andras resurser när det gäller de saker som är svåra och dyra. Vi måste också vara med och uttrycka solidaritet med andra. Precis som Norge, Danmark och nästan alla andra länder måste vi också någon gång göra det som är svårt och farligt.

Anf. 189 HOLGER GUSTAFSSON (kd):

Herr talman! Jag vill inleda mitt anförande genom att understryka och ställa mig bakom det Göran Lennmarker och Urban Ahlin framförde här i talarstolen. Jag tyckte att det var mycket bra och står bakom det till fullo.

Herr talman! Det finns debattörer i Sverige – det har vi hört här i kväll – som anser att vårt land inte borde delta i ISAF:s insatser för ett fredligare och mänskligare Afghanistan. För en del är motivet att Sverige är neutralt.

Men Sverige är inte neutralt till terrorismens rötter och härjningar. Sverige är inte neutralt till de regionala krigsherrarnas skräckvälde, till världsvid narkotikaspridning eller till brist på demokrati, mänskliga rättigheter och ett fungerande rättssamhälle. Vi är heller inte neutrala till kvinnoförnedring, förtryck eller nedbränning av flickskolor.

Sverige har tillsammans med världssamfundet tagit ställning mot dessa regimer och deras handlingar och för det afghanska folket. Det är intressant att se vilket parti i svensk politik som inte vill stå upp för dessa demokratiska värden. Kristdemokraterna vill se mer av värderingar i svensk utrikespolitik.

Herr talman! Det är viktigt för de svenskar som arbetar för fred, säkerhet och demokrati att ha hela riksdagens stöd bakom sina insatser. Det är beklagligt att det finns partier i riksdagen som inte delar dessa värderingar.

Herr talman! För Kristdemokraternas del vill jag yrka bifall till förslaget i utskottets betänkande UFöU1.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Fortsatt svenskt
deltagande i
internationella
säkerhetsstyrkan i
Afghanistan (ISAF)*

Anf. 190 ÅSA LINDESTAM (s):

Herr talman! Jag ska inte förlänga debatten så mycket, men jag måste få säga några saker.

Jag har rest runt i Sverige och pratat om hotbilder på vissa ställen. När jag frågar dem jag träffar vilka hot de ser mot Sverige i dag räknar de oftast upp bland annat organiserad brottslighet, terrorism och droger. Man kan fundera lite över varför man är rädd för de här sakerna. Men de hör faktiskt bland annat ihop också med Afghanistan.

När jag var i FN för några veckor sedan hade jag möjlighet att ta del av Kai Eides rapport. Den 14 oktober lade han fram för säkerhetsrådet vad han såg hända i Afghanistan. Vi har hört mycket av det otäcka som händer där nere. Jag ska inte upprepa det, för jag instämmer starkt i det som Göran Lennmarker och Urban Ahlin har sagt. Men Kai Eide berättade också om andra saker, som var positiva, bland annat en dialog som hade påbörjats så smått mellan Afghanistan och Pakistan. Det var någonting som skulle kunna växa till någonting bättre.

Han sade också att inrikesministeriet och polisen hade förstärkts i Afghanistan. Det jag vill komma till är att han berättade att det nu var mindre droger i Afghanistan, och det påverkar även oss här i Sverige, vilket är väldigt bra.

Människorna i Afghanistan behöver ha mat. De måste tjäna pengar på något sätt. De har väldigt ofta valet att odla för att få fram droger och tjäna pengar. När människor behöver mätta sin familj kanske man inte får döma för hårt när de väljer så tokiga vägar.

De behöver också bostäder och skolor. Skolorna är nog lösningen på deras problem. Där skulle jag önska att vi kunde satsa mycket mer pengar än vad vi satsar i dag, och satsningar på infrastrukturen är nödvändigt.

När det gäller våra killar och tjejer som vi ska skicka ned dit har vi hört från talarstolen att vi kommer att utöka till 500 personer. Men om det händer någonting därnere är vi beredda att öka upp till drygt 850 personer för att kunna ta hem soldaterna vi har om vi måste evakuera dem.

Om styrkan ska utökas ytterligare för något bestående förväntar vi oss att man kommer tillbaka till riksdagen och att regeringen lägger fram en ny proposition eftersom det är riksdagen som ska avgöra det.

Jag vill också rikta ett tack till våra killar och tjejer därnere. Jag vet att det inte är lätt att finnas i Afghanistan i dag. Jag har en önskan från många av oss i utskottet att få besöka Afghanistan och se hur det är på plats därnere. Det hoppas jag att vi kommer att få. För övrigt yrkar jag bifall till utskottets förslag.

Anf. 191 KARIN ENSTRÖM (m):

Herr talman! Den här debatten har handlat om hur vi på bästa sätt kan hjälpa Afghanistan och afghanerna att kunna få leva i fred och frihet. Vi har i dag hört många exempel på att så inte är fallet i dag.

Jag vill återupprepa att Sida uppger att över 500 skolor har attackerats av talibaner det senaste året och därför fått stänga. De attackerna riktar sig inte mot USA eller amerikanerna i landet, och de riktar sig inte mot ISAF eller den svenska insatsen. Nej, attackerna riktar sig mot skolbarn och lärare.

Det enda de har gjort sig skyldiga till är att utöva sin rätt att få gå i skolan och få sprida kunskap. Syftet med attackerna kan bara vara ett. Det är att fortsätta söndra det afghanska samhället och kasta tillbaka Afghanistan till ett medeltidssamhälle och hindra utvecklingen till en demokratisk och fredlig stat.

Herr talman! Många har tidigare i kväll från den här talarstolen sagt, och det tål att upprepas igen, att säkerhet är en förutsättning för utveckling. Utan säkerhet i Afghanistan kommer inga val att hållas, förnödenheter kommer inte att nå fram till dem som behöver sådana, och barn kommer inte att kunna gå i skolan.

Vår största förhoppning är naturligtvis att den afghanska regeringen i framtiden själv kommer att kunna garantera säkerheten för sin befolkning. Men till dess är ISAF och den svenska insatsen i den en förutsättning för Afghanistans utveckling.

Sveriges deltagande i ISAF, den internationella säkerhetsstyrkan, är och har varit framgångsrikt. Vårt militära engagemang inleddes, som ni har hört här, vid årsskiftet 2001/02. Sedan mars 2006 leder Sverige ett svensk-finskt PRT i Mazar-i-Sharif i norra Afghanistan. I förra veckan avslutades den överlämning till den nya pågående styrkan FS 16 som pågått under hela den senaste månaden. Enbart numreringen på FS 16 visar att vi har lång erfarenhet av att vara i Afghanistan.

I den svenska insatsens arbete ingår att visa närvaro i byar och ibland företräda den statliga myndighetsutövning som ibland saknas. Det ingår också att utbilda den afghanska armén och polisen och att stödja polisens arbete.

Just nu pågår en omfattande säkerhetssektorreform i hela Afghanistan. Här har bland annat ISAF tillsammans med den afghanska regeringen lyckats åter skapa ett förtroende för den afghanska armén som tidigare till stor del bestod av klangrupperingar och andra typer av grupper ledda av lokala krigsherrar.

Att stödja uppbyggnaden och utbildningen av den afghanska armén är en av ISAF:s viktigaste uppgifter. I dag finns ett drygt 30-tal så kallade OMLT, Operational Mentor and Liason Teams, inom ISAF. Det är vad som ibland kallas utbildnings- och samverkansgrupper på svenska.

Jag hade förra året själv möjlighet att få besöka det svenskledda OMLT som finns hos den 209:e armékåren i Mazar-i-Sharif. Där berättade man hur man på kår- och lokalnivå fungerar som rådgivare till cheferna. Man hjälpte till med utbildningsplanering och logistik och fungerade som stöd till de flesta funktionerna. Jag fick också träffa de afghanska cheferna och se på logement och stolta soldater. Det här är faktiskt en del av nyckeln till framgång i Afghanistan – att ha en fungerande säkerhetssektor som kan garantera långsiktig säkerhet utan internationell inblandning.

Prot. 2008/09:52
18 december

*Fortsatt svenskt
deltagande i
internationella
säkerhetsstyrkan i
Afghanistan (ISAF)*

Herr talman! Timmen är sen. Därför vill jag gå in på de biståndsinssatser som föreslås ökas i den här propositionen. Det är väldigt positivt. Jag behöver inte upprepa med hur många miljoner de kommer att ökas och hur stora de kommer att bli. Men jag vill ändå understryka att ett ökat utvecklingsarbete och också ökade resurser till utveckling ställer större krav på samordning och samverkan. Allteftersom det svenska stödet till de norra regionerna ökar krävs samordning mellan Försvarsmaktens enheter, utsända biståndsrådgivare på plats och de biståndsorganisationer som finns i regionen. Den här samordningen måste dessutom bli bättre här hemma på högsta nivå för att kunna nå full effekt på plats i Afghanistan. Här ser vi också fram emot den utvecklingsstrategi för Afghanistan som regeringen aviserar. Det är också rimligt att det finns en samordning mellan de olika ländernas utvecklingsarbete i regionen. Inte minst på nordisk basis finns det möjligheter att vi samordnar våra insatser och lär av varandra.

Herr talman! Som tidigare under debatten har framgått föreslår regeringen att vi utökar den svenska militära styrkan från i dag 390 till 500 personer. Det finns tre huvudkomponenter.

Den första är att det blir en utökning av de så kallade utbildnings- och samverkansgrupperna eller militära rådgivare. Det är väldigt bra. Då följer vi också FN:s säkerhetsråds resolutions rekommendationer där vi, som vi har hört i dag, uppmanas eller till och med åläggs att fortsatt ge stöd till den säkerhetsfrämjande insatsen.

Den andra komponenten gäller transportflygenheten. Det innebär att transportflyget kommer närmare den svenska enheten. Den kommer till Mazar-i-Sharif i stället för att ligga i ett helt annat land.

Det tredje viktiga förslaget i detta är tillförandet av en helikopterenhet. Här finns det praktiska problem, men vi hoppas självklart att det ska lösas sig.

Slutligen, herr talman, vill jag säga att det är beklagligt att Miljöpartiet och Vänstern inte ställer sig bakom det här beslutet. Vänsterpartiet har nu under kvällens gång ifrågasatt och kritiserat allt från ISAF till den svenska insatsen utan att kunna föreslå något som helst trovärdigt alternativ. Jag vågar knappt ens tänka på vad som skulle hända om de internationella fredsfrämjande styrkorna plötsligt drog sig ur Afghanistan. Vad skulle hända med alla de flickor som nu går i skolan? Vad skulle hända med alla de kvinnor som återigen skulle låsas fast i hemmen utan tillgång till utbildning, utan möjlighet till förvärvsarbete och utan tillgång till sjukvård? Och vad skulle hända med dem som trotsar talibanernas styre?

Precis som har sagts i dag utgör situationen i Afghanistan alltför ett hot mot internationell fred och säkerhet, och vi har ett stort ansvar att inte lämna landet åt sitt öde. Det är inte enkelt, och det finns inga fullständigt klara svar på hur man ska göra på bästa sätt. Men det som föreslås i dag och det som utskottsmajoriteten föreslår är ett nästa steg på vägen mot ett förhoppningsfullt, fredligt Afghanistan.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till utskottets förslag och avslag på samtliga reservationer.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 19 december.)

Kammaren beslutade på förslag av talmannen att det på föredragningslistan återstående ärendet, sammansatta utrikes- och försvarsutskottets betänkande UFöU2, skulle uppskjutas till morgondagens sammanträde.

19 § Bordläggning, beslut om motionsrätt och beslut om förlängd motionstid

Anmälades och bordlades

Propositioner

2008/09:92 Ändringar i lagen (2003:113) om elcertifikat – tilldelningsprinciper och förhandsbesked

2008/09:96 Behandling av personuppgifter inom studiestödsområdet

Skrivelse

2008/09:79 Hemlig teleavlyssning, hemlig teleövervakning och hemlig kameraövervakning vid förundersökning i brottmål under år 2007

Kammaren biföll talmannens förslag att motioner fick väckas på denna skrivelse.

Kammaren biföll talmannens förslag att motionstiden för ovanstående ärenden skulle förlängas till *fredagen den 16 januari 2009*.

20 § Anmälan om interpellationer

Anmälades att följande interpellationer framställdes

den 18 december

2008/09:223 Skatter, avdrag och inkomstskillnader

av *Lars Johansson* (s)

till finansminister Anders Borg (m)

2008/09:224 Tvångsförvaltning av hyresfastighet och hyresgästs rättigheter

av *Carina Adolfsson Elgestam* (s)

till statsrådet Mats Odell (kd)

2008/09:225 Ekonomin för förtidspensionärer

av *Eva-Lena Jansson* (s)

till statsrådet Cristina Husmark Pehrsson (m)

2008/09:226 Styrelsearvoden för ordförande och ledamöter i SBAB
av *Eva-Lena Jansson* (s)
till statsrådet Mats Odell (kd)

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 13 januari 2009.

21 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställts

den 18 december

2008/09:425 Avstående från renovering och sänkt bostadsbidrag
av *Lennart Axelsson* (s)

till statsrådet Cristina Husmark Pehrsson (m)

2008/09:426 Regelförenkling för småföretag

av *Marie Engström* (v)

till näringsminister Maud Olofsson (c)

2008/09:427 Skattefri el i hamnar

av *Marie Engström* (v)

till finansminister Anders Borg (m)

2008/09:428 Fastighetsskatt på äldreboenden

av *Marie Engström* (v)

till finansminister Anders Borg (m)

2008/09:429 Polisens uppgifter och civilanställda

av *Thomas Bodström* (s)

till justitieminister Beatrice Ask (m)

2008/09:430 Krispengar till fordonsindustrin

av *Fredrik Lundh* (s)

till näringsminister Maud Olofsson (c)

2008/09:431 Kommunsektorns ekonomi

av *Birgitta Eriksson* (s)

till statsrådet Mats Odell (kd)

2008/09:432 Jämlikheten i inkomsthänseende

av *Birgitta Eriksson* (s)

till finansminister Anders Borg (m)

2008/09:433 Brottslighet i den ekonomiska krisens spår

av *Birgitta Eriksson* (s)

till justitieminister Beatrice Ask (m)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 13 januari 2009.

Anmälades att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 18 december

2008/09:371 Rätten att byta religion i muslimska länder

av *Lennart Sacrédeus* (kd)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

2008/09:372 Utbildning i stället för varsel

av *Fredrik Lundh* (s)

till näringsminister Maud Olofsson (c)

2008/09:373 Mänskliga rättigheter i Turkiet

av *Anne Ludvigsson* (s)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

2008/09:378 Militärregimen i Burma

av *Birgitta Ohlsson* (fp)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

2008/09:381 The Palestinian General Delegation i Stockholm

av *Peter Hultqvist* (s)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

2008/09:390 Dialog för fred

av *Ameer Sachet* (s)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

2008/09:394 Sveriges insatser för en ny demokratisk ledning i Zimbabwe

av *Lennart Sacrédeus* (kd)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

2008/09:395 Frigivandet av Gilad Shalit

av *Mikael Oscarsson* (kd)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

2008/09:398 Provsjuttning med robotsystem 15 från Visbykorvett

av *Allan Widman* (fp)

till försvarsminister Sten Tolgfors (m)

2008/09:399 Aktivitetsersättning för elever i gymnasiesärskolan

av *Louise Malmström* (s)

till statsrådet Cristina Husmark Pehrsson (m)

2008/09:400 Åtgärder för att öka tillgången på organ

av *Rose-Marie Carlsson* (s)

till socialminister Göran Hägglund (kd)

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll
tisdagen den 13 januari 2009.

Förhandlingarna leddes
av talmannen från sammanträdet början till ajourneringen kl. 11.56,
av tredje vice talmannen därefter till och med 12 § anf. 59 (delvis),
av förste vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.50,
av tredje vice talmannen därefter till och med 15 § anf. 107 (delvis),
av talmannen därefter till och med 16 § anf. 147 (delvis),
av tredje vice talmannen därefter till och med 17 § anf. 176 (delvis) och
av talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

PER PERSSON

/Eva-Lena Ekman

1 § Justering av protokoll.....	1
2 § Anmälan om kompletteringsval till konstitutionsutskottet.....	1
3 § Ledighet	1
4 § Hänvisning av ärende till utskott.....	1
5 § Förnyad bordläggning	2
6 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 17 december.....	2
UbU1 Utgiftsområde 16 Utbildning och universitetsforskning	2
AU2 Utgiftsområde 14 Arbetsmarknad och arbetsliv	2
SfU7 Justering av en straffbestämmelse i utlänningslagen	4
SfU1 Utgiftsområdena 10, 11 och 12 inom socialförsäkringsområdet	4
7 § Regional tillväxt	10
Näringsutskottets betänkande 2008/09:NU2	10
Anf. 1 KRISTER ÖRNFJÄDER (s)	10
Anf. 2 GUNILLA WAHLÉN (v)	11
Anf. 3 TINA EHN (mp)	14
Anf. 4 MARIA PLASS (m)	18
Anf. 5 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	19
Anf. 6 MARIA PLASS (m) replik	20
Anf. 7 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	20
Anf. 8 MARIA PLASS (m) replik	21
Anf. 9 GUNILLA WAHLÉN (v) replik	21
Anf. 10 MARIA PLASS (m) replik	22
Anf. 11 GUNILLA WAHLÉN (v) replik	22
Anf. 12 MARIA PLASS (m) replik	23
Anf. 13 JAN ANDERSSON (c)	23
Anf. 14 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	24
Anf. 15 JAN ANDERSSON (c) replik	25
Anf. 16 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	25
Anf. 17 JAN ANDERSSON (c) replik	26
Anf. 18 TINA EHN (mp) replik	26
Anf. 19 JAN ANDERSSON (c) replik	26
Anf. 20 TINA EHN (mp) replik	26
Anf. 21 JAN ANDERSSON (c) replik	27
Anf. 22 GUNILLA WAHLÉN (v) replik	27
Anf. 23 JAN ANDERSSON (c) replik	27
Anf. 24 GUNILLA WAHLÉN (v) replik	27
Anf. 25 JAN ANDERSSON (c) replik	28
Anf. 26 Tredje vice talman LISELOTT HAGBERG (fp)	28
Anf. 27 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	29
Anf. 28 Tredje vice talman LISELOTT HAGBERG (fp) replik	30
Anf. 29 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	30

Anf. 30 Tredje vice talman LISELOTT HAGBERG (fp)	
replik	31
(forts. 9 §)	31
Ajournering	31
Återupptagna förhandlingar	31
8 § Aktuell debatt: Det ökade antalet varsel och konkurser	
samt läget i fordonsindustrin	31
Anf. 31 TOMAS ENEROTH (s)	31
Anf. 32 KENT PERSSON (v)	32
Anf. 33 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	32
Anf. 34 TOMAS ENEROTH (s)	35
Anf. 35 KENT PERSSON (v)	37
Anf. 36 HANS ROTHENBERG (m)	39
Anf. 37 KARIN PILSÄTER (fp)	40
Anf. 38 STEFAN ATTEFALL (kd)	42
Anf. 39 ULF HOLM (mp)	43
Anf. 40 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	45
Anf. 41 TOMAS ENEROTH (s)	46
Anf. 42 KENT PERSSON (v)	48
Anf. 43 HANS ROTHENBERG (m)	49
Anf. 44 KARIN PILSÄTER (fp)	49
Anf. 45 STEFAN ATTEFALL (kd)	50
Anf. 46 ULF HOLM (mp)	51
Anf. 47 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	51
Anf. 48 TOMAS ENEROTH (s)	53
Anf. 49 KENT PERSSON (v)	53
Anf. 50 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	54
9 § (forts. från 7 §) Regional tillväxt (forts. NU2)	55
Anf. 51 LARS LINDÉN (kd)	55
Anf. 52 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	57
Anf. 53 LARS LINDÉN (kd) replik	57
Anf. 54 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	57
Anf. 55 LARS LINDÉN (kd) replik	57
Anf. 56 JAN LINDHOLM (mp)	58
(Beslut fattades under 14 §.)	59
10 § Vissa skyldigheter för innehavare av elektriska ledningar	59
Näringsutskottets betänkande 2008/09:NU10	59
(Beslut fattades under 14 §.)	59
11 § Riksrevisionens årliga rapport	59
Finansutskottets betänkande 2008/09:FiU13	59
(Beslut fattades under 14 §.)	59
12 § Stärkta insatser för fordonsindustrin	59
Finansutskottets betänkande 2008/09:FiU19	59
Anf. 57 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSSON (m)	59
Anf. 58 HANS HOFF (s)	60
Anf. 59 ULLA ANDERSSON (v)	63

Anf. 60 MIKAELA VALTERSSON (mp).....	65
Anf. 61 LARS ELINDERSON (m).....	68
Anf. 62 HANS HOFF (s) replik.....	71
Anf. 63 LARS ELINDERSON (m) replik.....	72
Anf. 64 HANS HOFF (s) replik.....	72
Anf. 65 LARS ELINDERSON (m) replik.....	73
Anf. 66 ULLA ANDERSSON (v) replik.....	73
Anf. 67 LARS ELINDERSON (m) replik.....	73
Anf. 68 ULLA ANDERSSON (v) replik.....	74
Anf. 69 LARS ELINDERSON (m) replik.....	74
Anf. 70 MIKAELA VALTERSSON (mp) replik.....	75
Anf. 71 LARS ELINDERSON (m) replik.....	75
Anf. 72 MIKAELA VALTERSSON (mp) replik.....	75
Anf. 73 LARS ELINDERSON (m) replik.....	76
Anf. 74 PER ÅSLING (c)	76
Anf. 75 CARL B HAMILTON (fp)	77
Anf. 76 HANS HOFF (s) replik.....	79
Anf. 77 CARL B HAMILTON (fp) replik.....	80
Anf. 78 HANS HOFF (s) replik.....	81
Anf. 79 CARL B HAMILTON (fp) replik.....	81
Anf. 80 MIKAEL OSCARSSON (kd)	82
Anf. 81 HANS WALLMARK (m).....	83
(Beslut fattades under 14 §.).....	84
13 § Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt.....	84
Trafikskottets betänkande 2008/09:TU2	84
Anf. 82 STEN BERGHEDEN (m).....	84
Anf. 83 IBRAHIM BAYLAN (s).....	85
Anf. 84 PETER PEDERSEN (v).....	89
(forts. 15 §).....	92
Ajournering.....	92
Återupptagna förhandlingar	92
14 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde.....	93
NU2 Utgiftsområde 19 Regional tillväxt.....	93
NU10 Vissa skyldigheter för innehavare av elektriska ledning.....	94
FiU13 Riksrevisionens årliga rapport.....	94
FiU19 Stärkta insatser för fordonsindustrin	94
15 § (forts. från 13 §) Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (forts. TU2).....	95
Anf. 85 KARIN SVENSSON SMITH (mp).....	95
Anf. 86 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m).....	98
Anf. 87 IBRAHIM BAYLAN (s) replik.....	101
Anf. 88 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	102
Anf. 89 IBRAHIM BAYLAN (s) replik.....	102
Anf. 90 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	103
Anf. 91 PETER PEDERSEN (v) replik.....	103

Anf. 92	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	104
Anf. 93	PETER PEDERSEN (v) replik	104
Anf. 94	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	105
Anf. 95	KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik	106
Anf. 96	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	106
Anf. 97	KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik	106
Anf. 98	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	107
Anf. 99	SVEN BERGSTRÖM (c)	107
Anf. 100	NINA LARSSON (fp).....	111
Anf. 101	ANNELIE ENOCHSON (kd)	113
Anf. 102	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	116
Anf. 103	IBRAHIM BAYLAN (s) replik	119
Anf. 104	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik	120
Anf. 105	IBRAHIM BAYLAN (s) replik	120
Anf. 106	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik	121
Anf. 107	KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik	121
Anf. 108	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik	122
Anf. 109	KARIN SVENSSON SMITH (mp) replik	122
Anf. 110	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik	123
Anf. 111	TALMANNEN	123
Anf. 112	PETER PEDERSEN (v) replik	123
Anf. 113	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik	124
Anf. 114	PETER PEDERSEN (v) replik	124
Anf. 115	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) replik	125
Anf. 116	CLAES-GÖRAN BRANDIN (s)	125
Anf. 117	ANNELIE ENOCHSON (kd) replik.....	127
Anf. 118	CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik	127
Anf. 119	ANNELIE ENOCHSON (kd) replik.....	128
Anf. 120	CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik	128
Anf. 121	OSKAR ÖHOLM (m).....	128
Anf. 122	CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik	130
Anf. 123	OSKAR ÖHOLM (m) replik	131
Anf. 124	CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik	131
Anf. 125	OSKAR ÖHOLM (m) replik	132
Anf. 126	LARS MEJERN LARSSON (s).....	132
Anf. 127	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	134
Anf. 128	LARS MEJERN LARSSON (s) replik	134
Anf. 129	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	134
Anf. 130	LARS MEJERN LARSSON (s) replik	135
Anf. 131	LISBETH GRÖNFELDT BERGMAN (m)	135
Anf. 132	PETER PEDERSEN (v) replik	138
Anf. 133	LISBETH GRÖNFELDT BERGMAN (m) replik	138
Anf. 134	PETER PEDERSEN (v) replik	139
Anf. 135	LISBETH GRÖNFELDT BERGMAN (m) replik	139
Anf. 136	KRISTER ÖRNFJÄDER (s).....	139
Anf. 137	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	141
Anf. 138	KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik.....	141

Anf. 139 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	142
Anf. 140 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	142
Anf. 141 CHRISTER ENGELHARDT (s)	143
Anf. 142 KENNETH JOHANSSON (c)	145
Anf. 143 BÖRJE VESTLUND (s)	146
Anf. 144 JAN LINDHOLM (mp)	147
(Beslut skulle fattas den 19 december.)	148
16 § Grönbok om jordbruksprodukters kvalitet	148
Miljö- och jordbruksutskottets utlåtande 2008/09:MJU8	148
Anf. 145 BO BERNHARDSSON (s)	148
Anf. 146 JACOB JOHNSON (v)	150
Anf. 147 TINA EHN (mp)	151
Anf. 148 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m)	153
Anf. 149 BO BERNHARDSSON (s) replik	155
Anf. 150 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m) replik	155
Anf. 151 BO BERNHARDSSON (s) replik	156
Anf. 152 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m) replik	156
Anf. 153 CLAES VÄSTERTEG (c)	157
Anf. 154 BO BERNHARDSSON (s) replik	158
Anf. 155 CLAES VÄSTERTEG (c) replik	158
Anf. 156 BO BERNHARDSSON (s) replik	158
Anf. 157 CLAES VÄSTERTEG (c) replik	159
Anf. 158 ANITA BRODÉN (fp)	159
Anf. 159 TINA EHN (mp) replik	161
Anf. 160 ANITA BRODÉN (fp) replik	161
Anf. 161 TINA EHN (mp) replik	162
Anf. 162 ANITA BRODÉN (fp) replik	162
(Beslut skulle fattas den 19 december.)	163
17 § Fortsatt svenskt deltagande i internationella	
säkerhetsstyrkan i Afghanistan (ISAF)	163
Sammanstatta utrikes- och försvarsutskottets betänkande	
2008/09:UFöU1	163
Anf. 163 HANS LINDE (v)	163
Anf. 164 PETER RÅDBERG (mp)	166
Anf. 165 GÖRAN LENNMARKER (m)	170
Anf. 166 HANS LINDE (v) replik	173
Anf. 167 GÖRAN LENNMARKER (m) replik	173
Anf. 168 HANS LINDE (v) replik	174
Anf. 169 GÖRAN LENNMARKER (m) replik	175
Anf. 170 PETER RÅDBERG (mp) replik	175
Anf. 171 GÖRAN LENNMARKER (m) replik	176
Anf. 172 PETER RÅDBERG (mp) replik	176
Anf. 173 GÖRAN LENNMARKER (m) replik	177
Anf. 174 URBAN AHLIN (s)	177
Anf. 175 HANS LINDE (v) replik	180
Anf. 176 URBAN AHLIN (s) replik	181
Anf. 177 HANS LINDE (v) replik	181
Anf. 178 URBAN AHLIN (s) replik	182

Anf. 179	STAFFAN DANIELSSON (c).....	183
Anf. 180	HANS LINDE (v) replik.....	185
Anf. 181	STAFFAN DANIELSSON (c) replik	185
Anf. 182	HANS LINDE (v) replik.....	186
Anf. 183	STAFFAN DANIELSSON (c) replik	186
Anf. 184	ALLAN WIDMAN (fp).....	187
Anf. 185	PETER RÅDBERG (mp) replik	188
Anf. 186	ALLAN WIDMAN (fp) replik.....	189
Anf. 187	PETER RÅDBERG (mp) replik	189
Anf. 188	ALLAN WIDMAN (fp) replik.....	189
Anf. 189	HOLGER GUSTAFSSON (kd)	190
Anf. 190	ÅSA LINDESTAM (s)	191
Anf. 191	KARIN ENSTRÖM (m)	191
	(Beslut skulle fattas den 19 december.).....	193
18 §	Beslut om uppskjuten ärendehan- dning	194
19 §	Bordläggning, beslut om motionsrätt och beslut om förlängd motionstid	194
20 §	Anmälan om interpellationer	194
21 §	Anmälan om frågor för skriftliga svar	195
22 §	Anmälan om skriftliga svar på frågor	196
23 §	Kammaren åtskildes kl. 22.51.	197

Tryck: Elanders, Vällingby 2009